



PATRIMÔNIO CULTURAL E ACESSIBILIDADE: O COMPLEXO FERROVIÁRIO SOROCABANO

Mestranda: Mônica Pinesso Cianfarani
Orientadora: Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi

PUC-Campinas | EAAD | POSURB-ARQ

PUC
CAMPINAS
2026

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS

MÔNICA PINESSO CIANFARANI

**PATRIMÔNIO CULTURAL E ACESSIBILIDADE: O COMPLEXO FERROVIÁRIO
SOROCABANO**

**Campinas
2026**

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
ESCOLA DE ARQUITETURA, ARTES E DESIGN
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

MÔNICA PINESSO CIANFARANI

**PATRIMÔNIO CULTURAL E ACESSIBILIDADE: O COMPLEXO FERROVIÁRIO
SOROCABANO**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura, Artes e Design da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi

**Campinas
2026**

Sistema de Bibliotecas e Informação - SBI
Gerador de fichas catalográficas da Universidade PUC-Campinas
Dados fornecidos pelo(a) autor(a).

C566p

Cianfarani, Mônica Pinesso

PATRIMÔNIO CULTURAL E ACESSIBILIDADE : O
COMPLEXO FERROVIÁRIO SOROCABANO / Mônica
Pinesso Cianfarani. - Campinas: PUC-Campinas, 2026.

213 f.il.

Orientador: Maria Cristina da Silva Schicchi.

Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) -
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo,
Escola de Arquitetura, Artes e Design, Pontifícia Universidade
Católica de Campinas, Campinas, 2026.

Inclui bibliografia.

1. acessibilidade. 2. patrimônio ferroviário. 3. mobilidade
urbana - Sorocaba (SP). I. Schicchi, Maria Cristina da Silva. II.
Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Escola de
Arquitetura, Artes e Design. Programa de Pós-Graduação em
Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

MÔNICA PINESSO CIANFARANI

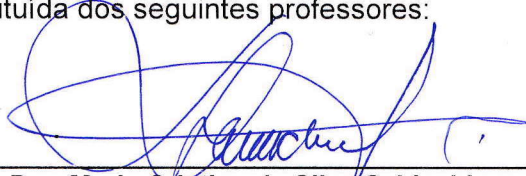
“PATRIMÔNIO CULTURAL E ACESSIBILIDADE: O COMPLEXO FERROVIÁRIO SOROCABANO”

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura, Artes e Design da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como requisito para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Urbanismo.

Orientador(a): Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi.

Dissertação defendida e aprovada em 17 de junho de 2026 pela Comissão Examinadora constituída dos seguintes professores:



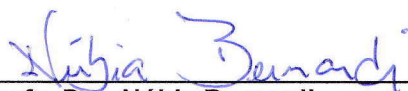
Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi

Orientadora da Dissertação e Presidente da Comissão Examinadora
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Profa. Dra. Patrícia Rodrigues Samora

Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Profa. Dra. Núbia Bernardi

UNICAMP

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente à Reitoria da PUC Campinas pelo auxílio que possibilitou a elaboração desta pesquisa.

À minha orientadora, Maria Cristina, que, sem saber, me ajudou a curar muitos traumas, e me fez perceber que o trabalho do orientador vai além da cobrança, mas também auxilia na construção do conhecimento.

Aos membros da Banca de Qualificação e da Banca de Mestrado, a Prof.^a Dr.^a Núbia Bernardi e a Prof.^a Dr.^a Patrícia Rodrigues Samora, pelas contribuições feitas ao trabalho.

Às integrantes do grupo de pesquisa Patrimônio, Políticas e Preservação e Gestão Territorial que me auxiliaram e apoiaram durante a pesquisa em especial à Ana Paula Farah, que sempre esteve disponível para ajudar.

A todos os professores e funcionários da Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da PUC-Campinas pelo compartilhamento de conhecimento nesses últimos dois anos que foram muito prazerosos.

Ao meu marido, Renan, por ter me apoiado nesta jornada. À minha família e amigos, principalmente minha irmã Tatiane e minha avó Elza, pelo apoio e compreensão das ausências.

E a todas as pessoas que possibilitaram a concretização deste trabalho: funcionários da SECULT, sempre muito prestativos, aos colegas do CMDP, às arquitetas Luciana Valsechi e Fabiana Purchio, e aos demais pesquisadores e interessados pelo tema que contribuíram muito para o avanço nas pesquisas.

RESUMO

Apesar de termos no Brasil uma legislação de acessibilidade inclusiva e atualizada, vigente há pelo menos vinte anos, as dificuldades de acesso ainda estão presentes nas cidades e nos edifícios. Embora haja estudos que adaptam critérios de acessibilidade para patrimônios culturais, esta questão ainda é tratada caso a caso, por recomendação dos próprios órgãos de preservação. Estudos mais recentes associam acessibilidade e mobilidade urbana; outros ampliam esta perspectiva ao discutir a acessibilidade no patrimônio como um direito à cultura, como inclusão social. Essa discussão torna-se relevante quando se trata de um patrimônio de escala urbana, como os complexos ferroviários, que remanescem como espaços liminares nos centros urbanos. Assim, esta pesquisa se propôs a analisar de que forma os fatores de mobilidade urbana e acessibilidade, no âmbito do pedestre, afetam o uso e a fruição do espaço em dois edifícios de uso público do Complexo Ferroviário de Sorocaba: o Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba (MACS) e o Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, além do próprio perímetro do Complexo, como recorte do entorno a ser analisado. Os métodos utilizados foram o histórico crítico, para a revisão bibliográfica e o levantamento documental; o empírico, com visita exploratória e levantamentos nos edifícios e entorno; e o qualitativo com a análise da acessibilidade das edificações e do entorno imediato. Como resultado identificaram-se os entraves e possíveis soluções para acessibilidade dos edifícios e entorno do Complexo, de forma a contribuir com a discussão de políticas de acessibilidade para este e outros casos similares.

Palavras-chave: acessibilidade; patrimônio ferroviário; mobilidade urbana; inclusão social; Sorocaba.

ABSTRACT

Despite having inclusive and up-to-date accessibility legislation that has been in effect for at least twenty years, in Brazil, accessibility difficulties are still present in cities and buildings. Although there are studies that have adapted accessibility criteria for cultural heritage, this issue is still addressed on a case-by-case basis, based on recommendations from the preservation agencies themselves. More recent studies associate accessibility and urban mobility; others broaden this perspective by discussing accessibility in heritage as a right to culture, as social inclusion. This discussion becomes relevant when dealing with urban-scale heritage, such as railway complexes, which remain as liminal spaces in urban centers. Thus, this research aimed to analyze how urban mobility and accessibility factors, specifically for pedestrians, affect the use and enjoyment of space in two public buildings within the Sorocaba Railway Complex: the Sorocaba Museum of Contemporary Art (MACS) and the Sorocabana Railway Museum, as well as the Complex's perimeter itself, as a section of the surrounding area to be analyzed. The methods used were the critical historical approach, for bibliographic review and document analysis; the empirical approach, with exploratory visits and surveys of the buildings and surrounding area; and the qualitative approach, with an analysis of the accessibility of the buildings and the immediate surroundings. As a result, obstacles and possible solutions for accessibility in the buildings and surrounding area of the Complex were identified, contributing to the discussion of accessibility policies for this and other similar cases.

Keywords: Accessibility; Railway heritage; Urban mobility; Social inclusion; Sorocaba.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Implantação do Complexo Ferroviário e pontos definidos para avaliação na pesquisa (itens 1 a 10).	26
Figura 2: Demarcação do perímetro do Complexo Ferroviário de Sorocaba; dos trechos do percurso do entorno e os pontos analisados (1 a 8).	30
Figura 3: Linha do tempo da legislação de acessibilidade no Brasil.	58
Figura 4: Estação da E.F.S em 1886.	76
Figura 5: Estação Ferroviária de Mayrink, na década de 1910.	78
Figura 6: Estação da E.F.S. em 1925.	80
Figura 7: Estação da E.F.S s/d (cerca de 1930).	80
Figura 8: Estação da E.F.S s/d (cerca de 1949/1950).	80
Figura 9: Complexo Ferroviário aproximadamente na década de 1950. À frente está a estação ferroviária e, ao fundo, as oficinas da Sorocabana e mais ao fundo as casas do empreendimento de Santa Rosália.	81
Figura 10: Periodização das edificações do Complexo Ferroviário de Sorocaba, elaborado por Antonio Zagato.	82
Figura 11: Estação Júlio Prestes, na década de 1950.	83
Figura 12: Mapa esquemático de Sorocaba em 1860, às vésperas da implantação da ferrovia em 1875.	85
Figura 13: Mapa esquemático de Sorocaba em 1909, após a implantação da linha férrea.	86
Figura 14: Crescimento Urbano de Sorocaba, final do século XIX e início do século XX.	87
Figura 15: Mapa do perímetro da propriedade da Fábrica de Santa Rosália.	88
Figura 16: Vila operária de Santa Rosália, 1952.	88
Figura 17: Mapa esquemático de Sorocaba, em 1925.	88
Figura 18: Núcleo urbano de Sorocaba em 1939/40. O Complexo Ferroviário se encontra na parte inferior da imagem.	89
Figura 19: Estádio Dr. Rui Rodrigues, antigo Campo de Futebol Estrada, ao fundo as oficinas do Complexo Ferroviário.	90
Figura 20: Interior do Complexo com vista para os fundos de lote das edificações do empreendimento Santa Rosália.	90
Figura 21: Mapa esquemático de Sorocaba, 1962.	91
Figura 22: Mapa esquemático de Sorocaba, 2000.	92
Figura 23: Crescimento urbano do entorno do Complexo Ferroviário.	93
Figura 24: Imagem da enchente de março de 2026 na Avenida Afonso Vergueiro no Córrego do Supiriri.	94

Figura 25: Imagem aérea com implantação urbana do Complexo nos dias de hoje, vendo-se os lotes das ruas Aparecida e Alameda Kenworth virados para os fundos do Complexo.	95
Figura 26: Imagem do Plano Diretor de 2025 que prevê a construção de uma via arterial (em rosa) sobre o Complexo Ferroviário.	95
Figura 27: Complexo Ferroviário e suas edificações (fig.1-9); perímetro de tombamento do complexo (em amarelo).	98
Figura 28: Detalhe da Estação e edificações do entorno, praça Maylasky e área envoltória tombada (tracejado vermelho – Fig. A-E).	99
Figura 29: Área envoltória proposta na primeira resolução do CMDP elaborada em 1998.	101
Figura 30: Área envoltória aprovada com a Resolução n.º 13.753/2003.	101
Figura 31: Anexo II do Perímetro de Tombamento e de área envoltória do Complexo Ferroviário de Sorocaba.	105
Figura 32: Antigo estacionamento e acesso às oficinas com entulho e vegetação alta; ao fundo, uma das oficinas.	108
Figura 33: Antigo refeitório do Complexo Ferroviário.	108
Figura 34: Muro de fechamento do entorno do complexo com partes caídas, ao fundo, cobertura de uma das oficinas em ruínas.	108
Figura 35: Acesso principal às oficinas. Neste ponto é proibido ultrapassar. Ao fundo observa-se uma das oficinas e veículos abandonados.	108
Figura 36: Fachadas da Superintendência em dezembro de 2014.	109
Figura 37: Fachadas da Superintendência em julho de 2025.	109
Figura 38: Interior da Superintendência em novembro de 2011.	109
Figura 39: Interior da Superintendência em julho de 2025.	109
Figura 40: Armazém de Bagagens, atual Barracão Cultural com sinais de abandono e ocupação informal.	111
Figura 41: Arquibancada do Estádio Dr. Rui Costa Rodrigues parcialmente demolida.	111
Figura 42: Piscina do Clube Estrada de Ferro Sorocabana desativada.	111
Figura 43: Chalé francês (à esquerda) e Casa n.º 52 (à direita).	113
Figura 44: Placa fixada na entrada do antigo Armazém de Abastecimento, atual MACS.	114
Figura 45: Planta do pavimento térreo (acima) e pavimento inferior (porão, abaixo) do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana com as alterações executadas em 1997.	117
Figura 46: Projeto de rampa para Museu da Estrada de Ferro de Sorocaba.	118
Figura 47: Planta do pavimento inferior do Museu da Estrada de Ferro com o acesso externo ao banheiro PNE e à projeção da rampa de acessibilidade.	119
Figura 48: Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, e seu entorno com piso de paralelepípedo com desníveis e grama nos vãos entre as pedras.	119

Figura 49: Foto do antigo Armazém de bagagens antes da primeira reforma.....	120
Figura 50: Edifício reformado para abrigar o Barracão Cultural.	120
Figura 51: Trecho do projeto de reforma e restauro do Barracão Cultural, em que se prevê a instalação de pisos táteis (em vermelho) e aumento de áreas de giro nos acessos.	121
Figura 52: Acesso ao Barracão Cultural. Nota-se a ausência de execução de piso tátil.....	121
Figura 53: Interior do Barracão Cultural, em sua reinauguração em 2023, sem o piso tátil de alerta previsto no projeto.	121
Figura 54: Antigo Armazém de Abastecimento. Reforma do telhado da edificação (à esquerda) e demolição de anexos (à direita).	122
Figura 55: Projeto de ampliação MACS.	123
Figura 56: Anexo na parte posterior da edificação do MACS e elevador de acesso.....	123
Figura 57: Detalhe das intervenções no anexo do MACS, com as observações de adaptação para acessibilidade.	123
Figura 58: Detalhe da nova planta de adaptação do MACS com a inclusão de sanitário PNE no interior da edificação, escada e elevador, e o novo acesso ao museu, com previsão de vagas PNE, gestante e idoso.....	124
Figura 59: Corte do projeto do MACS, com o auditório situado no pavimento superior. Não concluído.	124
Figura 60: Novo acesso de pedestres do MACS, com rampa isolada do fluxo de veículos e criação de praça na lateral do museu (à esquerda).	125
Figura 61: Setor da planta do pavimento térreo da Estação Ferroviária com propostas de adaptações para acessibilidade.	126
Figura 62: Demarcação do perímetro do Complexo Ferroviário de Sorocaba e localização dos registros fotográficos da análise do calçamento no entorno do complexo.....	128
Figura 63: Vista da rua Cap. Carlos Oetterer (à esquerda) e rua Aparecida (à direita), que fazem divisa e, ao mesmo tempo, o fechamento da visão do Complexo Ferroviário.	129
Figura 64: Vaga PNE em frente à Estação Ferroviária, sem rampa para acesso à calçada (à esquerda); rebaixamento da calçada com piso tátil de alerta, desassociado da faixa de pedestres (à direita).	132
Figura 65: Estacionamento de veículos à frente da estação ferroviária.	133
Figura 66: Rampa adaptada para o acesso ao Barracão Cultural, com a presença de obstáculos à frente.	133
Figura 67: Acesso à praça Maylasky, à frente da estação.....	134
Figura 68: Acesso à praça pelo centro.	134
Figura 69: Situação do calçamento no entorno da praça.	134
Figura 70: Faixa de pedestres na praça Maylasky.	134

Figura 71: Situação do passeio público no entorno da praça Maylasky.	135
Figura 72: Praça Maylasky. À direita o calçamento do acesso ao Museu da Estrada de Ferro Sorocabana. À esquerda, veículos estacionados na frente do Chalé Francês que atualmente abriga a Secretaria de Cultura (SECULT).	135
Figura 73: Da esquerda para a direita o caminho entre o Ponto 1 até o Ponto 3...	136
Figura 74: Passagem de pedestre em local inapropriado para acessar o Terminal Santo Antônio.	137
Figura 75: Travessia da linha férrea improvisada por pedestres com o rompimento da cerca.	137
Figura 76: Situação do calçamento no Ponto 3, após as enchentes de fevereiro de 2026.	137
Figura 77: Escola Matheus Maylasky.	138
Figura 78: Acesso à Escola Municipal Matheus Maylasky, canto à direita, e o viaduto que corta a linha férrea, à esquerda.	138
Figura 79: Acesso principal à escola, a rampa de acesso é compartilhada com a rampa de veículos.	139
Figura 80: Vaga PNE reservada para a escola com caçambas de lixo sob esta.	139
Figura 81: Passagem de pedestres improvisada pela linha férrea.	139
Figura 82: Antigo Cine Líder (à esquerda). Edificação em estilo eclético existente na praça (à direita). Foto: da autora, 2026.	140
Figura 83: Praça Frank Speers, via de acesso ao Complexo (à esquerda) e portão de acesso ao Complexo Ferroviário (à direita).	141
Figura 84: Vista da praça Frank Spers, com vaga PNE e rampa de acesso.	142
Figura 85: Faixa de pedestres que liga a praça ao Complexo Ferroviário.	142
Figura 86: Ponto 6, acesso ao antigo Grêmio FEPASA, ao fundo a estrutura do alambrado do campo cedendo.	143
Figura 87: Ponto 06. Calçamento do Ponto 6 totalmente ocupado pela vegetação (à esquerda). Passagem de pedestres rente à via expressa com rebaixo do piso, piso tátil de alerta, mas ausência de faixa de pedestre (à direita).	143
Figura 88: Ponto 7, calçamento e passagem sobre o córrego do Supiriri (à direita).	144
Figura 89: Ponto 07. Estreitamento da passagem de pedestres (à direita) e com presença de obstáculos (à esquerda) sob o pontilhão da linha férrea.	144
Figura 90: Ponto 8. Vegetação que cobria o Complexo em 20220 (à esquerda). Talude com vegetação suprimida em 2026 (à direita).	145
Figura 91: Ponto 8. Passagem de pedestres e qualidade do calçamento com passeio largo e piso uniforme.	146
Figura 92: Imagem da enchente de janeiro de 2024, Ponto 8.	146
Figura 94: Passagens improvisadas por pedestres para transpor a linha férrea já desativada.	148

Figura 95: Museu da Estrada de Ferro de Sorocaba, acesso e entorno	151
Figura 96: Acesso ao Museu da Estrada de Ferro de Sorocaba (à esquerda).	151
Figura 97: Rampa de acesso da calçada para a praça onde se localiza o museu, com veículos travando o acesso.	152
Figura 98: Acesso ao museu com veículos sobre o caminho de pedestres.	152
Figura 99: Acesso ao Museu com escada sem corrimão e guarda-corpo.	152
Figura 100: Interior do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana e espaço expositivo.	152
Figura 101: Planta atual do pavimento térreo do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.	153
Figura 102: Espaço expositivo do museu com objetos dispostos no canto da edificação.	154
Figura 103: Objetos expostos no museu com informações apoiadas sobre estes e texto em fontes pequenas.	154
Figura 104: Corredor lateral de acesso ao subsolo do museu, onde se localizam os sanitários, a copa e o administrativo.	155
Figura 105: Acesso ao sanitário de uso dos visitantes, que também é PNE.	155
Figura 106: Interior do sanitário PNE e de uso público dos usuários do museu. ...	155
Figura 107: Interior do sanitário PNE, pia e barras de apoio.	155
Figura 109: Acesso ao museu via parte mais alta da Praça Maylasky, este acesso encontra-se fechado.	160
Figura 110: Acesso do Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba – MACS pela lateral da edificação.	162
Figura 111: Antigo acesso do MACS.	162
Figura 112: Novo acesso do museu, pela lateral do edifício.	162
Figura 113: Acesso de pedestres com piso não uniforme.	163
Figura 114: Salões expositivos do MACS. À direita, o novo salão inaugurado em 2026; à esquerda, o salão em funcionamento desde a instalação do museu.	163
Figura 115: Quadro do acervo do museu e no canto à direita as informações de autoria em uma placa pequena e bastante afastada.	164
Figura 117: Detalhe do piso do MACS, que remete a um dos usos do antigo armazém como supermercado para os funcionários da ferrovia.	168
Figura 118: Transeuntes atravessando a Avenida Afonso Vergueiro (à esquerda). Pessoa atravessando a linha férrea (à direita).	169

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Comparativo das legislações de acessibilidade entre os países analisados.	67
Quadro 2: Modelo de planilha de análise de acessibilidade no passeio público do entorno e acessos do Complexo Ferroviário.	130
Quadro 3: Planilha com os princípios a serem analisados na visita de campo no interior dos objetos de estudo da pesquisa.	149
Quadro 4: Ficha de análise de acessibilidade do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.	156
Quadro 5: Ficha de análise de acessibilidade do Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba (MACS).	164

LISTA DE ABREVIATURAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

ADA – *Americans with Disabilities* (Americanos Portadores de Deficiência)

AECA – Associação de Educação Cultura e Arte

ALL – América Latina Logística

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

CIF – Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde

CMDP – Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Turístico e Paisagístico de Sorocaba

CNE – Companhia de Estamparia Nacional

CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo

CORDE – Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa com Deficiência

CUSY – Companhia União Sorocabana e Ytuana

DDA – *Disability Discrimination Act* (Lei de não Discriminação contra Pessoas com Deficiência)

EFS – Estrada de Ferro Sorocabana

FEDECRAIL – *Federation of European Museum and Tourist Railways* (Federação Europeia Museus e Ferrovias Turísticas)

FEPASA – Ferrovia Paulista S. A.

IAB – Instituto dos Arquitetos do Brasil

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICOMOS – *International Council on Monuments and Sites* (Conselho Internacional de Monumentos e Sítios)

ICONTEC – *Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación*

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

LB – Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência

MACS – Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba

NBR – Norma Brasileira

NCh – Norma Chilena

NTC – Normativa Técnica Colombiana

OMS – Organização Mundial da Saúde

OMS – Organização Mundial da Saúde

ONU – Organização das Nações Unidas

PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios

PNE – Pessoas com Necessidades Especiais

RFFSA – Rede Ferroviária Federal S. A.

SECULT – Secretaria de Cultura de Sorocaba

SNC – Sistema Nacional de Cultura

SPHAN – Serviço de Proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

TICCIH – *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*
(Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial)

UNESCO – *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*
(Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura)

UPIAS – *Union of the Physically Impaired Against Segregation* (União dos Deficientes Físicos Contra a Segregação)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	17
MÉTODOS E PROCEDIMENTOS	28
CAPÍTULO I: DEFICIÊNCIA, ACESSIBILIDADE E O PATRIMÔNIO CULTURAL	32
1.1. Deficiência e Acessibilidade	32
1.2. Mobilidade urbana e inclusão social	40
1.3. Preservação e acessibilidade: as cartas patrimoniais e as legislações de acessibilidade	42
1.3.1. Percurso da legislação de acessibilidade e o patrimônio cultural no Brasil	54
1.3.2. A legislação de preservação e acessibilidade como problema universal	59
1.4. A preservação do patrimônio ferroviário	69
CAPÍTULO II: O COMPLEXO FERROVIÁRIO DE SOROCABA.....	75
2.1. A implantação da Ferrovia Sorocabana	75
2.1.1. O desenvolvimento do tecido urbano de Sorocaba a partir da instalação do Complexo Ferroviário.....	84
2.2. A preservação do Complexo Ferroviário de Sorocaba	96
2.3. Intervenções para acessibilidade nos edifícios públicos preservados do Complexo.....	115
2.3.1. Intervenções para acessibilidade no Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.....	115
2.3.2. Intervenções para acessibilidade no Barracão Cultural (antigo Armazém de Bagagens).....	120
2.3.3. Intervenções para acessibilidade no Museu de Arte Contemporânea - MACS (antigo Armazém de Abastecimento)	122
2.3.4. Intervenções de acessibilidade na Estação Ferroviária.....	125
CAPÍTULO III: ANÁLISE DAS CONDIÇÕES ATUAIS DE ACESSIBILIDADE DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE SOROCABA	128
3.1. Indicadores para análise da mobilidade e acessibilidade no entorno do Complexo Ferroviário.....	128
3.1.1. Ponto 01 (Trecho 1): Acesso à Estação Ferroviária, Barracão Cultural e MACS	131
3.1.2. Ponto 02 (Trecho 1): Praça Maylasky	133
3.1.3. Ponto 03 (Trecho 1): terminal urbano rodoviário Santo Antônio e transposição da linha férrea.....	135
3.1.4. Ponto 04 (Trecho 1): Escola Municipal Matheus Maylasky.....	138
3.1.5. Ponto 05 (Trecho 1): acesso ao Complexo Ferroviário pela praça Frank Speers	140
3.1.6. Pontos 6 e 7 (Trecho 2): antigo acesso ao Grêmio FEPASA na rua Hélio Monzoni; passagem sobre o córrego do Supiriri na avenida Dom Aguirre	142

3.1.7. Ponto 8 (Trecho 2): cruzamento da Avenida Afonso Vergueiro com a avenida Dom Aguirre	145
3.2. Análise de acessibilidade das edificações de uso público: MACS e Museu da Estrada de Ferro	148
3.2.1. Análise de acessibilidade no Museu da Estrada de Ferro Sorocabana	150
3.2.2. Análise de acessibilidade no Museu de Arte Contemporânea (MACS)	161
3.3. Síntese dos aspectos de mobilidade e acessibilidade no Complexo Ferroviário de Sorocaba.....	168
CONCLUSÃO.....	173
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	177
APÊNDICE	188

INTRODUÇÃO

Por muito tempo, tanto no Brasil como no mundo, a questão da deficiência foi objeto de estigma social e o isolamento e a exclusão eram atitudes comuns em relação às pessoas com algum tipo de deficiência. Romeu Sassaki (1999) aponta que:

A sociedade, em todas as culturas, atravessou diversas fases — no que se refere às práticas sociais. Ela começou praticando a exclusão social de pessoas que — por causa das condições atípicas — não lhe pareciam pertencer à maioria da população. Em seguida desenvolveu o atendimento segregado dentro de instituições, passou para a prática da integração social e recentemente adotou a filosofia da inclusão social para modificar os sistemas sociais gerais (Sassaki, 1999, p. 05).

No entanto, como aponta Pedro Lopes, a deficiência “é histórica, cultural, dinâmica, processual, espaço-temporal, convivial, relacional” (Lopes, 2022, p. 320), sendo considerada apenas mais uma diferença, assim como o conceito de identidade, superando outras formas de classificação.

Após anos de esforço de entidades que representavam as pessoas nessa condição, foi proclamada pela Organização das Nações Unidas (ONU), em 2006, “A Convenção sobre Direitos das Pessoas com Deficiência”, que em seu artigo 1º definia que “pessoas com deficiência são aquelas que têm impedimentos de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interações com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade com as demais pessoas” (ONU, 2006).

No Brasil, com a Constituição Federal de 1988, houve um avanço na questão dos direitos da pessoa com deficiência. A Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), Lei n.º 13.146/2015, garante à pessoa com deficiência o direito legal de viver em um ambiente onde possa desenvolver suas habilidades com autonomia e independência.

No entanto, os dados da Pesquisa de Amostra de Domicílios — a PNAD de 2022 (IBGE, 2023) e do Censo de 2022 (IBGE, 2025a) revelaram que essa parcela da população enfrenta dificuldades cotidianamente, no acesso à educação, ao trabalho e consequentemente à produção de renda, sendo que apenas um quarto se encontrava ocupada em 2022, seja em trabalhos formais ou informais.

Esta exclusão no acesso à educação e ao mercado formal apontada pelas pesquisas citadas pode ser explicada pela falta de acessibilidade e promoção de mobilidade no espaço urbano.

Melhorar a qualidade de acesso e uso dos espaços para toda a população é uma obrigatoriedade legal decorrente do Decreto n.º 5.296/2004, que define que todo projeto arquitetônico ou urbanístico é obrigado a incorporar as diretrizes de acessibilidade, as especificidades do Desenho Universal e as normas definidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, NBR 9050, em sua versão atual (NBR 9050/2020).

Também as cidades devem possibilitar a acessibilidade aos seus espaços. Neste contexto, segundo a Lei Federal n.º 12.587, de 2012, a mobilidade urbana é compreendida pela condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano (Brasil, 2012) e, portanto:

Mobilidade urbana e acessibilidade são conceitos que estão vinculados, uma vez que a mobilidade na cidade permite o deslocamento e a circulação, já a acessibilidade possibilita o pleno alcance dos espaços públicos e privados nas cidades, seja a pé, por meio de veículo, ou qualquer outra forma de transporte” (IPHAN, 2014, p. 14).

Conforme Sassaki (1999) aponta, a inclusão social tem como base a aceitação das diferenças individuais e a aceitação da diversidade humana, sendo um processo que exige que a sociedade se transforme, para poder atender às necessidades específicas de seus membros. Destro e Brega Filho (2019, p. 159) afirmam que o direito à acessibilidade:

Pode parecer de caráter meramente instrumental (um meio para se conceder o acesso), mas é fundamental, pois sem acessibilidade não se verifica os demais direitos, como saúde, educação, moradia, lazer e cultura. A luta por ambientes acessíveis, que permitam o acesso, a permanência e a circulação, com autonomia, independência e segurança, é a luta por dignidade e igualdade.

Segundo os autores, isso se estende ao acesso ao patrimônio cultural, na medida em que conhecer, vivenciar e interagir com o patrimônio é um direito de todos à cultura (Destro e Brega Filho, 2019).

A tríade mobilidade, acessibilidade e inclusão social é uma condicionante quando se pensa na conservação e uso do patrimônio cultural. Como apontam Andrade e Bins Ely (2021, p. 1), “as cidades brasileiras surgiram em uma época que não havia a preocupação em incluir as pessoas com deficiência na sociedade”. Tal fato é observado tanto nos edifícios antigos, com a presença de escadas e desníveis para a rua, quanto no espaço urbano, com ruas estreitas, aclives acentuados e desníveis em calçadas, dificultando a mobilidade pedestre.

Vários trabalhos acadêmicos, que se debruçaram sobre as recomendações internacionais para a preservação e o restauro contemporâneo do patrimônio cultural (Assis, 2012; Costa, 2016; Silva, 2021; Melo, 2023), apontam que, segundo a Carta de Veneza (1964), a intervenção de restauração deve seguir três princípios fundamentais: reversibilidade, distinguibilidade e mínima intervenção, sendo que em seu Art. 13 consta que “os acréscimos só poderão ser tolerados na medida em que respeitem todas as partes interessantes do edifício, seu esquema tradicional, o equilíbrio de sua composição e suas relações com o meio ambiente” (Carta de Veneza, 1964, p. 3). Porém, como aponta Assis (2012), a Carta de Veneza também ampliou o conceito de monumento histórico, com a inclusão de sítios históricos e não somente os de valor excepcional, além da possibilidade de permanência de elementos adicionados ao longo da história das edificações.

As cartas patrimoniais, elaboradas em meados do século XX, como a Carta de Veneza de 1964 e outras anteriores e subsequentes, não citam a promoção de acessibilidade no patrimônio, pois este tema nem era discutido na época de redação das referidas cartas.

Por uma questão de espaço e sem pretender aqui fazer uma digressão sobre as especificações consolidadas nas várias cartas patrimoniais que se seguiram à de Veneza, é importante citar que, do ponto de vista internacional, conforme aponta Assis, embora o tratamento da questão seja específico em cada país, respeitando diferenças culturais, a acessibilidade ainda “é rígida, fixa, métrica e baseada em regras determinadas em legislações e normas” (Assis, 2012, p. 82), o que faz com que haja similaridade conceitual e de parâmetros.

O Brasil acompanhou esta tendência e o Instituto Nacional do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) publicou a Instrução Normativa n.º 01, de 25 de novembro de 2003, em que discorre sobre a promoção de acessibilidade em bens tombados.

Neste texto, observa-se o caráter individual de cada intervenção sendo valorizadas soluções exclusivas que pouco alterem o valor testemunhal do bem (IPHAN, 2003). Assis (2012) aponta que a normativa brasileira surge para atender às

exigências de acessibilidade preconizadas na regulamentação da Lei Federal 10098/2000¹ e orientar com relação ao patrimônio a partir de diretrizes.

Outro ponto importante a ser destacado é o avanço das questões de acessibilidade a partir da intensificação, em nível mundial, da prática do turismo cultural. O marco principal desse processo foi a divulgação das Normas de Quito, em 1967, cujo principal objetivo foi recomendar o turismo cultural como um meio para a preservação e sustentação econômica do patrimônio cultural das cidades históricas, corroborado mais tarde, em 1999, pelas recomendações elaboradas pela Carta Internacional do Turismo Cultural do *International Council on Monuments and Sites* – ICOMOS (1999).

Por isso, muitos trabalhos acadêmicos têm se dedicado a analisar as condições de acessibilidade em centros urbanos históricos, que se valem do turismo cultural como principal atividade econômica (Costa, 2016; Melo, 2023; Silva, 2021; Ribeiro, Martins e Monteiro, 2012).

Entre outros, estão os estudos realizados por Ferreira (2011) e Santos (2022) sobre intervenções de acessibilidade em sítios tombados através do Programa Monumenta. Iniciado entre 1999 e 2000, o programa tinha como objetivo a recuperação de edificações em 26 sítios históricos tombados em todo o país e, entre outras ações, foram incluídas as de adequação das edificações de uso público à legislação de acessibilidade e à Instrução Normativa n.º 1 do IPHAN.

Ainda no âmbito deste programa foi elaborado pelo IPHAN, em 2014, o “Caderno Técnico de Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos”. Na publicação, o tema é tratado através de estudos de casos nacionais e internacionais, sendo reiterado o procedimento recomendado na Instrução Normativa n.º 1:

Acessibilidade urbana e patrimônio cultural são temas complexos que exigem um tratamento cuidadoso, não existindo receitas prontas a serem aplicadas. Com vistas à concretização dos direitos à acessibilidade urbana, não é possível desenvolver uma teoria que possa ser aplicada a todos os espaços consagrados patrimônio cultural. Cada caso deve ser estudado em profundidade, a fim de que se alcancem soluções específicas, úteis e adequadas (IPHAN, 2014, p. 16).

Paralelamente, foram desenvolvidas iniciativas voltadas à promoção da acessibilidade em sítios históricos, destacando-se a implementação de planos de

¹ Lei n.º 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.

rotas acessíveis nos centros históricos de Olinda (PE), em 2004, e de Salvador (BA), em 2013.

Ao contrário dos centros históricos, que se destacam por uma certa homogeneidade tipológica, pela importância do traçado urbano, da morfologia e outros elementos — que lhe outorgam valor histórico, arquitetônico e artístico reconhecidos — o patrimônio ferroviário se insere na discussão de preservação do patrimônio industrial e moderno, com a especificidade de que as ferrovias desempenharam um papel importante na logística, urbanização e transformação das cidades, aliado ao discurso de modernização. Esses espaços, que outrora serviram como pontos estratégicos para o transporte e armazenamento de mercadorias, moldaram a dinâmica social e econômica das comunidades locais, proporcionando encontros, vivências e memórias coletivas de distintos grupos sociais, principalmente a partir das estações e vilas ferroviárias, as quais, por vários anos, não foram consideradas como patrimônio cultural.

Contudo, com a desativação da ferrovia para passageiros, esses patrimônios passaram a ser reconhecidos não por seu valor arquitetônico ou artístico, mas como objetos portadores dessas memórias locais. Ou seja, a discussão da mobilidade e acessibilidade para os remanescentes ferroviários deve ter como perspectiva não apenas o acesso pontual aos edifícios, mas a possibilidade de estabelecimento de rotas acessíveis que incluam a existência do pátio ferroviário e seus equipamentos, que preservam a memória da ferrovia que moldou aquele lugar. Assim, esta pesquisa entende que é imprescindível uma análise que contemple o todo, que no caso do patrimônio ferroviário, está bastante atrelado à integridade do conjunto e às memórias para as quais ele é suporte.

Um princípio a ser considerado é o de indissociabilidade dos remanescentes, que foi expresso por Anthony Coulls *et al.* (1999, p. 5), no documento *Railways as World Heritage Sites*. Nele o autor afirma “que as ferrovias são, acima de tudo, sistemas sociotécnicos nos quais é impossível separar os aspectos ‘sociais’ e ‘técnicos’”, ou seja, que se deve compreender a linha férrea como uma unidade sistêmica, interconectada e não como somatória de vários elementos isolados.

Esse entendimento da indissociabilidade do tratamento dos remanescentes ferroviários, do caráter sistêmico e da complexidade necessária à abordagem de sua preservação e gestão (e em qualquer intervenção de adaptação) está expresso

também nos “Princípios de Dublin”, ou “Princípios comuns ICOMOS – TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens do Patrimônio Industrial”, adotados pela 17ª Assembleia Geral do ICOMOS em 28 de novembro de 2011:

(...) É necessário um conhecimento especializado para assegurar que o significado patrimonial seja considerado e respeitado na gestão do uso sustentável de estruturas e sítios de patrimônio industrial. As normas de construção, exigências de segurança, normas ambientais ou industriais e outras regulamentações devem ser adequadamente implementadas nas intervenções físicas, levando em consideração as dimensões patrimoniais.
(...) Sempre que possível, as intervenções físicas devem ser reversíveis, respeitar o valor temporal e marcas ou traços significativos (ICOMOS, 2011, p. 4).

Estes princípios, em linhas gerais, vão ao encontro do que se definiu na Carta de Riga², pela FEDECRAIL³, voltada principalmente para a recuperação de ferrovias turísticas que, em seu artigo 8, propõe diretrizes gerais para intervenção nas construções e equipamentos ferroviários:

Artículo 8

La restauración de un elemento de equipamiento ferroviario histórico no significa que tenga que ser restaurado a su estado original tal como fue construido. En ocasiones, el equipamiento adquiere su importancia histórica durante el período de funcionamiento posterior (...) (FEDECRAIL, 2005, p. 3-4).

A partir dos conceitos elencados, esta pesquisa se propôs a analisar de que forma os fatores de mobilidade urbana e acessibilidade afetam a compreensão, o uso e a fruição do espaço interior e limítrofe da ferrovia, num enfoque que amplia a perspectiva encontrada em outros estudos, ao contrário de outros estudos, que avaliam de forma tópica os edifícios, inclusive com estudos de caso comparados localizados em distintos contextos (diferentes bairros e até cidades), ou em centros históricos que apresentam uma homogeneidade constitutiva e a precedência de um tombamento.

Neste sentido, avaliaram-se outros documentos específicos que tratam dos valores a serem considerados para a intervenção no patrimônio ferroviário, assim como aspectos sobre sua gestão. No caso dos edifícios objetos de estudo, há condições distintas de propriedade, que podem incorrer em diferentes procedimentos

² Adotada na Assembleia Geral de FEDECRAIL celebrada em Anse (Lyon), em 16 de abril de 2005, tendo sido proposta originalmente em Riga, capital da Letônia.

³ Formada pelas seguintes instituições: *European Federation of Museum & Tourist Railways*; *Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques*; *Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen*; e *Federación Europea de Ferrocarriles Turísticos e Históricos*.

para sua adaptação, como aponta o Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário, elaborado pelo IPHAN em 2010 (Nizzola e Carneiro, 2010).

Além destes aspectos, a pesquisa também abordou a questão dos valores a serem observados em qualquer intervenção sobre os conjuntos ferroviários, através dos documentos relativos à conservação do patrimônio industrial, como a Carta de Nizhny Tagil (2003), elaborada pelo TICCIH - *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*, em que, diferentemente da noção de excepcionalidade atribuída ao patrimônio cultural hegemônico ou monumental, entende-se que

O patrimônio industrial representa o testemunho de atividades que tiveram e que ainda têm profundas consequências históricas. As razões que justificam a proteção do patrimônio industrial decorrem essencialmente do valor universal daquela característica, **e não da singularidade de quaisquer sítios excepcionais.**

O patrimônio industrial reveste um valor social como parte do registro de vida **dos homens e mulheres comuns** e, como tal, confere-lhes um importante sentimento identitário (TICCIH, 2003, p. 3; grifo nosso).

Este valor universal se aproxima da própria concepção da acessibilidade e do Desenho Universal. Por isso, houve também a preocupação em revisar restrições de intervenção que, neste caso, podem trazer uma discussão distinta para a adaptação de acessibilidade nos remanescentes ferroviários, incorporando os avanços trazidos pela ampliação dos valores reconhecidos por outros documentos como a Carta de Burra (ICOMOS, 1980), que introduz o conceito de sítios com significado cultural. Em seu Artigo 8, sobre o entorno dos edifícios, a Carta aponta a “importância da retenção de uma envolvente visual apropriada e de outros relacionamentos que contribuam para o significado cultural do sítio” (ICOMOS, 1980).

O objeto de estudo, o Complexo Ferroviário de Sorocaba, teve sua origem no ápice do desenvolvimento industrial da cidade. Fundada em 1654 pelo bandeirante Baltazar Fernandes, até meados do século XIX a principal fonte de renda da cidade provinha do comércio de muares e do tropeirismo. A partir da década de 1860 surgiu uma nova economia no município: o cultivo de algodão, fator que induziu a implantação da indústria têxtil (Celli, 2012). A ferrovia foi implantada para escoamento da produção e, segundo Leite (2017, p. 43), “os grandes plantadores e beneficiadores de algodão da época foram também os empreendedores da então Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro. Tanto é assim que esses mesmos empreendedores

ocuparam cargos de direção nos primeiros anos da ferrovia”. Em 1875 era inaugurada a Estação Ferroviária de Sorocaba.

No final da década de 1920, o Complexo Ferroviário apresentava edifícios e equipamentos para o funcionamento pleno da ferrovia: oficinas, armazéns e galpões para a guarda de locomotivas (Souza, 2015). O complexo também abrigava uma escola preparatória para a mão de obra e uma escola para os filhos dos funcionários.

A partir da década de 1970, a ferrovia começa a ser desativada. Em 2001, o último trem de passageiros saiu da Estação Ferroviária de Sorocaba em direção a Apiaí (CONDEPHAAT, 2011). O complexo ferroviário, apesar de ser tombado no âmbito municipal e estadual, hoje encontra-se subutilizado e, em alguns trechos, totalmente abandonado, havendo esforços pontuais de preservação de seus remanescentes.

Em 2018, o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT, por meio da Resolução SC 013, de 26/02/2018, também tombou o complexo incluindo os galpões, as oficinas e a escola. De acordo com o Decreto, a preservação das edificações abrange um complexo de 23 edifícios, os quais necessitam de anuência do Conselho para qualquer alteração que venha a ser feita e inclui a área envoltória que abrange o complexo ferroviário e seus acessos.

Dentre as edificações ocupadas, atualmente duas abrigam usos culturais:⁴ o Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, inaugurado em 1997, que ocupa uma das residências dos antigos engenheiros-chefes da companhia e, o Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba – MACS, que ocupa o antigo Armazém de Abastecimento. Porém, não há uma relação deles e nem da área do complexo com o seu entorno, que permanece completamente isolado e fechado com grades e uma densa vegetação que ocupou o espaço, configurando uma barreira na região central.

Transpor a linha férrea é um desafio para os veículos e para os pedestres. Há passagens de pedestres improvisadas, após o rompimento da cerca existente; e em todo o entorno há diversas barreiras. Apesar da presença próxima de um terminal central de ônibus, o acesso entre ambos os lados é dificultado pela ausência de faixas

⁴ Originalmente a pesquisa também incluiria o antigo Armazém de Bagagens, atual Barracão Cultural, que abrigava produções artísticas do município, para a utilização de grupos, companhias, artistas individuais, coletivos, associações etc. No entanto, após o primeiro semestre de 2025, a edificação foi fechada sem uma justificativa pública da municipalidade, o que inviabilizou a realização de visitas de campo ao local.

de pedestres, calçadas em mau estado de conservação e pouco iluminadas (Figura 1).

Conforme apresentado, o complexo ferroviário possui uma importância histórica para a identidade do município de Sorocaba, mas também vários problemas. Assim, ao discutir a acessibilidade das edificações, é importante incluir o perímetro da área ferroviária como um todo, discutindo também sua condição de mobilidade e acessibilidade,⁵ em que a condição de isolamento o transformou em enclave urbano.

Por isso, foram definidos como objetos de estudo não apenas as duas edificações que atualmente possuem uso cultural: o Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba, o MACS (antigo Armazém de Abastecimento), e, o Museu da Estrada de Ferro Sorocabana (antiga residência dos engenheiros-chefes) (Figura 1), mas também a área abrangida pelo pátio e demais equipamentos, como envoltória ou entorno a ser analisado. O fato de possuírem usos públicos e terem um fluxo diverso de pessoas foi o critério para a escolha dos edifícios, na medida em que diretrizes de adaptação de mobilidade e acessibilidade urbana e arquitetônica para bens tombados em conjuntos ferroviários ainda é um tema pouco abordado, podendo servir de referência para outros casos similares, principalmente no interior do Estado de São Paulo.

⁵ Na revisão do Plano Diretor Municipal, em 2025, foi mantida a proposta de alteração do traçado viário para inserir um corredor de circulação rápida sobre os galpões das oficinas, incluídos no tombamento do CONDEPHAAT. Outro projeto em curso é a reativação do ramal ferroviário do trem Intercidades do Eixo Oeste, trajeto Sorocaba-São Paulo, em estudo, que prevê reaproveitar o leito ferroviário, não sendo informado se será aproveitada a instalação existente (Trem..., 2026). Ambas as obras trazem o risco de demolição de parte do Complexo.



Figura 1: Implantação do Complexo Ferroviário e pontos definidos para avaliação na pesquisa (itens 1 a 10).

Legenda: 1) Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba – MACS; 2) Estação Ferroviária de Sorocaba; 3) Museu da Estrada de Ferro Sorocabana; 4) Barracão Cultural (antigo Armazém de Abastecimento e, atualmente desativado); 5) Calçada entre linha férrea e avenida Afonso Vergueiro com passagem de pedestres improvisada; 6) Avenida Afonso Vergueiro e Terminal de Ônibus Urbano Santo Antônio; 7) Acesso às Oficinas pela praça Frank Speers 8) Entrada do antigo Grêmio Fepasa; 9) Vista da Av. Dom Aguirre (conhecida como marginal) na saída do córrego do Supiriri; 10) Rotatória de acesso à Avenida Afonso Vergueiro com ponte férrea (canto esquerdo).

Fonte: Elaboração sobre imagem do Google Earth e fotos do acervo da autora, 2025.

Em resumo, esta dissertação se estrutura a partir do conceito de deficiência para refletir sobre os conceitos de acessibilidade e mobilidade. Parte-se do pressuposto da indissociabilidade do patrimônio ferroviário (Coulls, Divall e Lee, 1999) e de como a preservação e as ações de acessibilidade no patrimônio têm ido de encontro a esse princípio, em especial ao tratar os remanescentes individualmente; e, por último, a partir da análise da acessibilidade e mobilidade do entorno do complexo ferroviário, discute-se se os instrumentos para aferir a acessibilidade urbana são aplicáveis/apropriados para a análise de bens culturais de escala urbana, como os complexos ferroviários.

Ao final, foi possível avaliar de que forma os fatores de mobilidade urbana e acessibilidade afetam a compreensão, o uso e a fruição do espaço dos dois edifícios públicos de uso cultural, que fazem parte do patrimônio do Complexo Ferroviário de Sorocaba: o Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba, o MACS (antigo Armazém de Abastecimento) e o Museu da Estrada de Ferro Sorocabana (antiga residência dos engenheiros-chefes), bem como do próprio perímetro do Complexo, como recorte para análise do entorno.

A discussão da relação entre a acessibilidade, mobilidade urbana em conjunto com a preservação do patrimônio ferroviário, mais especificamente de grandes pátios e complexos ferroviários, não compreendidos como um conjunto, dificulta a promoção de acessibilidade e, por consequência, a valorização do patrimônio.

Os aspectos anteriormente apresentados foram aprofundados ao longo dos quatro capítulos em que se dividiu o trabalho, apresentados de forma sucinta a seguir.

No **Capítulo I: deficiência e acessibilidade no patrimônio cultural**, discute-se o conceito de deficiência, para poder compreender a importância da promoção de acessibilidade e mobilidade não só como uma exigência da norma vigente, mas também a relação entre a legislação de preservação do patrimônio com a promoção da acessibilidade mostrando exemplos de legislação de outros países e estudos de caso de aplicação da acessibilidade no patrimônio.

No **Capítulo II: o Complexo Ferroviário de Sorocaba**, apresenta-se um breve histórico do complexo ferroviário e da ferrovia Sorocabana, sua implantação em Sorocaba e seu papel na configuração do tecido urbano. Além disso, aborda-se a história do complexo, a partir do final do século XX, desde o encerramento do transporte de passageiros pela ferrovia até o presente momento, com o intuito de

mostrar que o Complexo Ferroviário ainda não é compreendido em sua unidade e complexidade, principalmente pela municipalidade, resultando em ações de preservação pontuais. Por último, analisa-se como a acessibilidade foi abordada nas propostas de restauração e adaptação das edificações e se houve preocupação com a integração do entorno nas intervenções realizadas.

O último capítulo, intitulado, **Capítulo III: análise das condições atuais de acessibilidade do Complexo Ferroviário de Sorocaba**, concentra-se na análise da acessibilidade do complexo. A partir da metodologia aplicada foram observadas as condições de acessibilidade das duas edificações selecionadas como objeto de estudo e do entorno do complexo, seguidas da análise dos resultados obtidos nos estudos de campo.

MÉTODOS E PROCEDIMENTOS

Os métodos a serem utilizados são três, correspondendo cada um a uma fase da pesquisa: na primeira, foi utilizada a metodologia histórico-crítica e analítica, com levantamento bibliográfico sobre a preservação do patrimônio ferroviário e sobre o conceito de acessibilidade urbana em edifícios de interesse cultural; levantamento documental (normativo e histórico) sobre o tema e os objetos de estudo (edifícios e área ferroviária), a partir de pesquisas dos processos de tombamento nos órgãos de preservação e das diretrizes urbanísticas para a área nos de planejamento da prefeitura, nos órgãos de gestão da ferrovia e nas instituições que ocupam os edifícios objetos de estudo.

Para o estudo da implantação do Complexo Ferroviário de Sorocaba e sua relação com o tecido urbano, foi realizado um levantamento bibliográfico e histórico da região, com a finalidade de compreender a configuração urbana atual.

Para auxiliar na compreensão de como os problemas de gestão do Complexo impactaram as ações locais, foi analisada a legislação e as políticas públicas de acessibilidade propostas para o complexo (entorno e nos edifícios objetos de estudo) pela gestão municipal nos últimos 10 anos.

A segunda etapa consistiu em analisar as formas de uso e apropriação hoje e os problemas de mobilidade pedestre e acessibilidade em seu perímetro, através da

análise de acessibilidade do entorno. Por meio do método empírico, foi realizada a análise *in situ* dos problemas de acessibilidade nos dois edifícios objetos de estudo

A análise da acessibilidade foi realizada por meio de visitas *in situ* e observação direta sobre o funcionamento interno e externo dos edifícios (como visitante) e no entorno do complexo ferroviário. As visitas de campo ocorreram em variados dias e horários, para compreender a movimentação de pessoas e analisar a acessibilidade em diferentes situações.

No que tange à análise de acessibilidade do entorno do complexo ferroviário, a metodologia aplicada foi de visita exploratória, com a verificação dos requisitos da NBR 9050/2020 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, e da NBR 16537/2024 - Acessibilidade - Sinalização tátil no piso. Para isso foi elaborada uma planilha (ANEXO 1) com os principais itens de acessibilidade a serem avaliados, no trecho que vai do terminal urbano municipal Santo Antônio até o acesso à Estação Ferroviária e à Praça Maylasky, onde estão situados os edifícios objetos de estudo.

Como referências para elaboração desta planilha foram consultados o modelo elaborado por Dischinger, Bins Ely e Piardi (2012), revisado com base na NBR 9050/2020 e na NBR 16537/2024; e as listas de checagem de acessibilidade da Prefeitura de São Paulo, presentes no Manual de Instruções Técnicas de Acessibilidade para Apoio ao Projeto Arquitetônico (Prefeitura de São Paulo, 2004).

Os aspectos escolhidos para a análise da acessibilidade urbana foram os seguintes: 1) Passeio Público: qualidade do passeio no entorno imediato do complexo e a capacidade de deslocamento autônomo (sem necessitar de ajuda de outrem); 2) Semáforos e transposições de vias: o acesso através da transposição de vias e a oferta de passagens seguras e acessíveis para o pedestre e, por último; 3) Acesso ao edifício: a acessibilidade no acesso às edificações ou do complexo, quando pertinente.

A seleção do recorte de rota e percurso a ser analisado abrangeu os setores em que havia visibilidade do complexo e, a partir deste critério foi feita uma visita exploratória de toda a extensão selecionada, sendo possível identificar oito pontos de visão, acesso ou transposição de linha férrea – que também são pontos de maior fluxo de pedestres (Figura 2).

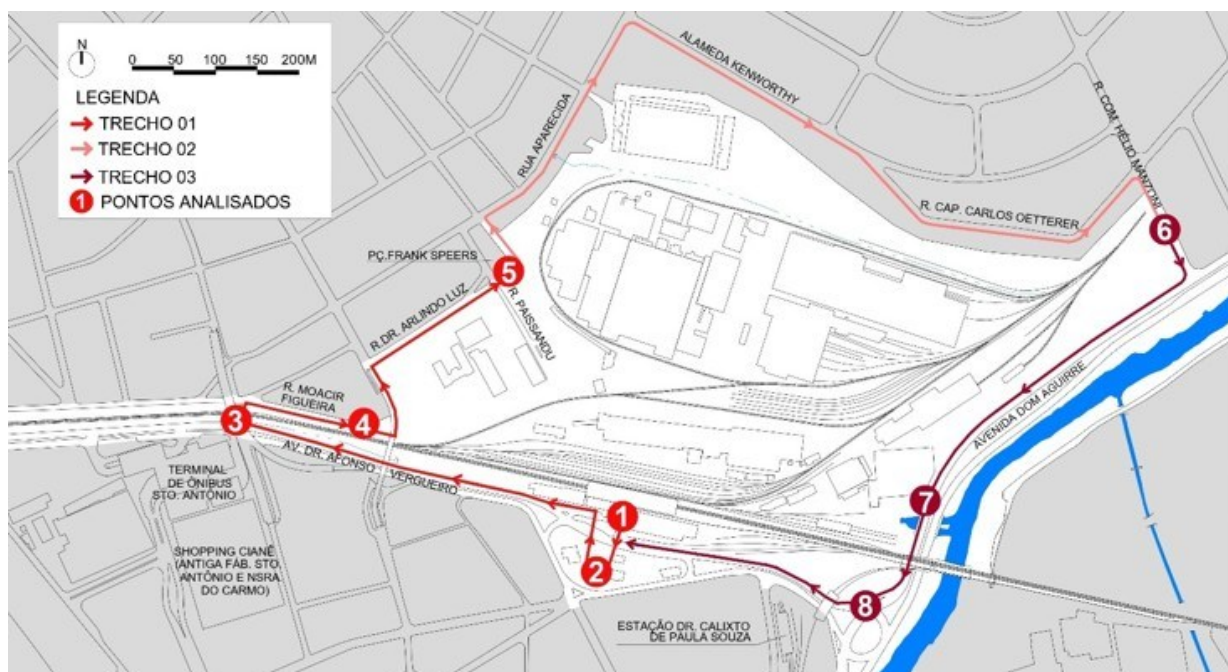


Figura 2: Demarcação do perímetro do Complexo Ferroviário de Sorocaba; dos trechos do percurso do entorno e os pontos analisados (1 a 8).

Fonte: Elaboração própria sobre base Cadastral do Município de Sorocaba, 2025.

Para a análise da acessibilidade no interior das edificações, os tópicos de análise incluíram não só a normativa da NBR 9050, mas os conceitos de Desenho Universal. O método escolhido se baseia nos princípios desenvolvidos por Gerente e Bins Ely (2006) para acessibilidade no patrimônio: Princípio A - direito à equidade e participação; Princípio B - direito à independência; Princípio C - direito ao conforto e segurança; Princípio D - direito à informação espacial (Gerente e Bins Ely, 2006). Esses princípios têm o objetivo de verificar se a pessoa com deficiência consegue se deslocar, se orientar no espaço e, por meio da comunicação local e utilizar de forma autônoma o local analisado.

A partir desses princípios foi possível formular perguntas para orientar a coleta pelo método da observação direta (sem interação com seres humanos). Neste caso, trata-se da pesquisa qualitativa, em que os tópicos a serem verificados foram formulados de forma a verificar se os usuários, pessoas com deficiência ou não, podem percorrer as edificações com autonomia e conforto.⁶

Além desta checagem nos edifícios, a observação do funcionamento, frequência e comportamento dos usuários foi feita a partir de um protocolo de visitas que consistiu de duas semanas de visitas para cada edifício, 3 vezes na semana,

⁶ Para mais informações, ver Quadro 3, no Capítulo III.

incluindo um final de semana, em horários distintos de funcionamento (manhã e tarde), com pontos de observação e/ou abordagem nos estacionamento, na entrada dos edifícios, no recinto principal de exposição ou atividades, nos banheiros femininos e espaços principais de permanência dos usuários. Este levantamento foi precedido de uma visita piloto de um dia a cada edificação para testes das fichas de campo.

Os dados levantados nas etapas descritas foram tratados através de sínteses elaboradas a partir do cruzamento da análise documental e técnica e dos levantamentos de campo (visitas exploratórias), com base na fundamentação teórica compulsada na primeira etapa.

Os dados de caráter quantitativo sobre a mobilidade e acessibilidade foram expressos em gráficos e porcentagens para cada edifício analisado e o perímetro de entorno considerado. Os aspectos qualitativos foram cotejados, de forma a produzir uma síntese das diferentes visões sobre a realidade observada, analisados a partir do método de análise de conteúdo.

CAPÍTULO I: DEFICIÊNCIA, ACESSIBILIDADE E O PATRIMÔNIO CULTURAL

1.1. Deficiência e Acessibilidade

De acordo com os dados do Censo Demográfico de 2022, lançados em maio de 2025, 14,4 milhões de pessoas acima de 2 anos convivem com algum tipo de deficiência no Brasil (IBGE, 2025a). Neste mesmo estudo constatou-se que a maior parte das pessoas vivendo com deficiência têm mais de 60 anos, parcela que mais cresce no Brasil.

Os idosos com 60 anos ou mais representavam 45,4% das pessoas com deficiência, enquanto na população sem deficiência eles eram 14,0%. As mulheres com deficiência eram 8,3 milhões e os homens, 6,1 milhões (Bello, 2025).

Ao mesmo tempo, os dados da Pesquisa Nacional de Amostra de Domicílios, a PNAD Contínua, de 2022 (IBGE, 2023), apontaram 18,6 milhões de pessoas acima de 2 anos convivendo com algum tipo de deficiência. Duas pesquisas do mesmo ano que apresentam uma diferença de quase 4 milhões de pessoas oscilando entre possuir ou não alguma deficiência.

Ao justificar discrepância entre os números, o IBGE alegou uma mudança na metodologia. Segundo a nova metodologia apontada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, é considerada pessoa com deficiência aquela que, acima dos dois anos de idade, “tem muita dificuldade” de/ou “não consegue de modo algum” exercer as seguintes funções: “enxergar, ouvir, andar, funcionamento dos membros superiores e limitações mentais, mesmo utilizando aparelho de auxílio” (IBGE, 2025a, p. 30)

A mudança metodológica veio após o Censo de 2010, que considerava pessoa com deficiência aquela que possuía “alguma dificuldade” em realizar as funções descritas acima. Tal metodologia apontou cerca de 45 milhões de pessoas com deficiência, ou seja, 23% da população (IBGE, 2018). No Censo de 2022, houve a mudança do parâmetro ao considerar pessoa com deficiência apenas aquele que possuía “muita dificuldade” ou “não consegue de modo algum”. O IBGE afirma:

Assim, embora as questões sobre deficiência estejam presentes nos Censos de 1991, 2010 e 2022, bem como na Pesquisa Nacional de Saúde (PNS) e na PNAD Contínua, há diferenças metodológicas significativas entre elas, o que impede comparações (Bello, 2025).

Importante destacar que ambas as pesquisas ocorrem quase que simultaneamente devido aos atrasos da coleta do Censo em decorrência da pandemia de Covid 2019. Botelho e Lenzi (2024, p. 5) apontam que o Censo 2022 “é o mais conciso entre as pesquisas na investigação sobre deficiência”. As autoras também argumentam que as mudanças metodológicas atrapalham o comparativo histórico.

Ao analisar a mudança metodológica, vemos que a principal questão é: o que é deficiência? Quais são os fatores que constituem uma pessoa com deficiência?

Conceituar a deficiência é um exercício complexo que pode variar de acordo com os “valores sociais, morais, filosóficos, éticos e religiosos adotados pelas diferentes culturas em diferentes momentos históricos” (Pacheco e Alves, 2007, p. 2).

Ao longo da história, as pessoas com deficiências visíveis eram escondidas, isoladas do convívio social, excluídas da sociedade. O isolamento e a exclusão social eram para todos que tivessem alguma deficiência.

A exclusão ocorria em seu sentido total, ou seja, as pessoas portadoras de deficiência eram excluídas da sociedade para qualquer atividade porque antigamente elas eram consideradas inválidas, sem utilidade para a sociedade e incapazes para trabalhar, características estas atribuídas indistintamente a todos que tivessem alguma deficiência (Sassaki, 1999, p. 30).

A exclusão se dava por segregação no espaço urbano, sem acesso ao trabalho, ou através de forma assistencialista, com a construção de “casas de pobres” e hospícios para abrigar tanto as pessoas com deficiência quanto outros grupos marginalizados, retirando-os da vista do público (Pacheco e Alves, 2007; Ferreira, 2011).

Com o advento da Revolução Industrial, no século XIX, houve mudança de paradigma no tratamento das pessoas com deficiência. Pacheco e Alves (2007) apontam que o modo de produção capitalista instaurado pela industrialização incentivava a valorização do potencial produtivo de toda a população com a popularização do ensino e escolarização. Tal prática também foi aplicada à população com deficiência como uma forma de incluí-la no rol da mão de obra para a indústria, com o surgimento de várias organizações de ensino e apoio, principalmente na Inglaterra.

No entanto, a educação voltada para “trabalhar com o potencial remanescente da pessoa com deficiência” (Pacheco e Alves, 2007, p. 244), perpetuou a segregação com a criação de “salas especiais”. Como afirma Sassaki (1999), a criação de classes

especiais não ocorreu por motivos humanitários, mas para que os alunos com deficiência não atrapalhassem o aprendizado dos alunos sem deficiência.

Historicamente, os soldados com deficiência não sofreram tanta discriminação e até possuíam algum grau de status na sociedade. Foi a partir da reinserção desta população após a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) e a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) que a questão da inclusão da população com deficiência ganhou maior destaque. Pacheco e Alves (2007) apontam que neste período o grande número de pessoas com as mais variadas lesões, tanto física quanto emocional, gerou um movimento, tanto em países da Europa quanto nos Estados Unidos para reabilitar⁷ as pessoas com deficiência.

Neste contexto, verifica-se o surgimento de grupos de lutas pelos direitos das pessoas com deficiência, que buscavam a garantia da inclusão desta população na sociedade, ante ao antigo processo segregacionista (Pacheco e Alves, 2007).

Na década de 1970, surge na Inglaterra, a União dos Deficientes Físicos contra a Segregação – UPIAS, primeira organização de defesa dos direitos das pessoas com deficiência composta por pessoas com deficiência. Fundada na Inglaterra na década de 1970, possuía grande relevância nacional na luta pelos direitos e pela não segregação (Lopes, 2020; Diniz, 2007). Esta entidade aponta que “a deficiência física é, portanto, uma forma particular de opressão social” (UPIAS, 1975, p. 20, tradução nossa).⁸

Em 1975 a ONU promulgou a primeira “Declaração de Direitos das Pessoas Deficientes”, segundo Bernardi (2007), que estabeleceu direitos civis e políticos para pessoas com deficiência, quando se cunhou o termo “pessoa deficiente”. No ano seguinte a ONU proclama que o ano de 1981 seria o Ano Internacional das “Pessoas Deficientes” (Sassaki, 2024).

Na década de 1990, nos Estados Unidos, após anos de atuação das entidades voltadas às pessoas com deficiência,⁹ foi sancionada a Lei ADA – *Americans with Disabilities* (Americanos Portadores de Deficiência), uma lei que proibia a

⁷ Os autores consideram, neste caso, reabilitação como “um processo desenvolvido por uma equipe multiprofissional de saúde, de duração limitada, (...) a reabilitação pretende mais do que o restabelecimento das funções físicas remanescentes do sujeito, mas favorecer a melhora na qualidade de vida deste, tendo em vista aspectos bio-psico-sociais” (Pacheco e Alves, 2007, p.245)

⁸ *Physical disability is therefore a particular form of social oppression* (UPIAS, 1975, p.20).

⁹ Desde a década de 1980, surgem nos EUA as “*disability community*”, entidades voltadas aos direitos das pessoas com deficiência (Bernardi, 2007).

discriminação e tinha por finalidade ainda promover a acessibilidade a edifícios e transportes públicos e privados (Bernardi, 2007). Esta foi a primeira lei sancionada que proibiu a discriminação.

Em 1997, a Organização Mundial da Saúde (OMS), a partir das críticas dos movimentos sociais, revisou a definição de deficiência, que na década de 1980 era definida como um processo de quatro estágios que se iniciava com a Doença, sendo seguida pela Deficiência, Incapacidade e Desvantagem, ocorrendo isoladamente ou de forma combinada. Na nova conceituação, a OMS criou a Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde – CIF (Ferreira, 2011).

A CIF coloca as noções de ‘saúde’ e ‘incapacidade’ sob uma nova luz, reconhecendo que todo ser humano pode experimentar uma perda ou diminuição na sua saúde e portanto, experimentar alguma incapacidade. Isto não é algo que acontece somente a uma minoria da humanidade. Deste modo, a CIF coloca em uma corrente principal (“*mainstream*”) a experiência de incapacidade e a reconhece como uma experiência humana universal. Mudando o foco da causa para o impacto, ela coloca todas as condições de saúde em pé de igualdade, permitindo que sejam comparadas, usando uma medida comum - uma escala de saúde e incapacidade (OMS, 2002, p. 3).

Em 2006, foi proclamada pela ONU, “A Convenção sobre Direitos das Pessoas com Deficiência”, que em seu artigo 1º dispõe:

Pessoas com deficiência são aquelas que têm impedimentos de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interações com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade com as demais pessoas (ONU, 2006).

Essa convenção também reconhece que:

Deficiência é um conceito em evolução e que a deficiência resulta da interação entre pessoas com deficiência e as barreiras devidas às atitudes e ao ambiente que impedem a plena e efetiva participação dessas pessoas na sociedade em igualdade de oportunidades com as demais pessoas (ONU, 2006).

De acordo com o exposto, observa-se como a conceituação da deficiência se altera conforme a época e o contexto social. Segundo Ferreira (2011), historicamente o conceito de deficiência pode ser dividido em três campos: 1) religioso, ou seja, que a origem da deficiência tem uma relação punitiva de uma força divina (e, espera-se, que este conceito esteja em desuso); 2) o médico, que apresenta a deficiência a partir do campo das enfermidades presentes no corpo da pessoa com deficiência e sempre na expectativa de reverter este estado para o dito “normal” e, 3) o social.

Diniz (2007, p. 6) aponta que no modelo médico a “deficiência é consequência natural da lesão em um corpo, e a pessoa com deficiência deve ser objeto de cuidados biomédicos”. Já na década de 1970, a UPIAS lutava contra tal modelo contrapondo o

conceito de lesão ou impedimento (*impairment*, em inglês) que seria o problema de ordem física em si e o conceito de deficiência (*disability*), que seria uma construção social de exclusão das pessoas com lesão (Lopes, 2020).

“Se para o modelo médico o problema estava na lesão, para o modelo social, a deficiência era o resultado do ordenamento político e econômico capitalista, que pressupunha um tipo ideal de sujeito produtivo” (Diniz, 2007, p. 11). Este é o surgimento do conceito social da deficiência.

Ao discutir a construção social da deficiência deve-se compreender que as causas que originam a deficiência são mais sociais do que biológicas.

Lopes (2022) conceitua que a deficiência é um marcador social da diferença, assim como outros marcadores como os raça, gênero e sexualidade. Os marcadores sociais da diferença são sistemas classificatórios que estruturam as relações sociais, englobando categorias como raça, gênero, classe, sexualidade e deficiência. Esses marcadores operam hierarquias e desigualdades, contribuindo para a exclusão destes grupos (Lopes, 2022).

Para esclarecer melhor a questão o autor, que estudou a deficiência a partir do campo antropológico, explica que a deficiência é muitas vezes negligenciada nos debates sobre diferença (como nas questões de gênero e raça) e deve ser reconhecida como um marcador social relevante (Lopes, 2022).

Ignorar a deficiência como um marcador social é não compreender como as categorias de diferença se combinam de maneira complexa, produzindo desigualdades e exclusões. Como, por exemplo, uma mulher, negra e com deficiência.¹⁰ Esta pessoa não é só mulher, não é só pessoa negra e não é só pessoa com deficiência, ela é a união destes três marcadores da diferença. Este conceito é definido como a interseccionalidade entre marcadores sociais (Lopes, 2022).

É preciso assumir a deficiência como diferença e não como falta, entendendo que ela “é histórica, cultural, dinâmica, processual, espaço-temporal, convivial, relacional” (Lopes, 2022, p. 320), assim como o conceito de identidade, superando outras formas de classificação.

Retomando a análise sobre os dados do Censo de 2022, é importante salientar como a população com deficiência ainda enfrenta desafios para sair da

¹⁰ Segundo os dados do Censo de 2022, a maioria das pessoas com deficiência são mulheres pardas (IBGE, 2025a).

marginalização da sociedade. São as mulheres a maior parcela da população com deficiência no Brasil. Esta população possui os maiores índices de analfabetismo com índices beirando um quinto da população (21,3%) e, quando alfabetizadas, em sua maioria (63,1%) não concluem o ensino fundamental (IBGE, 2025a).

Tais questões influenciam na vida adulta, como aponta a PNAD de 2022, que reforça a exclusão das pessoas com deficiência no mercado de trabalho, no qual apenas 30% se encontravam ocupadas e, neste caso, em sua maioria, eram homens (IBGE, 2023).

A ausência da população com deficiência nos espaços de estudo e de trabalho mostra a urgência da discussão da promoção de acessibilidade. Apesar de termos no Brasil uma legislação vigente há mais de vinte anos que promove a inclusão e a não discriminação, na prática, os dados mostram que há muito a ser feito.

O conceito de acessibilidade, assim como o de deficiência, está intrinsecamente ligado ao modo como a sociedade entende, em suas diversas fases, o significado de pessoa com deficiência.

Segundo a NBR 9050/2020 a acessibilidade consiste na “possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, (...), por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida” (ABNT, 2020, p. 2).

Para Bernardi (2007, p. 40) a “acessibilidade significa garantir e oferecer igualdade de condições a todas as pessoas, independente de suas habilidades individuais”

Sasaki (2009) contextualiza brevemente a origem da promoção de acessibilidade, quando, nos anos 1950, quando a existência de barreiras físicas no espaço, que dificultavam a locomoção das pessoas com deficiência, foi percebida por profissionais de reabilitação.

A promoção de acessibilidade não se restringe ao meio arquitetônico. Sasaki classifica a acessibilidade nos seguintes segmentos: arquitetônica, comunicacional, atitudinal, programática, metodológica, instrumental e natural (Sasaki, 2024).

O autor explicita que a acessibilidade se manifesta em diferentes campos. A acessibilidade arquitetônica refere-se ao acesso livre de barreiras ao ambiente construído, tanto em espaços internos quanto externos; a acessibilidade comunicacional diz respeito à eliminação de barreiras na comunicação, abrangendo

informações orais e escritas; a acessibilidade atitudinal relaciona-se ao enfrentamento do preconceito e da discriminação contra a pessoa com deficiência; a acessibilidade programática refere-se às barreiras presentes na legislação e em normas institucionais que, muitas vezes, excluem em vez de incluir; a acessibilidade metodológica consiste em garantir o acesso a métodos, teorias e técnicas necessárias à realização de atividades em diferentes campos; por fim, a acessibilidade natural reconhece o direito da pessoa com deficiência de usufruir da natureza (Sasaki, 2024).

Duarte (*et al.*, 2013) conceituam o termo “exclusão espacial” no qual os espaços se segregam através de barreiras (físicas ou sociais) que geram, junto às pessoas com deficiência, a consciência de pertencer a uma minoria excluída da sociedade. A ausência de acessibilidade impacta, além do campo físico, nos aspectos psicológicos, na socialização, na experiência espacial e no direito de ir e vir (Duarte *et al.*, 2013).

Além das barreiras arquitetônicas, o conceito atual de acessibilidade inclui uma mudança de paradigma de comportamento para uma total inclusão da pessoa com deficiência. Este conceito denomina-se Desenho Universal.

O conceito de Desenho Universal¹¹ foi definido pelo arquiteto Ron Mace¹² na década de 1980, que criou um grupo composto por arquitetos e defensores destes ideais para estabelecer os princípios do Desenho Universal. Neste grupo foram desenvolvidos sete princípios, que devem ser usados pelos projetistas não só na concepção do projeto, mas também na adaptação de algo existente (Bernardi, 2007).

Os princípios do Desenho Universal são:

1) uso equitativo: é a característica do ambiente ou elemento espacial que faz com que ele possa ser usado por diversas pessoas, independentemente de idade ou habilidade. Para ter o uso equitativo deve-se: propiciar o mesmo significado de uso para todos; eliminar uma possível segregação e estigmatização; promover o uso com privacidade, segurança e conforto, sem deixar de ser um ambiente atraente ao usuário;

2) uso flexível: é a característica que faz com que o ambiente ou elemento espacial atenda a uma grande parte das preferências e habilidades das pessoas. Para tal, devem-se oferecer diferentes maneiras de uso, possibilitar o uso para destros e canhotos, facilitar a precisão e destreza do usuário e possibilitar o uso de pessoas com diferentes tempos de reação a estímulos;

¹¹ A discussão de promoção de um espaço construído sem barreiras (*Barrier Free Design*) já ocorria desde meados da década de 1960 (Carletto e Cambiaghi, 2008).

¹² Ronald L. Mace (1941-1998) formou-se arquiteto pela Escola de Design da Universidade da Carolina do Norte em 1966. Aos nove anos contraiu pólio, o que fez com que fosse usuário de cadeira de rodas a maior parte de sua vida (Assis, 2012).

3) uso simples e intuitivo: é a característica do ambiente ou elemento espacial que possibilita que seu uso seja de fácil compreensão, dispensando, para tal, experiência, conhecimento, habilidades linguísticas ou grande nível de concentração por parte das pessoas;

4) informação de fácil percepção: essa característica do ambiente ou elemento espacial faz com que seja redundante e legível quanto a apresentações de informações vitais. Essas informações devem se apresentar em diferentes modos (visuais, verbais, táteis), fazendo com que a legibilidade da informação seja maximizada, sendo percebida por pessoas com diferentes habilidades (cegos, surdos, analfabetos, entre outros);

5) tolerância ao erro: é uma característica que possibilita que se minimizem os riscos e consequências adversas de ações acidentais ou não intencionais na utilização do ambiente ou elemento espacial. Para tal, devem-se agrupar os elementos que apresentam risco, isolando-os ou eliminando-os, empregar avisos de risco ou erro, fornecer opções de minimizar as falhas e evitar ações inconscientes em tarefas que requeiram vigilância;

6) baixo esforço físico: nesse princípio, o ambiente ou elemento espacial deve oferecer condições de ser usado de maneira eficiente e confortável, com o mínimo de fadiga muscular do usuário. Para alcançar esse princípio deve-se: possibilitar que os usuários mantenham o corpo em posição neutra, usar força de operação razoável, minimizar ações repetidas e minimizar a sustentação do esforço físico;

7) dimensão e espaço para aproximação e uso: essa característica diz que o ambiente ou elemento espacial deve ter dimensão e espaço apropriado para aproximação, alcance, manipulação e uso, independentemente de tamanho de corpo, postura e mobilidade do usuário (ABNT, 2020, p. 138-139).

A acessibilidade fundamentada no conceito de Desenho Universal é parte dos requerimentos para que seja possível o acesso de todos no ambiente construído. O Desenho Universal parte do pressuposto de que os princípios poderão ser utilizados para qualquer espaço e promover o acesso a qualquer pessoa, independentemente de possuir ou não alguma deficiência. É assegurado ao usuário utilizar o espaço com segurança e autonomia (Reis, 2021). Quando bem aplicado, o Desenho Universal beneficia todas as pessoas, sendo as ações praticamente despercebidas pelos usuários (Dischinger; Bins Ely e Piardi, 2012).

Ressalta-se que o conceito de Desenho Universal extrapola a aplicação de acessibilidade, é um movimento mais profundo, de mudança de paradigma e atua sobre o estigma da deficiência, reiterando que todos podem se beneficiar de um espaço mais inclusivo.

Ferreira (2011) conceitua que a acessibilidade está mais relacionada à adaptação do construído através de exigências normativas (leis e normas ABNT) enquanto o Desenho Universal precede a adaptação sendo indispensável na fase de projeto. “O Desenho Universal questiona os projetistas quanto ao ato de repensar os resultados de uma arquitetura com características meramente formais” (Bernardi, 2007, p. 56).

A inclusão é a base do Desenho Universal, sendo essencial para garantir que todos possam usufruir dos espaços de forma igualitária. Além das obrigações legais, a promoção da inclusão e acessibilidade representa um exercício de empatia, promovendo ambientes acessíveis e acolhedores para todos.

1.2. Mobilidade urbana e inclusão social

O conceito de inclusão refere-se à participação social em condições de igualdade e sem discriminação (Dischinger; Bins Ely e Piardi, 2012). Reconhecer a complexidade da deficiência em seus distintos modos, como discutido no item anterior, é o primeiro passo para a eliminação da barreira atitudinal na promoção da inclusão.

A inclusão de pessoas com necessidades especiais pode ser entendida como um processo em que a sociedade se transforma para o acolhimento em seus sistemas sociais. Trata-se de uma dinâmica bilateral, na qual tanto a população com deficiência quanto a sociedade colaboram para identificar desafios, buscar soluções e promover a equiparação de oportunidades para todos (Sassaki, 1999).

É através da promoção da acessibilidade que se promove a inclusão social das pessoas com deficiência. Romeu Sassaki (1999) conceitua que a inclusão social tem como base a aceitação das diferenças individuais e a aceitação da diversidade humana, sendo um processo em que a sociedade deve ser modificada para poder atender às necessidades de seus membros. Ou seja, que os ambientes físicos, tais como ambientes internos, o espaço urbano, equipamentos e meios de transporte, têm que garantir a inclusão de todos sem distinção.

No entanto, segundo dados do Censo Demográfico de 2022, no Brasil 64,64% das vias públicas nos municípios possuem calçadas com obstáculos no entorno de suas residências (IBGE, 2025b). Com relação à presença de rampas de acessibilidade 68,6% das vias não possuem. Tais dados mostram como é importante a discussão sobre a acessibilidade no meio urbano.

Conceitua-se a mobilidade urbana como “a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (IPHAN, 2014, p. 13). Mobilidade urbana e acessibilidade são conceitos interligados, pois a mobilidade permite o deslocamento e a circulação na cidade, enquanto a acessibilidade possibilita

o pleno acesso aos espaços, tanto públicos quanto privados, seja a pé, por meio de veículos ou de outros meios de transporte (IPHAN, 2014).

O crescimento das cidades no Brasil foi, historicamente, extremamente horizontalizado, o que aumentou os custos de transporte e a demanda por ampliação da infraestrutura de transporte coletivo que, em geral, não é atendida de forma plena pelo poder público. Paralelamente a isto, a valorização do uso do automóvel provocou o aumento da frota de veículos e maior demanda por áreas de circulação e estacionamento (IPHAN, 2014).

Isto se torna mais evidente quando, ao discutir mobilidade urbana, prioriza-se o asfaltamento para a circulação de automóveis em detrimento das vias para pedestres e outras soluções de caráter coletivo, gerando a desvalorização do espaço urbano como local de fruição. Além de mais onerosas, tais soluções não resolvem o problema da mobilidade urbana (Vieira Filho, 2014; IPHAN, 2014).

Quando se pensa na mobilidade urbana é importante analisar a ocupação da cidade, como os acessos ao comércio, escolas, trabalho, bens culturais e espaços de lazer. Neste contexto, a questão da mobilidade urbana é entendida como um problema indissociável do tecido urbano e não pode ser ignorada.

No entanto, o objetivo deste trabalho é discutir a mobilidade no espaço urbano associada à acessibilidade no âmbito do pedestre. Este enfoque foi adotado devido a que patrimônios culturais geralmente se encontram em localização privilegiada no espaço urbano,¹³ em termos da presença de serviços públicos, como o centro.

Melo (2022) afirma que o propósito da mobilidade urbana deve ser para as pessoas e deve valorizar o espaço urbano como lugar de encontro e circulação. Deve priorizar, quando possível, o deslocamento a pé, via transporte coletivo e por meios de transportes alternativos. A mobilidade urbana sustentável prioriza meios de transporte não motorizados e coletivos, que não gerem segregação espacial e sejam socialmente inclusivos (Dischinger; Bins Ely e Piardi, 2012).

As cidades brasileiras apresentam, em sua maioria, problemas de aplicação dos princípios de acessibilidade e de mobilidade sustentável. Segundo dados do Censo 2022 (IBGE, 2025c) os modais mais utilizados para o deslocamento ao trabalho são o automóvel e a motocicleta (49%) seguido pelo transporte público (ônibus e

¹³ O Complexo Ferroviário de Sorocaba, assim como outros complexos ferroviários, localiza-se em região central do município sendo abastecido com uma boa infraestrutura de transporte público.

metrô, 23%) e pelo deslocamento a pé (18%). Nas cidades brasileiras, o calçamento urbano, marcado pela presença de obstáculos, desestimula o deslocamento a pé até mesmo de pessoas sem deficiência, o que compromete a viabilização da acessibilidade.

Nos espaços urbanos, o conceito de acessibilidade está diretamente relacionado ao planejamento e à organização do território. Não se trata apenas da eliminação pontual de barreiras, mas do reconhecimento do direito das pessoas com deficiência de usufruir dos espaços urbanos com conforto, segurança e autonomia (IPHAN, 2014).

O acesso democrático à cidade possibilita a promoção de um espaço urbano mais inclusivo, em que obras e serviços de adequação e adaptação para pessoas com deficiência são essenciais (IPHAN, 2014).

A tríade mobilidade, acessibilidade e inclusão social é uma condicionante quando se pensa na conservação e uso do patrimônio cultural, na medida em que as condições de acesso são um dos aspectos que garantem a preservação. No entanto, ao falar de patrimônio cultural outros aspectos têm que ser considerados, como se verá a seguir.

1.3. Preservação e acessibilidade: as cartas patrimoniais e as legislações de acessibilidade

Como apontado anteriormente, não havia por parte das cidades brasileiras a preocupação com a inclusão de pessoas com deficiência. Somente após os movimentos de conscientização, a partir da década de 1980, começam a surgir as primeiras ações de acessibilidade nas edificações, como a NBR 9050/1985.¹⁴

Por outro lado, as noções de preservação, conservação e restauro do patrimônio se iniciam a partir do final do século XVIII e se consolidam nos séculos XIX e XX. Portanto, para correlacionar ambos os campos de estudo, é fundamental aprofundar a discussão sobre a preservação e o restauro do patrimônio cultural.

O conhecimento teórico e a evolução dos campos de conservação e restauro são amplos e complexos. Para evitar uma digressão sobre a história e as diferentes

¹⁴ Será abordada a legislação brasileira no item 1.3.1. A legislação de preservação e acessibilidade no Brasil.

vertentes do restauro, serão abordados aqui apenas os conceitos ainda válidos atualmente.

Na Carta de Veneza defende-se que as contribuições de todas as épocas são válidas e devem ser respeitadas, dado que a unidade de estilo não é o objetivo que se pretende alcançar nos trabalhos de restauro (ICOMOS, 1964).

O restauro contemporâneo privilegia a conservação do bem. Seguindo os princípios da Carta de Veneza, a restauração deve seguir os princípios fundamentais de reversibilidade, distinguibilidade e mínima intervenção.

Tais princípios podem ser traduzidos da seguinte forma (Kuhl, 2006):

- 1) A distinguibilidade se refere a não induzir o observador ao engano, deixando claras as intervenções do nosso tempo.
- 2) A reversibilidade é a possibilidade de retorno das intervenções elaboradas, não alterando a forma original de forma irreversível.
- 3) Mínima intervenção é assumir que o restauro termina onde começa a conjectura, sendo assim as intervenções não podem descaracterizar o bem.

Também é destacada a importância de documentar detalhadamente o processo de execução das intervenções, recomendando a elaboração de relatórios ilustrados que registrem o histórico de alterações realizadas, de modo a auxiliar pesquisas futuras.

A Carta de Veneza está baseada no conceito de restauro crítico, defendido por Cesare Brandi (1906-1988). Esta teoria define que o papel do restaurador seria restituir a funcionalidade da edificação, propondo uma postura intervencionista e criativa que procura avaliar criticamente, caso a caso, o nível de intervenção a ser utilizado, limitando a intervenção ao restabelecimento da natureza estrutural do objeto. Brandi considera que o restaurador não pode competir com a obra original (Reis, 2021; Carbonara, 2006).

“É fato incontestável, em se tratando de intervenções em bens culturais que qualquer ação, por mais restrita que seja, até mesmo obras de manutenção ou uma limpeza, controlada e limitada, gera mudanças na leitura da obra, implica modificações” (Kuhl 2006, p. 31). Concluindo, ainda que conservativa, a restauração é sempre uma intervenção; todas as modificações que sejam necessárias devem ser sempre controladas e justificadas, nunca podendo ser gratuitas.

A partir desta carta também foi ampliado o conceito de monumento histórico, com a inclusão de sítios históricos e não somente os de valor excepcional, além da possibilidade de permanência de elementos adicionados ao longo da história das edificações (Assis, 2012).

No entanto, nem a Carta de Veneza, nem as cartas que a precederam, citam a promoção de acessibilidade no patrimônio pois este tema nem era discutido na época de redação das referidas cartas (Assis, 2012).

Esta lacuna na discussão da promoção da acessibilidade no patrimônio permanecerá até o início do fenômeno do turismo cultural, principalmente na Europa, a partir de meados do século XX, quando houve um aumento do fluxo de pessoas e visitação ao patrimônio cultural. Reis (2021) aponta que a discussão de acessibilidade em edificações históricas ainda era focada nas edificações isoladas, não sendo discutida a inclusão das áreas urbanas.

A Carta Internacional sobre o Turismo Cultural, de 1999, não explicita diretamente a promoção de acessibilidade, mas deixa bem claro que a prática do turismo cultural deve gerar o menor impacto no sítio e promover um acesso seguro para que os visitantes “valorizem a fruição da visita, mas que não tenham um impacto adverso sobre elementos significativos ou sobre características ecológicas importantes” (ICOMOS, 1999, p. 6).

Em 2022 foi lançada a Nova Carta Internacional sobre o Turismo Cultural, devido ao crescimento das práticas de turismo cultural nos últimos anos, nesta carta aprofundou-se a discussão da promoção da acessibilidade, incluindo a opção de tecnologias assistidas quando da impossibilidade do acesso.

Cuando el acceso de los visitantes pueda amenazar la estructura e integridad del patrimonio deben utilizarse herramientas para la interpretación remota. Estas también se pueden utilizar donde no se pueda lograr el acceso universal empleando medios diversos si es posible (ICOMOS, 2022, p. 09).

O campo da preservação do patrimônio industrial também é recente, tendo surgido em meados do século XX, na Inglaterra,¹⁵ e está relacionado ao processo de ampliação do conceito de bem cultural.

Em 2003, o Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial – TICCIH, criado em meados da década de 1970 na Europa, publicou sua primeira carta

¹⁵ Nos anos 1960, em Londres, movimento pela preservação da estação *Euston* e da fábrica *Coal Exchange*, ambos demolidos, iniciou a discussão da importância da valorização da arquitetura industrial. Este assunto será mais aprofundado no subitem 1.4.

patrimonial, a Carta de Nizhny Tagil. Este documento, define o patrimônio industrial e as diretrizes para sua conservação e restauro:

- i. O patrimônio industrial representa o testemunho de atividades que tiveram e que ainda têm profundas consequências históricas. As razões que justificam a proteção do patrimônio industrial decorrem essencialmente do valor universal daquela característica, e não da singularidade de quaisquer sítios excepcionais.
- ii. O patrimônio industrial reveste um valor social como parte do registo de vida dos homens e mulheres comuns e, como tal, confere-lhes um importante sentimento identitário. (...) (Carta de Nizhny Tagil, 2003, p. 4).

A este primeiro documento se seguiram os “Princípios comuns ICOMOS – TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens do Patrimônio Industrial”, também conhecido como “Princípios de Dublin”, elaborado em 2011, que ressalta a vulnerabilidade do patrimônio industrial, dado que se trata de patrimônio moderno, muitas vezes ocupando grandes áreas centrais e com pouca expressão em termos arquitetônicos:

O patrimônio industrial é extremamente vulnerável e frequentemente encontra-se em risco; muitas vezes perde-se por falta de consciência, de conhecimento, de reconhecimento ou de proteção, mas também pelo efeito de uma economia em mutação, de percepções negativas, de questões ambientais ou devido às suas grandes dimensões e complexidade (ICOMOS-TICCIH, 2011, p. 1).

Tanto a Carta de Nizhny Tagil quanto os Princípios de Dublin ressaltam a importância da documentação e inventário do patrimônio. Quanto às intervenções nestes bens, ambos se baseiam nas premissas da Carta de Veneza de que é necessário respeitar os conceitos de reversibilidade e mínima intervenção.

Embora ambos os documentos sejam relativamente recentes, eles não abordam diretamente a promoção da acessibilidade. No entanto, enfatizam a importância do acesso público ao patrimônio industrial, bem como o acesso à informação sobre esses bens, destacando a necessidade de tornar o patrimônio disponível e compreensível para todos.

No Brasil, a questão da acessibilidade no patrimônio começa a ser discutida no início do século XXI, quando o Instituto Nacional do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) publicou a Instrução Normativa n.º 01, de 25 de novembro de 2003, em que discorre sobre a promoção de acessibilidade em bens tombados.

- b) Cada intervenção deve ser considerada como um caso específico, avaliando-se as possibilidades de adoção de soluções em acessibilidade frente às limitações inerentes à preservação do bem cultural imóvel em questão;

c) O limite para a adoção de soluções em acessibilidade decorrerá da avaliação sobre a possibilidade de comprometimento do valor testemunhal e da integridade estrutural resultantes (IPHAN, 2003, p. 2).

A instrução também aponta, com relação ao acesso ao patrimônio, que as intervenções proporcionem ao usuário:

- a) Alcançar o imóvel desde o passeio ou exterior limítrofes, através de percurso livre de barreiras e acessar o seu interior, sempre que possível e preferencialmente, pela entrada principal ou uma outra integrada a esta.
- b) Percorrer os espaços e acessar as atividades abertas ao público, total ou parcialmente de forma autônoma (IPHAN, 2003, p. 7).

Em 2014, o IPHAN lançou o Caderno Técnico de Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos, no qual se afirma que, por meio do acesso democrático à cidade podemos promover um espaço urbano mais inclusivo e democrático, e que obras e serviços de adequação e adaptação de espaços a pessoas com deficiência são imprescindíveis à inclusão social de todos os setores da população (IPHAN, 2014).

Esta atualização da normativa surgiu a partir das intervenções em sítios históricos tombados pelo IPHAN no âmbito do Programa Monumenta. Iniciado entre 1999 e 2000, o programa tinha como objetivo a recuperação de edificações em 26 sítios históricos tombados em todo o país. Entre outras ações, foram incluídas as de adequação das edificações de uso público à legislação de acessibilidade e à Instrução Normativa n.º 1 do IPHAN (Ferreira, 2011). O caderno técnico produzido define que:

Acessibilidade urbana e patrimônio cultural são temas complexos que exigem um tratamento cuidadoso, não existindo receitas prontas a serem aplicadas. Com vistas à concretização dos direitos à acessibilidade urbana, não é possível desenvolver uma teoria que possa ser aplicada a todos os espaços consagrados patrimônio cultural. Cada caso deve ser estudado em profundidade, a fim de que se alcancem soluções específicas, úteis e adequadas (IPHAN, 2014, p. 16).

Outras iniciativas de promoção de acessibilidade em sítios históricos também ocorreram, sendo importante destacar os planos de rotas acessíveis dos centros históricos de Olinda (PE), em 2004, e Salvador (BA), em 2013.

A acessibilidade no patrimônio cultural também foi inserida na normativa de acessibilidade. O conteúdo da NBR 9050/2020, em seu item 10.2, sobre a questão de acessibilidade indica que a adequação do espaço deve ser feita de acordo com o contido na norma e que quando não há a possibilidade de adaptação tem que haver a possibilidade de acesso alternativo como informação visual, auditiva ou tátil (ABNT, 2020).

A legislação de acessibilidade é abrangente no Brasil e há a obrigação legal de adaptação das edificações de uso público, mas no que tange às adaptações de bens históricos tombados pelos órgãos, há um descaso do poder público em promover a acessibilidade, apesar de a Normativa n.º 01 do IPHAN, de 2003, do item 10.2 da NBR 9050/2020, e do Caderno Técnico de Mobilidade Urbana, do ano de 2014, também elaborado pelo IPHAN, apontarem ser possível a adaptação ou a promoção de soluções em acessibilidade tanto em edificações históricas como em centros urbanos.

Esta afirmação pode ser observada em diversos trabalhos (Ferreira, 2011; Assis, 2012; Costa, 2016; Silva, 2021; Melo, 2023), em que os autores discorrem sobre a efetividade das soluções aplicadas ao patrimônio. As adequações para acessibilidade em edificações históricas muitas vezes são equivocadas. O que se observa na prática é a total ausência de acessibilidade ou a colocação de rampas sem a inclinação adequada em locais indiscriminados (Ribeiro, Martins e Monteiro, 2012).

As origens deste problema foram tratadas por alguns autores (Ribeiro, Martins e Monteiro, 2012; Assis, 2012; Destro e Brega Filho, 2020) que apontam uma omissão do Estado tanto em promover a acessibilidade quanto em fiscalizar se há uma execução correta das normativas.

Assis aponta uma falta de diálogo entre a instrução normativa do IPHAN e a aplicação prática da acessibilidade, ficando sempre em destaque “os limites impostos e não as possibilidades existentes” (2014, p. 64). Esta lacuna talvez ainda não tenha sido totalmente preenchida com as novas diretrizes.

A legislação visa à proteção do bem em função de sua autenticidade, uma vez que a condição de ser autêntico é requisito fundamental para atribuição de interesse patrimonial ao bem cultural. Em contrapartida, até que ponto o “congelamento” do bem, dificultando ou impedindo alterações em suas características físicas, para evitar interferências na sua autenticidade, de fato, contribuem para esta, por manter o bem intacto, ou aceleram seu processo de degradação, já que parte da população não tem acesso a ele e, por isso, não se apropria dele, perdendo o interesse por sua conservação? (Ribeiro, Martins e Monteiro, 2012, p. 137-138).

Garantir a acessibilidade em bens tombados, de uso público ou de grande significância cultural, implica adaptar a edificação dotando-a de características que permitam o acesso, a circulação e o usufruto por qualquer pessoa, sem qualquer risco à segurança.

Como afirma Assis (2012) a principal questão não é a disputa entre acessibilidade e patrimônio, pois desta disputa todos saem perdendo.

Sem acessibilidade não há a plena utilização do bem, o que dificulta a sua preservação.

Nas intervenções sobre o patrimônio arquitetônico brasileiro, é comum a adaptação destas edificações para o uso público e, em sua grande maioria, para o uso cultural. “A acessibilidade física a esses bens torna-se fundamental a esta apropriação, uma vez que, a partir dela, maior diversidade de pessoas pode usufruir destes locais” (Ribeiro, Martins e Monteiro, 2012, p. 134). O contato com as edificações de importância histórica gera identificação com a população e, consequentemente, o desejo de preservação e conservação.

“Não aceitar a acessibilidade como um desafio urgente do restauro é adotar uma postura de congelamento do nosso patrimônio” (Assis, 2012, p. 70).

Não se trata mais de eliminar ou superar barreiras, mas de rediscutir as próprias bases do projeto, assim como preconiza o Desenho Universal. Sob essa perspectiva, não há soluções “especiais” para usuários “particulares” com acréscimos ao projeto; cada intervenção deve ser planejada e executada levando em consideração as necessidades, senão de todas as pessoas, ao menos do maior número possível, sejam pessoas com deficiência ou não (Agostiano *et al.*, 2009).

A incorporação da acessibilidade aos edifícios patrimoniais deve ser feita de maneira coerente e coordenada no processo de projeto, e não se limitar à aplicação restrita dos parâmetros funcionais e dimensionais incluídos nas normas.

Para o engenheiro espanhol José Juncá Ubierna a principal premissa para a adaptação de um patrimônio está contemplada nos binômios: “respeito e rigor” e “equilíbrio e pragmatismo”:

A diretriz é clara e precisa: não propomos nenhuma intervenção no Patrimônio se não tivermos certeza de que essa medida será eficaz em termos de acessibilidade. Ou, dito de outra maneira, vamos evitar intervenções supérfluas e ineficazes, e isso também pode alterar o patrimônio (Ubierna, 2008, p. 10, tradução nossa).¹⁶

O autor segue explicando como agir em relação ao patrimônio cultural e sua adaptação, afirmando ser necessário atender dois requisitos essenciais (Ubierna, 2008):

1. Não ser intrusivo ou, em outras palavras, não gerar inconsistência no todo;

¹⁶ “La pauta es clara y precisa: No planteemos ninguna intervención en el Patrimonio si no estamos seguros de que dicha medida vaya a ser eficaz en materia de accesibilidad. O dicho de otro modo, evitemos intervenciones superfluas e ineficaces, y que además puedan alterar el Patrimonio” (Ubierna, 2008, p. 10).

2. Responder às necessidades de qualquer visitante ou usuário em potencial, ou seja, ser eficaz na acessibilidade.

A cartilha *Accesibilidad universal al patrimonio cultural: Fundamentos, criterios y pautas*, organizada por Ubierna, aponta que: “A reversibilidade não deve ser usada para justificar soluções de natureza efêmera, não muito sensíveis ou inadequadas” (Ubierna, 2011, p. 136, tradução nossa).¹⁷ É necessário garantir que a solução proposta seja acessível e permita um uso intuitivo e independente de todo os tipos de pessoas.

Ponto importante deste documento são as diretrizes de adaptação que consideram que a intervenção em um edifício histórico deve ser feita sob a premissa de proporcionar máxima autonomia aos usuários e tentar tornar acessíveis todos os serviços oferecidos no edifício. E que a adaptação do edifício não deve se limitar a ele, mas também adaptar seu ambiente imediato, como outro elo da cadeia de acessibilidade (Ubierna, 2011). Para se obter o resultado esperado é necessário que a adaptação seja de um uso condizente com a edificação, evitando intervenções demasiadas que acabam por descaracterizar o bem.

Porém, nem toda edificação é passível de uma acessibilidade plena. Construídas em um período em que a acessibilidade não era pensada, há casos em que a adaptação é extremamente descaracterizante.

No estudo de implantação da acessibilidade ao patrimônio, muitos autores (Ubierna, 2008; Agostiano *et al.*, 2009; Reis, 2021; Ferreira, 2011) debatem que as tipologias arquitetônicas do patrimônio cultural variam de acordo com o nível de acessibilidade que é possível implementar (Ferreira, 2011; Reis, 2021):

- 1) Edificação em que é possível adaptar a acessibilidade com autonomia – planta acessível e flexível;
- 2) Edificação em que é possível adaptar a acessibilidade, no entanto, necessita de auxílio – planta com limitações, mas possibilidade de alterações;
- 3) Edificação que não é possível adaptar a acessibilidade – planta inacessível e de desenho fechado.

¹⁷ “La reversibilidad no debe utilizarse para justificar soluciones de naturaleza efimera, poco sensible o inadecuada” (Ubierna, 2011, p. 136)

Ferreira (2011) aponta que em alguns casos, o acesso universal pode ser prejudicial ao patrimônio alterando sua autenticidade. No entanto, ao trazer para os exemplos brasileiros, o autor concluiu que poucos são os casos em que isso ocorre; em sua pesquisa o autor levantou as intervenções de acessibilidade executadas no âmbito do Programa Monumenta, no intervalo entre 2000 e 2005 e, a partir dos critérios tipológicos citados anteriormente, para o autor, de um total de 249 intervenções em edificações analisadas, apenas três edificações foram identificadas como totalmente inacessíveis. Para esses casos, a tecnologia assistiva assume papel fundamental, devendo suprir essa inviabilidade por meio de soluções criativas e inclusivas (Reis, 2021).

É fundamental oferecer alternativas de visitação quando não for possível realizar determinadas intervenções. Essas opções podem incluir, por exemplo, o uso de rampas ou elevadores em acessos laterais, caso não seja viável modificar uma escadaria central. No entanto, é importante que essas soluções não resultem em exclusão, criando trajetos exclusivos e secundários para certos usuários (IPHAN, 2014).

Na NBR 9050/2020 é citado que em casos que são considerados “inacessíveis ou com visitação restrita”, deve-se garantir o acesso por meio de alternativas visuais, auditivas e táteis (ABNT, 2020). No entanto, ao tratar de forma sucinta a adaptação da acessibilidade, sem estabelecer critérios objetivos ou apresentar exemplos, a norma não esclarece o que se entende por edificações consideradas “inacessíveis”, abrindo margem para interpretações equivocadas sobre a inacessibilidade.

Ferreira (2011) também destaca que, nos casos em que há impossibilidade de acesso para pessoas com deficiência, a solução mais adequada seria a restrição do acesso a todas as pessoas, como forma de se alcançar uma alternativa mais justa e equitativa.

Na Itália, em 2008, foi elaborada pelo Ministério do Patrimônio, Atividades Culturais e Turismo, a *Linee Guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi d'interesse culturale* (Diretrizes para a superação de barreiras arquitetônicas em locais de interesse cultural). Nesse documento foram analisados vários aspectos voltados à complexidade dos diversos tipos de deficiência e barreiras, incluindo sugestões projetuais em situações de intervenção no patrimônio construído em que não há referências legais específicas (Reis, 2021).

Esta norma utiliza o conceito de *Utenza Ampliata* (usuário ampliado), uma variação do Desenho Universal. “A *Utenza Ampliata* é um conceito que serve para compreender a complexidade e multiplicidade de características dos seres humanos que não podem ser reduzidos a uma mera classificação de tipos” (Reis, 2021, p.46). Para este conceito não é necessário “eliminar barreiras” e sim rever a forma de projetar para incluir todos no espaço (Reis, 2021).

O texto italiano utiliza-se do exemplo da aplicação de plataformas elevatórias para superar escadas que raramente são utilizadas pois constituem-se num elemento discriminatório, além de serem difíceis de utilizar, quase sempre necessitando de auxílio. A melhor solução seria uma rampa, bem integrada arquitetonicamente (Agostiano *et al.*, 2009).

Para os autores, o que se exige do projetista, portanto, é uma tarefa duplamente difícil: a de não aceitar passivamente uma restrição regulatória e aplicá-la e sim tornar a normativa um recurso que estimule a busca por uma solução alternativa (Agostiano *et al.*, 2009).

Outro ponto citado é a importância de que um uso compatível ao bem histórico importa mais do que a adaptação para a acessibilidade: “a superação das barreiras arquitetônicas nada mais é do que um dos aspectos substanciais da conservação, a ser avaliado dentro do problema mais amplo do uso compatível de um edifício ou local de interesse histórico e cultural” (Agostiano *et al.*, 2009, p. 23, tradução nossa).¹⁸

Arengi e Pane (2016) argumentam que os critérios de intervenção devem se basear nos princípios estabelecidos pela Carta de Veneza (1964), como a mínima intervenção, a distinguibilidade e a reversibilidade, articulando-os a outros parâmetros fundamentais, tais como a compatibilidade de materiais, o respeito à autenticidade, a adoção de soluções permanentes em detrimento das provisórias, a clareza na legibilidade e comunicação das intervenções e a análise de seu impacto visual.

Os autores aqui citados (Arengi e Pane, 2016; Agostiano *et al.*, 2009; Ubierna, 2011; Ubierna, 2008) concordam que a discussão sobre acessibilidade não deve ser limitada a elementos pontuais, como rampas para cadeiras de rodas ou banheiros adaptados, que muitas vezes são excludentes e reforçam uma abordagem negativa e estigmatizante.

¹⁸ (...) *il superamento delle barriere architettoniche non costituisce altro che uno degli aspetti sostanziali della conservazione, da valutare all'interno del più ampio problema dell'uso compatibile di un edificio o di un sito di interesse storico e culturale* (Agostiano *et al.*, 2009, p. 3).

Assim, superando uma visão inicial e simplista, que tratava as barreiras arquitetônicas apenas como questões normativas passou-se a entender a acessibilidade dentro do contexto mais amplo da relação entre conservação e fruição do patrimônio arquitetônico (Agostiano *et al.*, 2009).

Assis (2012) compara os princípios da Carta de Veneza com os requisitos de acessibilidade. Na Carta de Veneza institui-se que qualquer intervenção deve basear-se em fatos, e não em suposições. Na acessibilidade o conceito é o mesmo, não se deve aplicar soluções não normatizadas, sem qualquer garantia de efetividade.

Soluções ditas “provisórias”, sob a justificativa da reversibilidade, acabam por prejudicar a qualidade da acessibilidade e promovem a exclusão. É necessário considerar que a promoção de um espaço acessível é uma obrigatoriedade permanente e esperar que sejam criadas no futuro soluções tecnológicas menos invasivas implica em prejudicar o usuário no tempo presente (Arengi e Pane, 2016).

O planejamento da acessibilidade no patrimônio cultural não pode e nem deve ser tratado como um simples cumprimento de exigências burocráticas e normativas; ao contrário, deve ser concebido com toda a complexidade e qualidade próprias de um autêntico projeto arquitetônico (Arengi e Pane, 2016).

No contexto urbano, a acessibilidade tem que ser pensada como um recurso de acesso ao patrimônio cultural. Reis (2021) aponta que rotas acessíveis em sítios culturais aguçam o interesse em conhecer os edifícios históricos através do acesso facilitado. Neste sentido os desafios se expandem para calçadas, estacionamentos e mobilidade urbana.

(...) a presença constante de desníveis e de longos percursos com inclinação inadequada ao movimento autônomo de uma pessoa em cadeira de rodas, a interferência do tráfego de veículos, a ausência de sinalização específica para as pessoas com deficiência visual e, sobretudo, a presença de pavimentação histórica geralmente incompatível com a circulação de cadeiras de rodas, são alguns dos principais nós que o projeto de acessibilidade em sítios históricos deverá enfrentar (Reis, 2021, p. 58).

Ubierna (2011) discute que os critérios para uma acessibilidade no entorno de patrimônios culturais partem de um estudo histórico e rigoroso aliado a um estudo urbanístico e ao diagnóstico integral das barreiras aliado à participação da população nas decisões. O autor também privilegia que haja uma rota acessível em todo o circuito e bem sinalizada. O objetivo central é assegurar condições efetivas de acessibilidade sem comprometer a autenticidade do bem, evitando tanto a descaracterização do patrimônio quanto a aceitação da inacessibilidade.

Silva (2021) também aponta que, além da dificuldade de mobilidade física no espaço urbano, outro componente ignorado é o da orientação espacial,¹⁹ gerado pela ausência ou deficiência de sinalização. Andrade e Bins Ely (2021) apontam que a falta de estratégias de orientação espacial não só afeta pessoas com deficiência, mas a todos os usuários.

As pessoas precisam se sentir integradas ao espaço, sentir que são bem-vindas naquele local e que há recursos para recebê-las e isso inclui não só pessoas com deficiência, mas todas as pessoas. Um ambiente urbano hostil, com barreiras e dificuldade de acesso comunicacional prejudica o acesso ao patrimônio, pois “a cidade que oferece acessibilidade e permite que seus visitantes e moradores possam dedicar-se à contemplação do seu patrimônio, fornece, por conseguinte, hospitalidade” (Reis, 2021, p. 181).

Quando se questiona se integrar a acessibilidade ao patrimônio seria um problema, tem-se que, conforme foi apontado pelos autores citados (Agostiano *et al.*, 2009; Ubierna, 2011; Ubierna, 2008; Arengghi e Pane, 2016, Reis, 2021; Silva 2021), a principal questão ainda é o preconceito em relação às pessoas com deficiência e a aceitação da ideia de que elas não podem usufruir nem do espaço público nem do patrimônio cultural.

Ferreira (2011) explicita esta questão lançando argumentos comumente utilizados para justificar a falta de acessibilidade: a ausência de demanda, seja por ser uma população muito pequena ou por não possuir recursos para visitar o patrimônio cultural e de que o custo das adaptações seria muito elevado, além de descaracterizar o patrimônio.

Já foi apontado que o medo da descaracterização não deveria impedir que as soluções de acessibilidade sejam adotadas.

No item 1.1. Deficiência e Acessibilidade foi apontado que a população com deficiência pode ser mais abrangente do que as estatísticas apontam, pois, a deficiência é um campo de estudo complexo, que abrange inúmeras situações.

Além disso o envelhecimento da população exige cada vez mais adaptações do espaço, pois não é possível ignorar que esta parcela possui o direito de usufruir do espaço público.

¹⁹ A orientação espacial está ligada a compreensão do espaço permitindo que os usuários identifiquem e definam estratégias de deslocamento e uso (Andrade e Bins Ely, 2021).

A população com deficiência ainda vive à margem da sociedade, na faixa com menor escolaridade e renda, no entanto, há a obrigatoriedade legal de promover o acesso de população de baixa renda²⁰ a opções de lazer e cultura.

Sobre o alto custo das adaptações, ignora-se que um dos maiores benefícios da adaptação é o aumento do fluxo de visitantes. Além disso, é comum, em soluções de acessibilidade, a promoção de alternativas excludentes e altamente onerosas, como a colocação de elevadores e plataformas elevatórias que aumentam os gastos de manutenção e que, em consequência, acabam sendo desativados. Soluções integradas, como rampas, quando possíveis, são mais baratas e mais inclusivas.

Podemos concluir que é possível integrar o patrimônio com a acessibilidade sem promover danos a ambos os campos, com soluções eficientes. A principal barreira a ser vencida é a do preconceito.

1.3.1. Percurso da legislação de acessibilidade e o patrimônio cultural no Brasil

No Brasil, a preservação oficial se centra principalmente na discussão de preservação do patrimônio arquitetônico edificado. Em 1937 é assinado o Decreto-Lei n.º 25 que regulamentou a criação do Serviço de Proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, o SPHAN (Melo, 2023; Ferreira, 2011).

O Decreto de 1937 institui o tombamento como ferramenta de salvaguarda do patrimônio e proíbe qualquer intervenção no bem tombado:

Art. 17. As coisas tombadas não poderão, em caso nenhum ser destruídas, demolidas ou mutiladas, nem, sem prévia autorização especial do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ser reparadas, pintadas ou restauradas, sob pena de multa de cinquenta por cento do dano causado (Brasil, 1937).

Neste primeiro momento, as ações de preservação, assim como em outras áreas da arquitetura e do urbanismo, não consideravam a questão da acessibilidade ou da universalização da cultura. Com a Constituição de 1988 houve uma ampliação do conceito de patrimônio, substituindo o termo “patrimônio cultural e artístico”, utilizado na lei de 1937, por “patrimônio cultural brasileiro”.

²⁰ O marco regulatório do Sistema Nacional de Cultura (SNC), Lei n.º 14.835, de 2024, institui como política pública de cultura a universalização do acesso aos bens e aos serviços culturais.

Em seu artigo n.º 215 a Constituição declara: “O Estado garantirá a todos o pleno exercício dos direitos culturais e acesso às fontes da cultura nacional, e apoiará e incentivará a valorização e a difusão das manifestações culturais” (Brasil, 1988). Observa-se que havia um interesse na constituição de uma política de universalização do acesso à cultura, que vai culminar em ações para permitir que este objetivo seja alcançado.

O órgão responsável pela curadoria e salvaguarda do patrimônio cultural ainda é o SPHAN, hoje denominado “Instituto do Patrimônio Histórico Nacional”, o IPHAN.

O histórico da legislação brasileira de acessibilidade teve muitos avanços em termos da inclusão da acessibilidade. Acompanhando a tendência internacional, a partir da década de 1970 surgem movimentos de pessoas com deficiência que começam a se organizar na busca por direitos. O primeiro marco deste processo ocorreu em 1980, quando foi sancionada a primeira lei no Brasil que assegurava direitos às pessoas com deficiência: a Emenda Constitucional n.º 12, de autoria do deputado federal Thales Ramalho, uma pessoa com deficiência (Sassaki, 2024).

Em 1985, a ABNT publicou a primeira versão da NBR 9050 - adequação das edificações e do mobiliário urbano à pessoa deficiente. Assis (2012) aponta que a primeira versão da norma surge no mesmo ano que o conceito de Desenho Universal. A norma, neste momento, estava mais voltada para a eliminação de barreiras, focada na acessibilidade da pessoa usuária de cadeira de rodas.

Em sua primeira revisão, de 1994, a NBR 9050 já continha o conceito de Desenho Universal na NBR 9050. Neste mesmo ano, no VI Seminário Ibero-Americano de Acessibilidade no Meio Físico, realizado no Rio de Janeiro, o conceito foi apresentado no país pela primeira vez (Assis, 2012).

Na revisão de 2004, intitulada “Acessibilidade a edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos”, excluiu-se o termo “pessoas portadoras de deficiência” do título. Esta mudança permitiu que o foco das adaptações fosse para todas as pessoas e não para um grupo específico, como preconiza o Desenho Universal (Assis, 2012).

Até a revisão de 2015, toda a regulamentação de acessibilidade era contida na NBR 9050. No ano seguinte ela é desmembrada gerando a NBR 16537/2016 — Acessibilidade — Sinalização tátil no piso — Diretrizes para elaboração de projetos e

instalação (Silva, 2021), complementando a norma de acessibilidade e focando na promoção de acessibilidade visual e na disposição de pisos táteis.

Outro ponto importante desta revisão é a inserção do item 10.2 que trata das adaptações em acessibilidade nos bens tombados:

10.2.1 Todos os projetos de adaptação para acessibilidade de bens tombados devem obedecer às condições descritas nesta Norma, compatibilizando soluções com os critérios estabelecidos por órgãos legisladores, e sempre garantindo os conceitos de acessibilidade.

10.2.2 No caso de sítios, áreas ou elementos considerados inacessíveis ou com visitação restrita, deve-se garantir o acesso por meio de informação visual, auditiva ou tátil das áreas ou dos elementos cuja adaptação seja impraticável, com divulgação das condições de acessibilidade do bem patrimonial informadas com antecedência ao visitante e vinculadas a todo material publicitário (ABNT, 2015).

A última revisão foi realizada em 2020, que atualizou medidas e, principalmente, tornou-se mais restritiva em relação às adaptações, evitando soluções inadequadas, situação muito comum nas adaptações de patrimônios culturais.

Por meio das revisões da NBR 9050, o país se alinhou com as pesquisas e o desenvolvimento de soluções para melhoria de qualidade de vida e garantia da acessibilidade (Silva, 2021). Apesar de a normativa não ter efeito de lei, no campo político, a luta para assegurar direitos resultou na obrigatoriedade da acessibilidade nas edificações.

Um momento importante desta luta foi a promulgação da Constituição de 1988. Assis (2012) aponta que grupos de pessoas com deficiência atuaram na constituinte e, após a sua promulgação, em 1989, a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa com Deficiência (Corde), cujo objetivo era assegurar os direitos das pessoas com deficiência e sua integração social, foi reestruturada (Melo, 2023). Neste mesmo ano, a questão da promoção da acessibilidade foi regulamentada por lei, através de uma Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolidando normas de proteção e outras providências (Bernardi, 2007)

Em meados dos anos 1990 surge o Programa Nacional de Direitos Humanos, que tem como objetivo a redução da discriminação das pessoas com deficiência (Ferreira, 2011).

O principal marco dos direitos às pessoas com deficiência surgiu no ano 2000, com a promulgação das leis n.º 10.048/2000, que dá atendimento preferencial às pessoas com deficiência, idosos e gestantes, e a lei n.º 10.098/2000 que estabelece

normas e critérios para a promoção de acessibilidade e a supressão de barreiras (Melo, 2023; Ferreira, 2011; Assis, 2012, Silva, 2021).

Em 2004, ambas as leis passaram a ser regulamentadas através do Decreto 5.296/2004. É a partir deste decreto que surge a obrigatoriedade de acessibilidade, a partir dos preceitos da NBR 9050, nos edifícios de uso coletivo e público.

Interessante salientar que o decreto cita que a promoção de acessibilidade em bens culturais imóveis deve seguir os preceitos da Instrução Normativa n.º 1 de 2003 do IPHAN, já detalhada anteriormente. Para Ferreira (2011) a ausência de recomendação específica acaba por remeter ao órgão responsável o estabelecimento de critérios específicos.

O Decreto 5.296/2004 concedeu um prazo entre 30 e 48 meses de sua promulgação para adaptações de acessibilidade nas edificações de uso público e uso coletivo. Sassaki (2024) aponta que, após muitos anos do prazo estipulado pela lei, as adaptações de acessibilidade ainda não foram cumpridas.

Em 2003, também foi instituída a Lei n.º 10.741, conhecida como o Estatuto do Idoso que garante os direitos desta população que, segundo os dados do censo de 2022 é a que mais cresce no Brasil (IBGE 2025a). A lei garante à pessoa idosa a “faculdade de ir, vir e estar nos logradouros públicos e espaços comunitários, ressalvadas as restrições legais” (Brasil, 2003).

Em agosto de 2009, o Brasil ratificou a “Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência”, assinada em Nova York em 30 de março de 2007, por meio do Decreto-Lei n.º 6.949/2009. A partir desse decreto, passou a ser exigido que todos os projetos arquitetônicos e urbanísticos seguissem as diretrizes de acessibilidade e desenho universal estabelecidas na NBR 9050.

Em 2015, surgiu mais um marco na promoção de acessibilidade e dos direitos das pessoas com deficiência. A Lei n.º 13.146/2015, conhecida como o Estatuto da Pessoa com Deficiência ou como Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (LBI). Em seu artigo 42 a Lei institui:

§ 2º O poder público deve adotar soluções destinadas à eliminação, à redução ou à superação de barreiras para a promoção do acesso a todo patrimônio cultural, observadas as normas de acessibilidade, ambientais e de proteção do patrimônio histórico e artístico nacional (Brasil, 2015).

A LBI também incorporou o conceito de “adaptações razoáveis”, introduzido pela Convenção da ONU de 2009, que amplia as possibilidades de intervenção nas construções, desde que modificações e ajustes necessários e adequados não causem

ônus desproporcional ou indevido, de modo a assegurar que a pessoa com deficiência possa usufruir dos espaços e exercer seus direitos em igualdade de condições com as demais, em especial “nas hipóteses em que comprovadamente o desenho universal não possa ser empreendido” (Brasil, 2015, art. 54). Com esta alternativa incorporada à lei, a recusa ou negligência na aplicação da solução de adaptação razoável passa a configurar como discriminação da pessoa com deficiência.

Mais recentemente, em 2024, foi promulgada a Lei n.º 14.835, de 2024, que é o marco regulatório do Sistema Nacional de Cultura (SNC), que institui como política a universalização do acesso à cultura. Apesar de não citar a acessibilidade a lei garante:

Art. 4º (...) XI - acesso universal à fruição dos bens e serviços culturais em igualdade de oportunidades, com especial atenção à infância, à juventude, às pessoas com deficiência e às comunidades originárias, tradicionais e outras em situação de vulnerabilidade (Brasil, 2024).

Conforme apontado, há um vasto histórico de legislação acerca do tema. Para facilitar a compreensão, na Figura 3, apresenta-se uma linha do tempo com as leis e decretos no âmbito da acessibilidade.

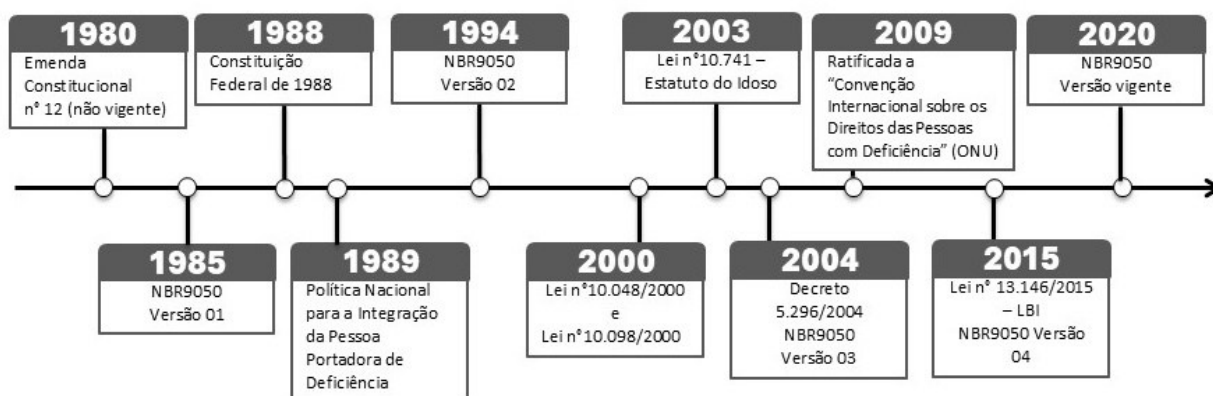


Figura 3: Linha do tempo da legislação de acessibilidade no Brasil.

Fonte: elaborado pela autora, 2026.

A LBI e todas as leis e decretos anteriores e posteriores, surgiram com o intuito de promover a inclusão das pessoas com deficiência e remover as barreiras (físicas e atitudinais) que segregam e impedem o pleno acesso desta população aos direitos básicos. No entanto, diversos trabalhos no âmbito de análise da acessibilidade aliada ao patrimônio (Melo, 2023; Ferreira, 2011; Assis, 2012; Silva, 2021; Reis, 2021; Costa, 2016) apontam como resultado soluções não efetivas de acessibilidade.

Conforme já apontado, apesar de a legislação ser abrangente, no campo do patrimônio cultural ainda são tímidas as soluções em acessibilidade que consideram

as especificidades do objeto. Observa-se uma ausência de critérios claros de adaptação, decorrente das distintas características construtivas das edificações, que em seus próprios critérios de restauro, salvo a consideração de algumas recomendações internacionais, adota a discussão e decisão caso a caso; nesse contexto, evidencia-se uma dissonância entre a legislação de acessibilidade e a legislação de preservação do patrimônio cultural que, em muitos casos, compromete a efetiva promoção da acessibilidade nos edifícios patrimoniais.

Ferreira (2011) aponta, a partir de estudos de casos sobre as intervenções realizadas pelo Programa Monumenta, entre 2000 e 2005, que as adaptações realizadas resultaram em soluções temporárias, que não garantiram a acessibilidade integral às edificações.

Assis (2012) afirma que ainda há muito estranhamento e preconceito na inclusão das pessoas com deficiência. A autora também aponta que a falta de fiscalização no cumprimento da ampla legislação existente dificulta a promoção da acessibilidade.

No âmbito urbano do entorno de bens tombados, Melo (2023) observa que não há uma aplicação correta da norma no percurso urbano de interligação entre os bens tombados, em que as restrições de intervenção ao patrimônio não se aplicam.

O que esses e muitos outros autores concordam entre si é que a falta de fiscalização quanto à correta execução das leis de acessibilidade, não apenas no âmbito do patrimônio cultural, constitui o principal fator responsável pela má aplicação dessas normas ou até mesmo pela ausência de adaptações.

Neste sentido, é importante lembrar o que se discutiu na seção anterior, neste trabalho, sobre como é possível integrar patrimônio e acessibilidade e como há uma compreensão equivocada de que ambos os conceitos não podem se interligar. Assim, na seção subsequente, procurou-se discutir como é tratada esta questão em outros países.

1.3.2. A legislação de preservação e acessibilidade como problema universal

Conforme exposto, discutir a promoção de acessibilidade no patrimônio cultural é um assunto complexo e de difícil consenso. A questão esbarra principalmente na compatibilização com boas práticas de restauro e intervenção do patrimônio.

Importante salientar que a discussão de acessibilidade aplicada ao patrimônio cultural surge com o crescimento do turismo, fato observado em países com um turismo mais desenvolvido, como os europeus, que possuem maior aplicação de soluções de acessibilidade.

Na Europa, as discussões de acessibilidade no patrimônio ocorrem em diversos países. Como exemplos pode-se citar a Itália, a Espanha, e o Reino Unido.

A legislação de acessibilidade no Reino Unido

Desde a década de 1960, houve no Reino Unido a promulgação de leis que visavam a extinção da discriminação (Ferreira, 2011). Em 1985, foi elaborado pelo governo o *Easy Access to Historic Properties* (Acessibilidade a propriedades históricas), que tratava da acessibilidade ainda de forma muito normativa (Reis, 2021).

Em 1995, foi promulgada a *Disability Discrimination Act* (DDA), que foi a primeira legislação do Reino Unido a proteger pessoas com deficiência contra várias formas de discriminação, em especial no acesso a locais públicos e privados (Ferreira, 2011).

Ferreira (2011) aponta que nos vários países do Reino Unido, havia legislações de proteção às pessoas com deficiência. Um exemplo é o *Disability Discrimination Act* da Escócia, também elaborado em 1995. Neste documento é afirmada a necessidade de um equilíbrio entre a promoção da acessibilidade e a conservação do patrimônio (Reis, 2021). Para unificar esta legislação foi promulgado, em 2010, o *Equality Act* que continha grande parte do texto original do DDA (Ferreira, 2011).

No que se refere ao patrimônio cultural, tanto a DDA quanto o *Equality Act* citam o termo “adaptações razoáveis” não sendo explicado no texto o significado do termo (Reino Unido, 2010).²¹

Na cartilha elaborada em 2015, pelo *Historic England*, órgão público que cuida do patrimônio cultural do Reino Unido, avalia-se o impacto na edificação, custos e viabilidade técnica das ações em acessibilidade no patrimônio cultural. Afirma-se que:

Nem sempre é necessário remover um obstáculo. Em muitos casos, o mesmo resultado desejado pode ser alcançado fornecendo rotas alternativas ou reorganizando o uso dos espaços, sem a necessidade de alterações físicas. Para evitar decisões equivocadas, organizações e profissionais nunca devem realizar obras de acessibilidade sem antes compreender quais soluções

²¹ O termo adaptações razoáveis também será implementado na legislação brasileira a partir de 2015, através da LBI, para saber mais ver o item 1.3.1.

seriam de fato preferidas pelas próprias pessoas com deficiência (*Historic England*, 2015, p. 11, tradução nossa).²²

Esta cartilha preencheu muitas das lacunas de entendimento do problema que a legislação deixou, sendo possível compreender como proceder na adaptação da acessibilidade com exemplos e soluções aplicadas.

A legislação de acessibilidade na Itália

Desde a década de 1960, na Itália, surgiram legislações para suprimir barreiras arquitetônicas no meio construído, como a Circular Ministerial n.º 4809/1968, que instituiu normas para utilização de edifícios sociais por pessoas com deficiência (Ferreira, 2011; Agostiano *et al.*, 2009). Reis (2021) aponta que neste primeiro momento o foco era na promoção de acessibilidade no edifício isolado.

O principal marco da legislação de acessibilidade italiana é o Decreto Ministerial 236/1989, em que a acessibilidade deixa de ser compreendida apenas como a possibilidade de acesso ou alcance a um espaço, equipamento ou serviço, passando a abranger também acesso ao mobiliário e aos equipamentos, à segurança durante o uso, à adequada identificação e ao conforto dos usuários (Reis, 2021).

Em 1992 foi promulgada a Lei 104/1992, que garantia os direitos das pessoas com deficiência, tornando obrigatória a adequação mesmo que de forma “parcial” (Agostiano *et al.*, 2009).

Observa-se o pioneirismo italiano na aplicação dos conceitos de acessibilidade na legislação. Agostiano (*et al.*, 2009) explica que na lei de 1989, a promoção de acessibilidade não era obrigatória nos casos em que “não for possível realizar as obras sem causar danos graves ao bem protegido” (Agostiniano *et al.*, 2009, p.45, tradução nossa).²³ Já, na lei de 1994, foi esclarecido que, nestes casos, o cumprimento do requisito de acessibilidade deveria ser alcançado por meio de “obras temporárias” ou alternativas “não permanentes” (Agostiano *et al.*, 2009). O autor aponta que apesar de a reversibilidade ser benéfica, na prática o medo de

²² *It is not always necessary to remove an obstacle. In many cases the same desired result can be achieved by providing alternative routes or re-organising the use of spaces, without any need for physical alterations. To avoid making the wrong decisions organisations and professionals should never undertake access works without first understanding which solutions would actually be preferred by disabled people themselves* (Historic England, 2015, p.11)

²³ *non sia possibile realizzare le opere senza serio pregiudizio del bene tutelato* (Agostiano *et al.*, 2009, p.45)

descaracterizar o edifício fez com que fossem utilizados arranjos provisórios, mal projetados e inadequados para promover a acessibilidade.

A partir desta problemática e também visto que a maioria dos edifícios públicos na Itália eram históricos e, portanto, protegidos, o *Ministero per i Beni le Attività Culturali e per il Turismo* (Ministério do Patrimônio, Atividades Culturais e Turismo)²⁴ criou, em 2007, uma comissão para a análise da acessibilidade no patrimônio (Ferreira, 2011; Reis, 2021). Tal comissão rejeitou a ideia de “obras temporárias” e indicou a importância de um projeto de qualidade para a adaptação (Ferreira, 2011).

Em 2008, foi publicado o manual produzido a partir desta comissão: a *Linee Guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi d'interesse culturale* (Diretrizes para a superação de barreiras arquitetônicas em locais de interesse cultural). O documento foi formalizado a partir do Decreto Ministerial *D.M. 28 marzo 2008*, ou seja, teve efeito de lei (Ferreira, 2011; Reis, 2021).

Para Reis (2021, p. 125-126) a *Linee Guida* (...) “representa mais que um manual de projeto, é um instrumento operativo voltado a favorecer acessibilidade aos bens e atividades culturais italianos, podendo ser usado como referência por outros países”.

A cartilha se utilizou de conceitos ampliados do Desenho Universal, como a *Utenza Ampliata*.²⁵ Também permitiu um trabalho em conjunto entre autoridades locais, universidades e profissionais individuais para a proposição de soluções técnicas alternativas (Agostiano *et al.*, 2009).

Mais recentemente, foi publicada a Circular n.º 80 de 2016, contendo Recomendações sobre a acessibilidade a museus, monumentos, áreas arqueológicas e parques, com um foco na promoção da acessibilidade sensorial e cognitiva (Cetorelli e Guido, 2020).

A legislação de acessibilidade na Espanha

A legislação mais recente em acessibilidade na Espanha é o Real Decreto Legislativo 1/2013, que foi parcialmente atualizado em 2019 e versa sobre a promoção de acessibilidade e direitos das pessoas com deficiência. A lei cita que a acessibilidade

²⁴ Reis (2021, p.110) explica que este ministério é responsável por “proteger, conservar e valorizar o patrimônio cultural” da Itália.

²⁵ Foi falado mais sobre os conceitos aplicados na cartilha italiana no item 1.3.

será aplicada em conformidade com as disposições da legislação sobre o patrimônio cultural (Espanha, 2013).

A legislação de patrimônio vigente e frequentemente atualizada advém da *Ley 16/1985* de proteção do patrimônio cultural espanhol, no entanto nas suas atualizações, não foi citada a questão da acessibilidade ou qualquer disposição sobre o assunto.

Na Espanha, assim como nos outros países aqui elencados, cada Comunidade Autônoma (são dezessete), possui sua própria legislação de acessibilidade (Ferreira, 2011).

Ubierna (2008) critica os marcos jurídicos reguladores por considerá-los imprecisos, fracos e com lacunas legais que geram mais dúvidas que respostas. O autor conclui que apesar de todas as regiões terem uma extensa legislação de acessibilidade, todas acabam por excluir os elementos do patrimônio cultural nas normativas existentes (Ubierna, 2011).

Se no campo normativo a Espanha se assemelha a outros países analisados neste trabalho, no campo prático há um esforço em promover soluções de acessibilidade que auxiliem em práticas efetivas de intervenção no patrimônio. A *Cartilla de Accesibilidad Universal al Patrimonio Cultural*, elaborada pelo engenheiro civil e especialista em acessibilidade espanhol, José Juncá Ubierna (2011), aponta de maneira clara que é necessário garantir que a solução proposta seja acessível e permita um uso intuitivo e independente de todos os tipos de pessoas.

Entre 2007 e 2010, surgiu o projeto “*PATRAC, Patrimonio Accesible: I+D+i para uma Cultura sin Barreras*”, que tinha entre seus objetivos o desenvolvimento de estratégias, produtos e metodologias para promover a acessibilidade no patrimônio cultural espanhol (Ubierna, 2008). O projeto, uma parceria do governo – por meio do Ministério da Ciência e Inovação – com universidades espanholas, gerou muitas publicações sobre acessibilidade no patrimônio (Universidad Politécnica de Madrid, 2009; Mendonza, 2010).

Há bons exemplos e muita literatura advinda de países da Europa, no entanto, a realidade destes países é muito distinta da latino-americana e, portanto, para discutir o tema, é necessário compreender o que ocorre no nosso entorno imediato, em realidades mais próximas. Para isto, analisou-se como o assunto foi tratado em países

da América Latina, como Argentina, Colômbia, Chile e Equador. A escolha destes, entre outros países do continente, foi feita levando-se em conta a facilidade em encontrar artigos relacionados ao tema e por constatar-se que a maioria dos trabalhos de referência, que estudam o tema, são focados nos exemplos europeus, evidenciando uma lacuna nos estudos latino-americanos.

A legislação de acessibilidade na Argentina

Na Argentina, as últimas pesquisas sobre a população com deficiência são de 2018, nas quais se constatou que cerca de 10% da população argentina com mais de 6 anos tem alguma deficiência (INDEC, 2018).

Sobre a legislação de acessibilidade, o país conta, desde 1981, com a Lei n.º 22.431/1981 a Lei de Proteção Integral aos Deficientes, que dispõe, em sua versão atualizada, no artigo n.º 21 (a) quando apresenta sobre a acessibilidade dos edifícios de uso público: *“deberán observar en general la accesibilidad y posibilidad de uso en todas sus partes por personas de movilidad reducida”* (Ley n.º 22.431/1981). No entanto, na lei não há uma citação expressa de tratamento ao patrimônio cultural, deixando em aberto a previsão de adaptação.

Em 2008, o país também ratificou a Convenção Internacional dos Direitos das Pessoas com Deficiência da ONU²⁶ através da Ley n.º 26.378 de 2008, com poder constitucional desde 2014 (Argentina, 2008).

O Estado argentino adota o sistema de federação e é composto por 23 províncias e a cidade autônoma de Buenos Aires, em que cada província possui leis próprias (Ferreira, 2011) e isto também impacta na legislação de acessibilidade, sendo que cada região vai legislar sobre o assunto separadamente com base nos princípios e normativos nacionais.

Slavin (2021) aponta que, na província de Mar del Plata, há disparidade entre as leis de preservação do patrimônio e as leis de acessibilidade, que geralmente geram contradições. Tal lacuna acaba prejudicando as soluções de acessibilidade, como a autora aponta, em que o vazio normativo legal acaba por justificar a não adaptação do patrimônio.

²⁶ No Brasil, como apontado no item anterior, a convenção foi ratificada no ano de 2009.

A legislação de acessibilidade no Equador

O Equador conta atualmente com dez patrimônios culturais nacionais listados na UNESCO, incluindo a sua capital Quito.

A primeira legislação de acessibilidade do país data de 2001, a *Ley Orgánica de Discapacidad* n.º 301, de 6 de abril de 2001 e, da mesma forma que o Brasil, a lei tratava apenas da acessibilidade física (Equador, 2001).

A normativa de acessibilidade equatoriana foi dividida em tópicos como, por exemplo, acessibilidade em portas, acessibilidade em janelas etc., portanto, não abrange a totalidade da edificação e suas especificidades.

O documento que tratou da relação entre patrimônio e acessibilidade foi a cartilha do Ministério de Desenvolvimento Urbano e Habitação (*Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda*), na qual há uma menção sobre a adaptação no patrimônio em suas diretrizes excepcionais:

3.3. Excepciones

Cuando las condiciones de la edificación respecto de su carácter patrimonial, función específica, configuración espacial u otros de carácter restrictivo, dificulten o directamente impidan la aplicación de las especificaciones descritas en el presente capítulo, por criterios técnicos o limitaciones espaciales. En estos casos se deberá realizar un estudio de condiciones de accesibilidad y plantear soluciones alternativas justificadas mediante informes técnicos realizados por profesionales con conocimiento en Accesibilidad Universal (Equador, 2016, p. 14).

Em julho de 2025, uma nova lei de acessibilidade foi aprovada, a *Ley Orgánica de las Personas con Discapacidad* n.º 73, na qual se cita o direito à acessibilidade em espaços culturais e ao turismo acessível, sem especificar quais são os critérios de adaptação, deixando a responsabilidade para o Sistema Nacional de Cultura e para os governos locais (Equador, 2025).

A legislação de acessibilidade na Colômbia

No final da década de 1990, surgiu a primeira lei de acessibilidade da Colômbia, a *Ley 361* de 1997, que garantiu o direito de acesso aos espaços culturais a todos os cidadãos (Colômbia, 1997). Esta legislação foi atualizada pela *Ley 1618* de 2013, que dispunha, no artigo 17 - *Derecho a la cultura*:

1. Garantizar que las entidades culturales, los espacios y monumentos culturales cumplan con las normas de acceso a la información y de comunicación, y accesibilidad ambiental y arquitectónica para la población con discapacidad (Colômbia, 2013, art. 17).

No Decreto 763 de 2009, que dispunha sobre a salvaguarda do patrimônio cultural, a acessibilidade é citada como um parâmetro de intervenção do bem imóvel (parâmetro físico-técnico) (Colômbia, 2009), sem deixar claro quais seriam as diretrizes a serem adotadas.

A Normativa Técnica Colombiana (NTC) 4143 de 2009, em seu item 1, já dispunha que:

Para los casos de adecuación de edificios existentes o vivienda individual privada o intervenciones en cascos históricos, asentamientos, etapas de reconstrucción en zonas afectadas por desastres y sólo cuando no exista posibilidad de adoptar lo dispuesto en la norma por razones técnicas o limitaciones físicas, se incorporan otros requisitos correspondientes al nivel de accesibilidad básico, que sin comprometer la seguridad, sacrifica la comodidad para lograr la accesibilidad (INCONTEC, 2009, item. 1).

Ou seja, a norma define que para o tratamento da acessibilidade no patrimônio cultural, e em outros casos especiais, a normativa não é obrigatória, sendo aceitáveis adaptações que garantam a acessibilidade. Mais uma vez, a normativa não discute parâmetros de adaptação o que deixa sob responsabilidade do profissional técnico a decisão do tipo de adaptação.

A legislação de acessibilidade no Chile

A legislação de acessibilidade surge no Chile a partir da Lei n.º 19.284, de 1994, que estabelecia parâmetros para a inclusão de pessoas com deficiência (Ferreira, 2011).

Em 2010, foi aprovada a Lei n.º 20422 que atualizava a legislação de acessibilidade no país. Este texto adotava o conceito de Acessibilidade Universal, que garante aos cidadãos:

las medidas de adecuación del ambiente físico, social y de actitud a las carencias específicas de las personas con discapacidad que, de forma eficaz y práctica y sin que suponga una carga desproporcionada, faciliten la accesibilidad o participación de una persona con discapacidad en igualdad de condiciones que el resto de los ciudadanos (Chile, 2010, art. 8).

Em 2016 o *Ministerio de Vivienda y Urbanismo* do Chile promulgou o Decreto n.º 50 que cita regras para o patrimônio cultural:

*14. Cuando existan teléfonos de uso público, al menos 1 de cada 5 de ellos, con un mínimo de 1, deberá permitir el uso de personas en silla de ruedas. **Tratándose de inmuebles definidos como áreas de protección de recursos de valor patrimonial cultural**, el Director de Obras Municipales podrá, previa solicitud fundada por parte del propietario, **autorizar excepciones a las disposiciones de este artículo**. Dicha solicitud deberá fundarse en aspectos estructurales, constructivos o que afecten al valor patrimonial cultural del inmueble (Chile, 2016, art. 14, grifo nosso).*

O artigo citado acima, versava sobre a presença de telefones públicos acessíveis no meio urbano, porém, no decreto não foi citado o patrimônio cultural em outros contextos, da mesma forma que em outras legislações investigadas, o que permite inferir que o mesmo se pode aplicar a outros casos.

A normativa de acessibilidade chilena, a NCh3269 de 2013, também não cita em nenhum parágrafo se há parâmetros de promoção de acessibilidade no patrimônio (INN, 2013).

A partir do levantamento da legislação, é possível concluir que há, em todos os países latino-americanos, uma preocupação com a promoção da acessibilidade e com a atualização da legislação nas últimas décadas. No entanto, quando se discute a promoção de acessibilidade no patrimônio, estas acabam indo de encontro com a legislação vigente.

Nos países analisados, as leis são claras em garantir o direito das pessoas com deficiência nos ambientes culturais, o que inclui edificações tombadas. No entanto, como se constata no Quadro 1, não foram encontrados parâmetros de adaptação claros, o que acaba por prejudicar a promoção de acessibilidade.

Quadro 1: Comparativo das legislações de acessibilidade entre os países analisados.

EUROPA		
País	Leis de acessibilidade	Relação com o patrimônio
Reino Unido	• <i>Easy Access to Historic Properties/1985</i> • <i>Disability Discrimination Act (DDA)/1995</i> – criminaliza a discriminação. • <i>Equality Act /2010</i> reúne todas as leis de acessibilidade no Reino Unido	• <i>Easy Access to Historic Properties</i> propunha soluções mais normativas • <i>Equality Act</i> propõe “adaptações razoáveis” • Historic England lança uma cartilha que auxilia na adaptação entre a acessibilidade e o patrimônio.
Itália	• Circ. Min. LL.PP. 4809/1968 - Normas para utilização de edifícios sociais por pessoas com deficiência • Decreto Ministerial 236/1989 - Prescrições técnicas para acessibilidade • Lei 104/1992 - garante os direitos das pessoas com deficiência • Circular n.º 80 de 2016 – promoção de acessibilidade sensorial e cognitiva	• Os primeiros marcos normativos excluíam o patrimônio com exceções de aplicação da norma ou, posteriormente, com a previsão de “obras temporárias” de acessibilidade. • <i>Linee Guida (...)</i> por meio do Decreto Ministerial D.M. 28 março 2008, institui a promoção de acessibilidade através de soluções de projeto.

Espanha	• Real Decreto Legislativo 1/2013 • Cada Comunidade Autônoma possui sua própria legislação de acessibilidade	• As leis não citam diretamente o patrimônio cultural • <i>Cartilla de Accesibilidad Universal al Patrimonio Cultural</i>; • Entre 2007 e 2010, surge o projeto “PATRAC, Patrimonio Accesible: I+D+i para uma Cultura sin Barreras”.
AMÉRICA LATINA		
País	Leis de acessibilidade	Relação com o patrimônio
Argentina	• Lei n.º 22.431/1981 – Proteção Integral aos Deficientes, atualizada, menciona acessibilidade em edifícios de uso público. • Ratificação da Convenção da ONU pela Lei n.º 26.378/2008.	• A lei não cita diretamente o patrimônio cultural. • Há contradições entre leis de preservação e acessibilidade em algumas províncias, como Mar del Plata, o que resulta em lacunas que dificultam adaptações.
Equador	• <i>Ley Orgánica de Discapacidad</i> n.º 301/2001. • <i>Ley Orgánica de las Personas con Discapacidad</i> n.º 73/2025.	• Cartilha do Ministério de Desenvolvimento Urbano e Habitação prevê exceções para edifícios patrimoniais, exigindo estudos e soluções alternativas justificadas tecnicamente.
Colômbia	• Lei 361/1997 – garante acesso a espaços culturais. • Lei 1618/2013 – reforça acessibilidade em espaços e monumentos culturais. • Decreto 763/2009 – acessibilidade como parâmetro físico-técnico. • NTC 4143/2009 – permite requisitos alternativos em casos de patrimônio.	• Acessibilidade é citada como parâmetro de intervenção, mas sem diretrizes claras. • Normativa permite adaptações básicas quando a aplicação integral não é possível, deixando decisões ao profissional técnico.
Chile	• Lei n.º 19.284/1994. • Lei 20422/2010 – adota o conceito de Acessibilidade Universal. • Decreto n.º 50/2016 – permite exceções em imóveis de valor patrimonial cultural.	• Decreto n.º 50/2016 permite exceções por motivos estruturais ou de preservação. • Normativa NCh3269/2013 não apresenta parâmetros específicos para patrimônio.

Fonte: elaborado pela autora, 2026.

Diferentemente, no contexto europeu, as práticas de acessibilidade no patrimônio já eram discutidas há mais tempo e houve avanços. Porém, através do levantamento normativo, foi possível observar a presença de uma lacuna que acaba por prejudicar as adaptações. Como mostram os exemplos italiano e espanhol, o empenho em promover a acessibilidade no patrimônio pode fomentar uma discussão que promova soluções realmente efetivas diante das normativas engessadas relativas às intervenções no patrimônio cultural.

1.4. A preservação do patrimônio ferroviário

O patrimônio ferroviário se insere na discussão de preservação do patrimônio industrial, com a especificidade de que as ferrovias desempenharam um papel importante na logística, urbanização e transformação das cidades, aliado ao discurso de modernização. Esses espaços, que outrora serviram como pontos estratégicos para o transporte e armazenamento de mercadorias, moldaram a dinâmica social e econômica das comunidades locais, proporcionando encontros, vivências e memórias coletivas de distintos grupos sociais, principalmente a partir das estações e vilas ferroviárias, as quais, por vários anos, não foram consideradas como bens culturais.

Conforme já apontado, o interesse pela preservação do patrimônio industrial surge na Europa, mais precisamente na Inglaterra nos anos 1960, em Londres. Por meio do movimento pela preservação da estação *Euston* e da fábrica *Coal Exchange*, ambos demolidos, iniciou-se a discussão da importância da valorização da arquitetura industrial (Kuhl, 2008). Na meados da década, foi realizada a primeira conferência de arqueologia Industrial na Inglaterra, evento que auxiliou na produção de um inventário dos monumentos industriais no país (Funari e Vilhena, 2017).

Este movimento voltado à proteção dos “vestígios da Revolução Industrial”, também atraiu apoiadores em outros países da Europa e nos Estados Unidos da América (Oliveira, 2017). Nesse contexto, realizou-se, em 1973, o Primeiro Congresso Internacional para a Conservação dos Monumentos Industriais (Funari e Vilhena, 2017).

Em 1978, na Suécia, foi criado o *The International Committee of the Conservation of the Industrial Heritage* – TICCIH, entidade internacional dedicada à preservação dos bens industriais (Oliveira, 2015). Em 1986, a inclusão da *Ironbridge*, de Londres, na lista como primeiro patrimônio industrial da humanidade da Unesco (Oliveira, 2015).

Apesar de originalmente o movimento ter surgido com a preservação de uma estação ferroviária, as ações de arqueologia industrial²⁷ já focavam nos vestígios de fábricas e edificações advindas da industrialização.

²⁷ Oliveira (2017) aponta a diferença entre “arqueologia industrial” e “patrimônio industrial”, sendo o primeiro um método de estudo do patrimônio industrial, que seriam os bens salvaguardados.

Em 2003 o ICOMOS aprovou a Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial. Este documento surgiu depois de anos de discussão sobre a preservação do patrimônio industrial e definiu o patrimônio industrial como todos os “vestígios da cultura industrial”, o que inclui oficinas, armazéns, entrepostos, vilas e meios de transporte (ICOMOS, 2003).

Na Carta de Nizhny Tagil, o patrimônio ferroviário estava incluído, contudo, as especificidades desse tipo de patrimônio exigiam um olhar diferenciado. Neste sentido, a Carta de Riga, aprovada pela *European Federation of Museum & Tourist Rail* (FEDECRAIL, 2005), focada na preservação e intervenção do patrimônio ferroviário, apontava a importância de além de preservar o sistema de transporte, também refletir sobre sua origem histórica e seu impacto na comunidade.

Em 2011, o ICOMOS em conjunto com o TICCIH aprovou os “Princípios comuns ICOMOS – TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens do Patrimônio Industrial”, também conhecidos como “Princípios de Dublin”. Neste documento é discutida a reutilização e destinação de novos usos do patrimônio industrial, incluindo o ferroviário, definindo que:

O patrimônio industrial é extremamente vulnerável e frequentemente encontra-se em risco; muitas vezes perde-se por falta de consciência, de conhecimento, de reconhecimento ou de proteção, mas também pelo efeito de uma economia em mutação, de percepções negativas, de questões ambientais ou devido às suas grandes dimensões e complexidade. (ICOMOS-TICCIH, 2011).

Em 2018, o TICCIH – Espanha elaborou a Carta de Sevilha de Patrimônio Industrial. A contribuição deste documento, que é mais recente no campo do patrimônio industrial, foi a valorização da memória coletiva da classe trabalhadora.

A memória coletiva da classe trabalhadora deve ser considerada como um elemento de referência para a compreensão dos espaços de trabalho e das relações que se estabelecem entre a cultura material, a imaterial e o território (Sobrino Simal; Sanz Carlos, 2018, p. 101).

No Brasil, a industrialização no país se intensifica com a implantação da ferrovia, trazida ao país através dos esforços do Barão de Mauá. O primeiro trecho foi inaugurado em 1854. O objetivo da construção desta malha ferroviária, que iria se expandir nos anos seguintes do século XIX, era prioritariamente o escoamento da produção cafeeira²⁸ (Matos, 2020).

²⁸ Como será visto no Capítulo II, a excentricidade da Companhia de Ferro Sorocabana é que originalmente o seu foco era o escoamento da produção de algodão, na qual a região era grande produtora, posteriormente a ferrovia irá também focar no escoamento do café.

A história da ferrovia no Brasil oscilou entre momentos de grande expansão e momentos de contingenciamento. Em 1957, foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A., a RFFSA, como uma forma de reduzir os custos e agregar várias ferrovias em uma única empresa (Matos, 2020). Em 1971 as ferrovias paulistas também foram unificadas em uma única empresa, a Ferrovia Paulista S. A. — FEPASA, posteriormente em 1998, esta empresa também foi incorporada à RFFSA (CONDEPHAAT, 2011).

Entretanto, esta ação não foi eficaz para a manutenção e gestão da malha férrea, iniciando-se um período de abandono ou má gestão das ferrovias. Em 1998, a RFFSA entra em processo de desestatização, sendo extinta uma década depois, em 2007 (Matos, 2020).

Neste contexto, surgiram os primeiros movimentos de valorização do passado ferroviário, através de iniciativas dos próprios funcionários das ferrovias, com a criação da primeira Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABFP), em 1977 (Matos, 2020).

No campo acadêmico, a discussão sobre a preservação do patrimônio industrial se iniciou na década de 1980, sendo o Seminário Nacional de História da Energia, de 1987, um dos primeiros eventos nacionais focados na proteção do patrimônio industrial. Desde então, o movimento se ampliou com eventos acadêmicos e em 2004 foi criada uma representação TICCIH no Brasil (Oliveira, 2017).

No Brasil, há alguns exemplos emblemáticos de tombamentos de complexos industriais pelo IPHAN como o da Real Fábrica de Ipanema, localizada no Estado de São Paulo, em 1964 e o tombamento Fábrica de Ferro Patriótica, localizada no Estado de Minas Gerais, em 1938 (Oliveira, 2017). Oliveira (2017) aponta que estes tombamentos não se pautaram no conceito de patrimônio industrial pois são anteriores à Carta de Nizhny Tagil (2003).

Já no século XXI, o tombamento de patrimônios industriais foi intensificado, principalmente depois dos primeiros tombamentos, ainda no século XX de remanescentes ferroviários. Porém, a maior parte dos tombamentos vai ocorrer na segunda década do século XXI, após a extinção da RFFSA, em 2007, e a atribuição de responsabilidade ao IPHAN de realizar o levantamento e catalogação dos remanescentes ferroviários (Moraes e Oliveira, 2017). Importante salientar que no

processo de desestatização e extinção da malha férrea nacional, o destino de muitos complexos ficou em aberto, o que gerou uma pressão para a sua preservação.

Na história brasileira, a ferrovia teve um papel importante na construção da identidade da população de inúmeras cidades. Segundo Oliveira (2017), do ponto de vista da proteção nos estados brasileiros, os bens ferroviários passaram a se destacar em relação a outros tipos de patrimônio industrial.

Na Carta de Nizhny Tagil, já se salientava a importância social do patrimônio industrial: “o patrimônio industrial reveste um valor social como parte do registro de vida dos homens e mulheres comuns e, como tal, confere-lhes um importante sentimento identitário” (ICOMOS, 2003, art.2, p. 4).

A ferrovia é um sistema sociotécnico, como apontam Coulls, Divall e Lee (1999), ou seja, além do ramal férreo e das locomotivas há um sistema social que permitiu o seu desenvolvimento, como as vilas ferroviárias e as construções do espaço a partir do ramal férreo, que ainda estão em constante evolução.

Os referidos autores apontam que o patrimônio ferroviário pode e deve manter sua função original, pois “é preferível ter uma ferrovia viável e útil do que uma que enfrente um futuro incerto” (Coulls, Divall e Lee, 1999, p. 7, tradução nossa).²⁹

Observando o percurso das cartas patrimoniais, houve também um avanço na concepção do patrimônio ferroviário que culminou nos “Princípios de Dublin”, que consideram que:

Art. 01: (...). Este patrimônio compreende ativos fixos e variáveis, para além de dimensões imateriais, tais como os saber-fazer técnicos, a organização do trabalho e dos trabalhadores, ou um complexo legado de práticas sociais e culturais resultantes da influência da indústria na vida das comunidades, as quais provocaram decisivas mudanças organizacionais em sociedades inteiras e no mundo em geral (FEDECRAIL, 2011, p. 2)

A discussão da preservação do patrimônio ferroviário implica os conceitos de preservação da memória. Para além de conjuntos edificados, a ferrovia corresponde a significados afetivos (Menezes, 2009). Os significados afetivos do patrimônio dizem respeito aos vínculos subjetivos que as pessoas estabelecem com determinados bens culturais. São vínculos que reforçam identidade, pertencimento e memória. Assim, o patrimônio adquire sentido porque integra a experiência de vida das pessoas,

²⁹ “(...) *preferable to have a viable and useful railway rather than one which faces an uncertain future*” (Coulls, Divall e Lee, 1999, p. 7)

funcionando como referência afetiva que conecta passado, comunidade e trajetória individual.

Por meio da preservação da memória ferroviária é possível ressignificar os espaços da ferrovia como aponta Oliveira (2019):

Ao mesmo tempo, muitos ex-ferroviários parecem reconhecer na preservação de vestígios das antigas empresas ferroviárias a justificativa para uma vida de trabalho nas empresas ferroviárias (...). O estado de abandono e arruinamento do seu local de trabalho significa um desleixo para com sua história de vida e também com a do país. Indignação, angústia, autoestima são sentimentos que alimentam a dedicação de antigos trabalhadores pela preservação destes vestígios. (...) A preservação desse patrimônio é o último investimento na sua memória do trabalho (Oliveira, 2019, p. 77-78).

A valorização do patrimônio ferroviário no Brasil é um campo com muitas disputas. Para Oliveira (2019), a ferrovia não deve ser vista apenas como infraestrutura técnica, mas como elemento que articulou cidades, moldou paisagens e gerou memórias coletivas. O autor critica ainda a prática preservacionista do patrimônio ferroviário que foca nas estações ferroviárias e no saudosismo, deixando escapar da preservação uma parte dos componentes que constituem o patrimônio ferroviário e sua memória.

Prats (2005), aponta que a memória é uma construção social, mutável, seletiva e diversa. O autor ressalta que a ativação do patrimônio depende do poder político e pode ser instrumentalizada de acordo com interesses de diversos de grupos no poder ou de pressão social (Prats, 2005), ou, como aponta Oliveira, “muitas vezes, os significados atribuídos ao patrimônio ferroviário traduzem significados ou valores dispares nos bens materiais, que expõe disputas entre memórias a preservar” (Oliveira, 2019, p. 73).

Neste sentido, Prats (2005) destaca que as pessoas são o elemento fundamental para a valorização do patrimônio:

El principal camino para convertir al patrimonio local en un instrumento abierto y de futuro pasa básicamente, a mi entender, por dar prioridad absoluta al capital humano: las personas antes que las piedras (Prats, 2005, p. 28)

A memória ferroviária, carregada de significados afetivos e de vínculos subjetivos, evidencia que a proteção desses bens envolve também o reconhecimento das experiências de vida de trabalhadores, comunidades e grupos que construíram sua história em torno dos trilhos. Assim, preservar o patrimônio ferroviário é preservar modos de vida, práticas sociais e narrativas que constituem parte essencial da memória coletiva.

Portanto, a participação das pessoas na construção do patrimônio é de suma importância. A ocupação do patrimônio é essencial para a sua ativação, assim como o uso compatível com a edificação e, quando não for possível restaurar o uso original, deve-se buscar a adequação a um uso social e com as necessidades da população.

CAPÍTULO II: O COMPLEXO FERROVIÁRIO DE SOROCABA

2.1. A implantação da Ferrovia Sorocabana

A cidade de Sorocaba foi fundada em 1654 pelo bandeirante Baltazar Fernandes. Até meados do século XIX, a principal fonte de renda de Sorocaba provinha do comércio de muares e do tropeirismo.

Segundo Massari (2011), o tropeirismo, por meio das Feiras de Muares, era a base da economia do povoado, elevado à vila de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba em 1661, juntamente com o mercado interno, formado pelas atividades artesanais. Esta seria a única base da economia da vila até meados do século XIX. Sorocaba foi elevada à categoria de cidade em 1842; neste período contava com população de cerca de 10.000 habitantes (Baddini, 2002).

De acordo com Chiovitti (2003):

Sorocaba teve seu maior desenvolvimento no século XIX devido ao tropeirismo, que é atualmente definido como uma economia de abastecimento e, conforme alguns autores, subsidiária do café. Além disso, esse movimento envolve a condução de tropas de animais (cavalos, muares, bovinos e suínos) por homens especializados na atividade tropeira (Chiovitti, 2003, p. 04).

Na década de 1860, o comércio do município começou a se diversificar, principalmente com o cultivo do algodão herbáceo. Impulsionado pela falta do produto no mercado europeu, devido à queda de produção do maior exportador do período, os Estados Unidos — que enfrentavam uma guerra civil, a Guerra da Secessão (1861-1865) — o plantio de algodão foi um fator determinante para o início da industrialização do município (Massari, 2011; Leite, 2017).

A proximidade de Sorocaba com a Real Fábrica de Ferro de Ipanema, a primeira fábrica metalúrgica do Brasil, também auxiliou nos investimentos para a ferrovia. Em 1870, em visita do Conde d'Eu à fábrica, houve o comprometimento de capital com juros para a empreitada (CONDEPHAAT, 2011; Gaspar, 2001).

Tanto os cafeicultores de Itu quanto os produtores de algodão de Sorocaba almejavam a ferrovia para um melhor escoamento da produção. No entanto, impasses sobre o traçado da linha férrea a ser adotado, de forma que pudesse favorecer produtores de ambas as cidades, fizeram com que cada cidade criasse a sua própria ferrovia. “A lei provincial n.º 33, de 29 de março de 1871, consignou assim o

empreendimento, com as mesmas garantias e privilégios de outras ferrovias, e efetiva-se a criação de duas empresas independentes: a Companhia Ituana e a Companhia Sorocabana” (CONDEPHAAT, 2011, p. 67). O maior articulador para a ferrovia sorocabana foi o austro-húngaro Luis Matheus Maylasky,³⁰ sendo o primeiro presidente da Companhia.

Em 10 de julho de 1875 foi inaugurado o primeiro trecho da Sorocabana, ligando Sorocaba a São Paulo. A construção da estrada de ferro foi fator relevante na ligação de Sorocaba com a capital, São Paulo, no transporte de materiais e no surgimento do parque industrial têxtil. Foi através dos trilhos da ferrovia que chegou a modernização, amparada pelo grande desenvolvimento industrial local. A inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana marcou um novo ciclo de produção: o ciclo industrial.



Figura 4: Estação da E.F.S em 1886.

Fonte: Foto de Júlio W Durski. Acervo do Museu Histórico Sorocabano. Cód. Foto MHS FT 1312 P1-027

No entanto, as dificuldades na construção do trecho inicial da ferrovia deixaram a Companhia com sérios problemas financeiros, agravados com o fim da Guerra de Secessão e a retomada de produção de algodão estadunidense. Neste sentido, a inauguração da ferrovia não favoreceu a produção algodoeira (Baddini, 2002; Paschoalick, 1940; Souza, 2015).

³⁰ Nascido em 1839 na Hungria, emigrou para o Brasil e por volta de 1866 estabeleceu-se em Sorocaba, onde rapidamente se torna sócio de uma fábrica de beneficiamento de algodão. Além de fundar a Companhia Sorocabana, também esteve na participação da criação do Gabinete de Leitura, do jornal Gazeta Comercial, entre outros empreendimentos. Em 1880, após ser destituído da presidência da Companhia, abandona Sorocaba (Bonadio, 2004).

Souza (2015) explica como a crise econômica da Sorocabana, logo após a sua inauguração, afetou tanto os produtores da cidade como os rumos da companhia:

A saída para os problemas econômicos encontrada pelo grupo progressista foi investir pesado na indústria da tecelagem; nascia a Manchester Paulista. A solução para a empresa era a expansão para o café (Souza, 2015, p. 35).

Em consequência disso, após a inauguração do trecho que liga à Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema, em 1877, a ferrovia começou a investir em escoar a produção de café (Paschoalick, 1940). Neste momento, com a saída de Maylasky da presidência da companhia, cercado de denúncias de ingerências financeiras, em 1880, assume o banqueiro Francisco de Paula Mayrink (Soukef Jr., 2001).

Durante os treze anos sob o comando da ferrovia, Mayrink promoveu uma grande expansão desta. Em 1882 a malha da Companhia Sorocabana era de cento e sessenta e dois quilômetros, em 1893 e, no final da gestão de Mayrink, havia seiscentos e trinta e seis quilômetros de trilhos (Souza, 2015).

A ferrovia estendeu os trilhos em direção a Tatuí até Itararé, em 1888, atingindo Botucatu em 1889. Em 1892, houve a fusão com a Companhia Ituana, fundando a Companhia União Sorocabana e Ytuana – CUSY (CONDEPHAAT, 2011; Paschoalick, 1940).

No entanto, nem a expansão da ferrovia, nem a fusão com a Companhia Ituana puderam conter os problemas financeiros, tendo sido a empresa encampada pelo Governo Federal em 1904 e logo depois entregue ao Governo Estadual (Paschoalick, 1940; Souza, 2015). “Em 1906 a ferrovia é arrendada à Southern Railway Company (SRC), pertencente ao americano Percival Farquahr,³¹ e foi renomeada como Sorocabana Railway Company” (CONDEPHAAT, 2011, p. 72).

Neste início do século XX, a ferrovia atingia o sertão paulista, em cidades como Agudos (1903) e Bauru (1905), a divisa com o Paraná e, por fim, Curitiba (CONDEPHAAT, 2011). Souza (2015) afirma que a regularização das finanças neste período possibilitou o crescimento da linha tronco que finalmente alcança os rios

³¹ Investidor americano que teve participação na criação de muitas empresas de capital estrangeiro no país, dentre elas a Light & Power Company. Ficou conhecido por assumir a construção da ferrovia Madeira-Marmaré. Com o início da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), os capitais que o financiavam se retraem fazendo declarar falência nos Estados Unidos em 1914, esta crise econômica vai influenciar também nos investimentos no Brasil (Soukef Jr., 2001)

Pardo e Paranapanema, avançando na região oeste do estado, região conhecida como a Alta Sorocabana.

Em 1906 foi inaugurada a estação de Mayrink (Figura 5), nas proximidades de Sorocaba. A estação foi construída para o entroncamento entre as linhas da Sorocabana e da Ituana. O projeto já existia desde o final do século XIX, com a aquisição de terras e a instalação de uma vila operária denominada Mayrink (atual cidade de Mairinque, SP), em homenagem ao então presidente da Companhia. No entanto, com os problemas financeiros dos anos anteriores, o projeto foi adiado. A estação foi projetada pelo arquiteto Victor Dubugras, sendo a primeira edificação em concreto armado do Brasil (Soukef Jr., 2001).



Figura 5: Estação Ferroviária de Mayrink, na década de 1910.
Fonte: Soukef Jr., 2001, p. 74

Com o início da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), a crise financeira voltou a assolar a Sorocabana Railway Company. Em 1919, uma grande greve de funcionários escancarou as dificuldades da empresa, como atrasos constantes, precárias condições de edifícios e máquinas e críticas do tratamento aos funcionários, com denúncias de “baixos salários, maus tratos e castigos corporais” (Soukef Jr., 2001, p. 43).

Com esta crise, o Estado de São Paulo cancelou a concessão de sessenta anos e reassumiu a empresa, renomeando-a Estrada de Ferro Sorocabana, sob a defesa do então deputado Júlio Prestes (Souza, 2015; CONDEPHAAT, 2011; Soukef Jr., 2001).

Muitos autores (Soukef Jr., 2001; Bonadio, 2004; Souza, 2015) consideram as décadas seguintes, entre os anos 1920 e 1940, como o período de auge da ferrovia Sorocabana, com o crescimento do escoamento da produção e construção de novas estações, como a icônica estação Júlio Prestes em São Paulo e das oficinas de manutenção em Sorocaba.

Interessante ressaltar o olhar contemporâneo de Paschoalick (1940) sobre este momento de ápice da ferrovia. Em seu artigo “Uma ferrovia paulista: a Sorocabana”, o autor exalta o escoamento intensivo de diversas mercadorias pela ferrovia, como madeira, café, algodão, cereais, além do fluxo de passageiros:

Se o tráfico de passageiros e de mercadorias de uma estrada de ferro são comandados pelo povoamento e pela economia das regiões atravessadas, estas sofrem também a poderosa influência benéfica dos trilhos. Aí estão as zonas Norte do Paraná, de Marília, da Noroeste, da Alta Sorocabana, para comprovar esta influência. Ainda nas zonas já cansadas, a ferrovia pode impor um renascimento da prosperidade: é o caso de Sorocaba, onde aparece uma nova forma de agricultura; e que seria da velha região de Laranjal, Conchas e Piramboia, se não fosse a Sorocabana? A-pesar-do progresso dos meios de circulação, é ainda a estrada de ferro o único capaz de alimentar regularmente a indústria e os homens de um centro qualquer (Paschoalick, 1940, p. 193)

Neste período houve a conquista do rio Paraná, com a construção da estação de Presidente Epitácio, em 1922, atingindo 842 km de ferrovia, e a modernização da frota e da infraestrutura (Soukef Jr., 2001; Souza, 2015). Além disso, muitas estações primitivas foram demolidas ou reformadas, assumindo um estilo arquitetônico entre o neoclássico, neocolonial e *art déco* (CONDEPHAAT, 2011).

Em Sorocaba a Estação Ferroviária foi reformada e mostra a opulência deste período. No acervo iconográfico do Museu Histórico de Sorocaba, nota-se uma estação simples como na imagem datada de 1925 (Figura 6). Na Figura 7, na década de 1930, vê-se uma foto da estação já reformada em estilo neoclássico, mostrando a rua macadamizada.³² As mudanças na estação prosseguiram e, em foto datada entre os anos 1940 e 1950 (Figura 8), vê-se a ampliação da edificação, com adição de um pavimento superior no mesmo estilo, configuração da estação que perdura até os dias de hoje.

³² Macadamizada é uma expressão para uma técnica de calçamento das ruas. Segundo Baddini (2002) e Prestes (2001) “Macadam” é o nome de um tipo de pedra utilizada no calçamento.



Figura 6: Estação da E.F.S. em 1925.
Fonte: Coleção Domingos Alves Fogaça. Acervo do Museu Histórico Sorocabano. Cód. Foto MHS FT 0125 A1-044



Figura 7: Estação da E.F.S s/d (cerca de 1930).
Fonte: Acervo do Museu Histórico Sorocabano. Cód. Foto MHS FT 1331 P2-015



Figura 8: Estação da E.F.S s/d (cerca de 1949/1950).
Fonte: Acervo do Museu Histórico Sorocabano. Cód. Foto MHS FT 2229 P11-084

Entre 1926 e 1929, o complexo ferroviário foi ampliado. Em 1926 são construídas, em Sorocaba, as novas oficinas de manutenção que “tinham capacidade para reparar trezentas locomotivas por ano” (Soukef Jr., 2001, p. 49). O monumental conjunto consiste em galpões edificadas em concreto armado com o uso de planos envidraçados, favorecendo a entrada de iluminação natural (CONDEPHAAT, 2011). Em imagens vemos a imponência das oficinas ante a estação (Figura 9).

No final da década de 1920, o complexo ferroviário apresentava edifícios e equipamentos para o funcionamento pleno da ferrovia: oficinas, armazéns e galpões para a guarda de locomotivas (Souza, 2015).

Neste período, como aponta Souza (2015), foi implantado o taylorismo³³ nas oficinas da Sorocabana e com isso surgiu a necessidade de introdução de cursos de formação e qualificação profissional. A Sorocabana cria, em 1927, uma escola para aprendizes e um curso de aperfeiçoamento para ferroviários.



Figura 9: Complexo Ferroviário aproximadamente na década de 1950. À frente está a estação ferroviária e, ao fundo, as oficinas da Sorocabana e mais ao fundo as casas do empreendimento de Santa Rosália.

Fonte: Acervo do Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba - IHGGS

Além disso, apoiada nas ideias do fordismo,³⁴ que propunha um controle do universo do trabalhador como lazer e educação, é implantada dentro do complexo ferroviário uma escola para os filhos dos ferroviários, a escola “Luiz Matheus Maylasky”, um clube para os funcionários, o clube Estrada de Ferro Sorocabana, que continha um campo de futebol e piscina e, fora dos muros do complexo, ainda oferecia os serviços de um mercado e uma farmácia para os funcionários (Souza,2015).

A configuração do Complexo Ferroviário de Sorocaba, do jeito que o conhecemos hoje, vai ser concluída até o final da década de 1960, como aponta o parecer técnico do CONDEPHAAT, elaborado pelo arquiteto José Antonio C. Zagato,³⁵

³³Segundo Souza (2015, p. 63): “o taylorismo foi um modelo de administração criado por Frederick Taylor (1856-1915). (...) A aplicação mais comum das teorias de Taylor foi a cronometragem do trabalho e análise dos movimentos, que permitia ao trabalhador desempenhar o mesmo trabalho com menos esforço o que acabava por elevar a produção”.

³⁴Fordismo foi um modelo de gestão criado por Henry Ford (1863-1947), sendo também apoiado na otimização da linha de montagem, no entanto, também propunha um controle do “bem-estar do funcionário” para elevar a produção (Souza, 2015)

³⁵ No processo de tombamento pelo CONDEPHAAT, os pareceres técnicos foram elaborados pelo arquiteto José Antonio C. Zagato e pelas historiadoras Ana Luiza Martins e Amanda Walter Caporrimo.

que periodizou as edificações, segundo o arquiteto, algumas edificações posteriores foram erguidas em substituição a edificações anteriores (Figura 10).

Periodização construtiva aproximada do Complexo Ferroviário de Sorocaba



Figura 10: Periodização das edificações do Complexo Ferroviário de Sorocaba, elaborado por José Antonio C. Zagato.

Fonte: CONDEPHAAT, 2011, p. 269

Na década de 1930, a empresa iniciou seu plano mais audacioso: construção do trecho Mairinque-Santos, de forma que vencesse a sinuosa Serra do Mar, contrapondo-se à rota existente, que passava por Paranapanema e era controlada pela São Paulo Railway. Após quatorze anos e com duzentos e setenta e dois quilômetros, a estrada foi inaugurada em 1938 (Soukef Jr., 2001).

O trecho Mairinque-Santos é um feito de engenharia, é uma das obras que ajudou a popularizar o uso do concreto armado no país. Saiu de uma altitude média de 850 metros até chegar ao litoral, passando por uma serra de mata densa (...) (Souza, 2015, p. 57).

Outra obra imponente foi a inauguração da estação Júlio Prestes (Figura 11), sendo concluída em 1938, após interrupções na obra em decorrência da crise de 1929 e da Revolução Constitucionalista de 1932 (Soukef Jr., 2001). Observa-se uma semelhança arquitetônica com a estação de Sorocaba.

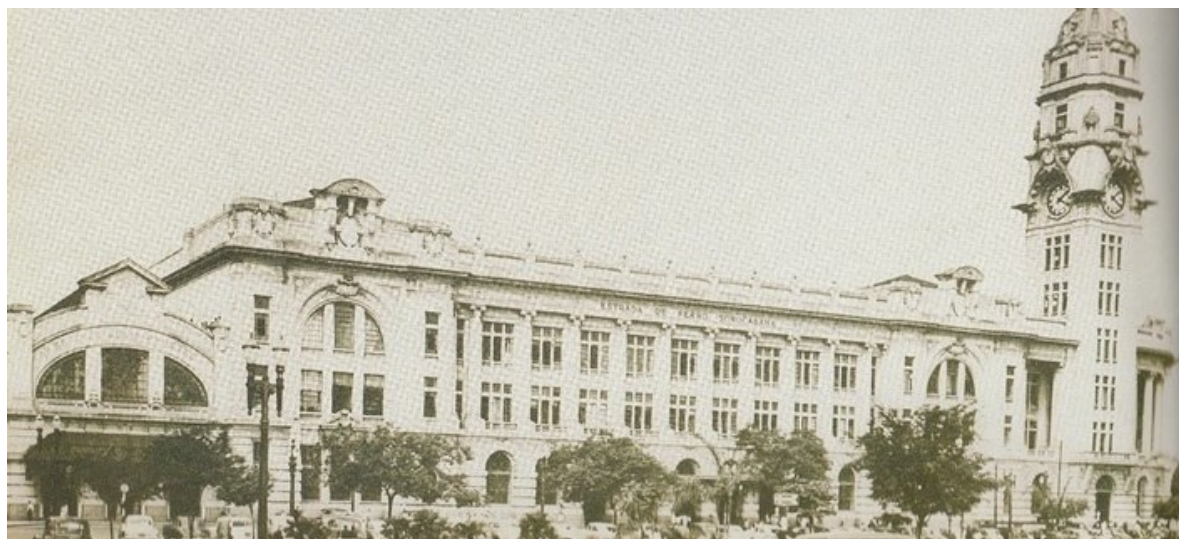


Figura 11: Estação Júlio Prestes, na década de 1950.
Fonte: Soukef Jr. 2001, p. 86.

A partir da década de 1940 e da década de 1950, a ferrovia entra paulatinamente em declínio. Os fatores que contribuíram para isso vão desde a recessão após o fim da Segunda Guerra Mundial (1939-1945) até a falta de investimento do governo no setor com base nas práticas rodoviaristas dos anos 1960.

Em 1971, a Sorocabana e as demais ferrovias paulistas foram unificadas, passando a constituir a Ferrovia Paulista S.A., a FEPASA. A crise e a falta de investimentos continuaram assolando a nova empresa, sendo que em 1998 a FEPASA foi incorporada à Rede Ferroviária Federal (RFFSA).

Com a Integração da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) à Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA), paulatinamente foi diminuindo o fluxo de passageiros na estrada de ferro. Em 2001, o último trem de passageiros saiu da Estação Ferroviária de Sorocaba em direção a Apiaí e o último trem para São Paulo saiu em 1999 (CONDEPHAAT, 2011). Será abordada no item 2.2 sobre a gestão do complexo após a desativação do transporte de passageiros.

Conforme apresentado, apesar de sua importância para a história do Estado de São Paulo, a ferrovia Sorocabana passou por diversos problemas financeiros que impactaram a sua gestão nas décadas seguintes.

Antes de iniciar a discussão da história recente do complexo, é importante salientar como o Complexo Ferroviário impactou a configuração da cidade de Sorocaba.

2.1.1. O desenvolvimento do tecido urbano de Sorocaba a partir da instalação do Complexo Ferroviário

O Complexo Ferroviário de Sorocaba ocupa uma extensão de 199.000 m² de área, tendo aproximadamente 40 edificações (Leite, 2017). A dimensão do complexo impacta o tecido urbano, uma área extensivamente consolidada, com infraestrutura e acesso às principais vias da cidade.

Até meados do século XIX, a expansão do núcleo urbano de Sorocaba era condicionada pelo itinerário das tropas de muares. Tal trajeto foi modificado seis vezes para desviar do centro do núcleo urbano, porém, cada vez que se estabeleciam novos caminhos, ruas eram abertas e, com elas, a atividade comercial era estabelecida. Era necessário alterar novamente a rota de muares (Celli, 2012) (Figura 12).

A implantação da ferrovia em Sorocaba, no final do século XIX, provocou profundas transformações na dinâmica econômica e urbana do município. Nesse contexto, a tradicional Feira de Muares, outrora central para o comércio local e para o abastecimento regional, passou a perder relevância diante do avanço das atividades industriais e da modernização dos meios de transporte. Paralelamente, o comércio de animais foi gradativamente considerado inadequado para a nova configuração urbana, especialmente em virtude dos surtos de febre amarela registrados em 1897 e entre 1899 e 1900 (Baddini, 2002).

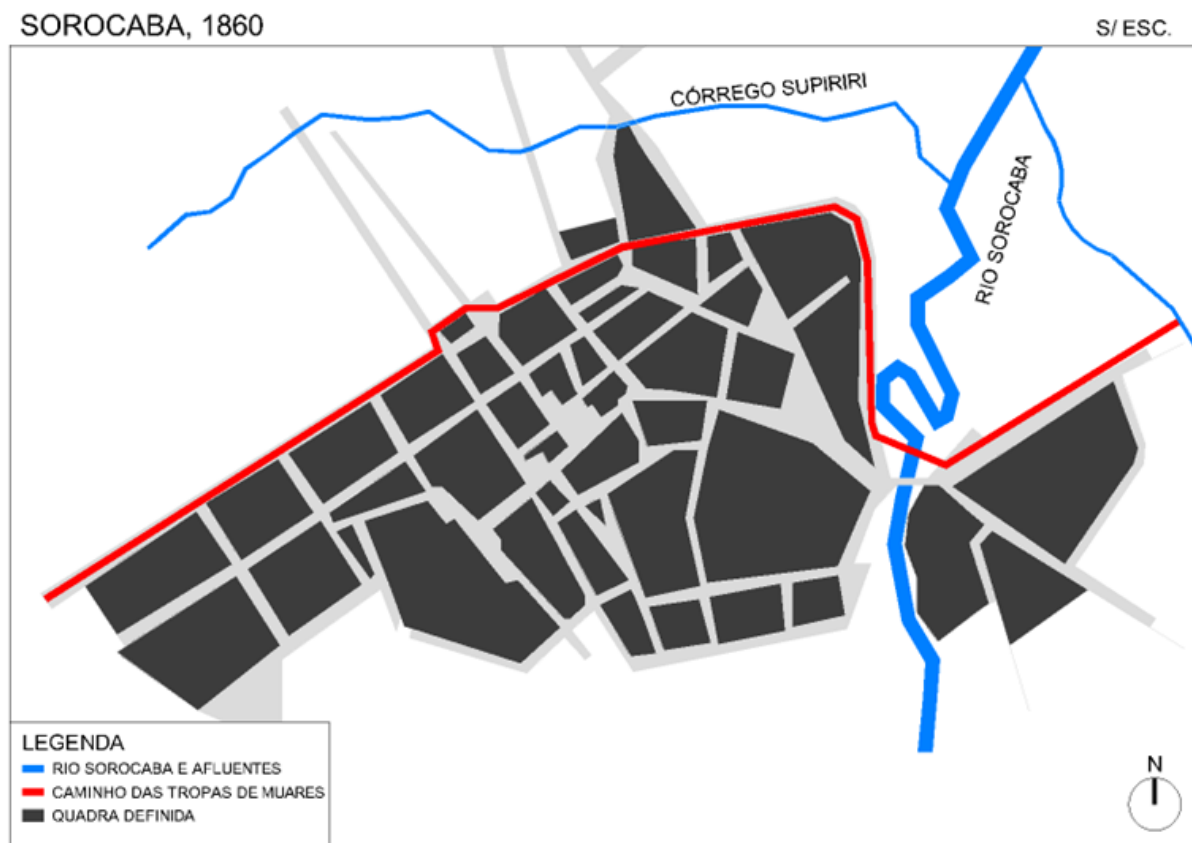


Figura 12: Mapa esquemático de Sorocaba em 1860, às vésperas da implantação da ferrovia em 1875.

Fonte: Elaboração própria baseada em Baddini, 2002, p. 125.

A ferrovia foi instalada ao norte do núcleo urbano, próxima ao córrego do Supiriri. A economia e o traçado urbano do município se alteraram profundamente com a chegada da ferrovia, com a instalação de fábricas de tecelagem no entorno próximo à estação para facilitar o escoamento da produção. Até 1913, tinham se instalado cinco fábricas no entorno próximo: a fábrica de Tecidos Nossa Senhora da Ponte, em 1882, a Santa Rosália, em 1890, a Fábrica Santa Maria, em 1896, a São Paulo, em 1909 e a Santo Antônio, em 1913. A única exceção foi a Fábrica Votorantim, inaugurada em 1891, que ficava mais afastada do núcleo urbano, porém ainda ligada a este através de um ramal da linha férrea (Prestes, 2001) (Figura 13).

Prestes (2001) aponta que, na virada do século XIX para o XX, a implantação das indústrias impulsionou o crescimento urbano, definindo um novo perímetro para a cidade (Figura 14). Esta nova cidade adotou a arquitetura de tijolos, substituindo os

casarões de taipa de pilão, quando a paisagem da vila tropeira deu lugar à Manchester Paulista.³⁶

SOROCABA, 1909

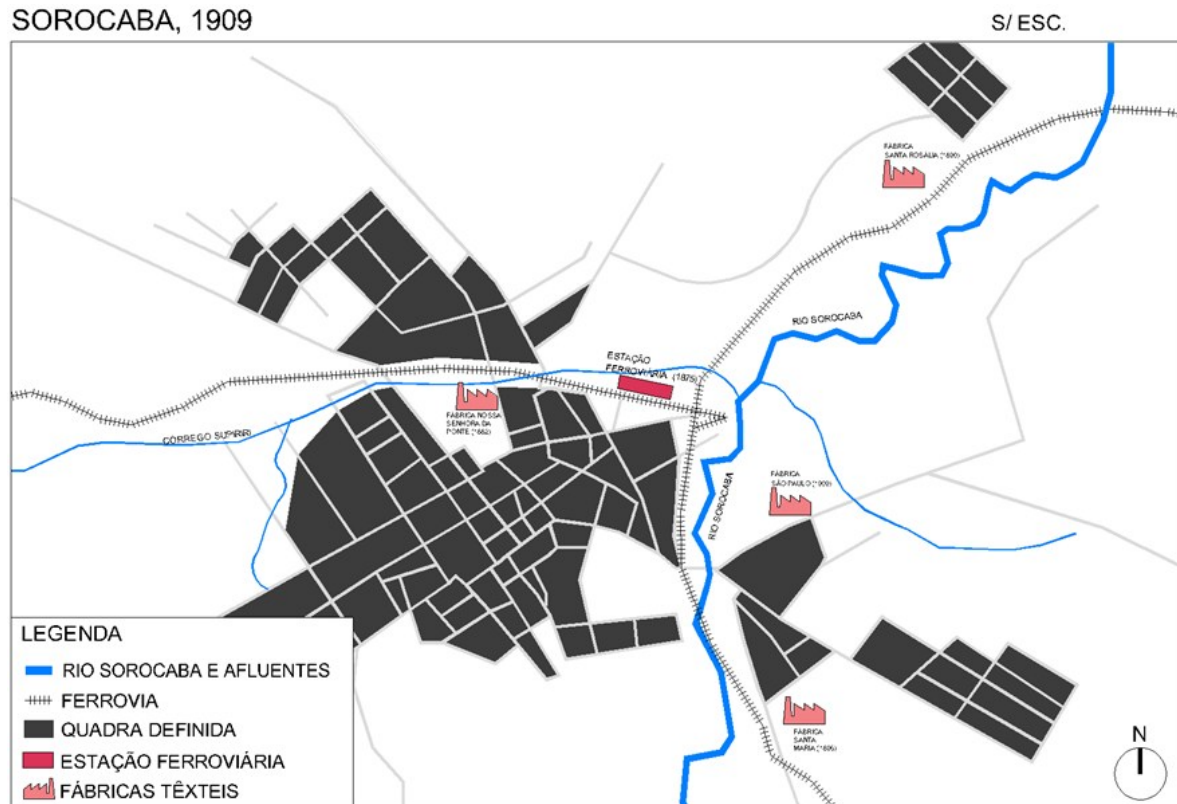


Figura 13: Mapa esquemático de Sorocaba em 1909, após a implantação da linha férrea.

Fonte: Elaboração própria baseada em Celli, 2012, p. 142 e Prestes, 2001, p. 205.

Os novos limites farão a transposição do rio e da ferrovia para o Leste e o Norte, surgindo respectivamente os bairros do Além Ponte e o Além Linha de forma embrionária, tendo na construção fabril têxtil uma nova centralidade polarizadora e difusora de urbanidade (Prestes, 2001, p. 164).

Com a instalação das fábricas no entorno do complexo surgiram as vilas operárias. A primeira vila a se consolidar foi a vila dos funcionários da ferrovia instalada no Além Linha.

O Além Linha era um bairro eminentemente operário que se desenvolveu ao norte da linha férrea. Prestes (2001) conta que sua origem, na baixada do córrego do Supiri, surge com a instalação das oficinas da Estrada de Ferro da Sorocabana, em 1876. Nesta área, posteriormente foram instaladas as fábricas Nossa Senhora da Ponte, em 1882, e Santo Antônio, em 1913 (Prestes, 2001).

³⁶ O município de Sorocaba já foi conhecido como Manchester Paulista. “Recebeu este título em alusão à cidade de Manchester, Inglaterra, pela grande quantidade de fábricas e indústrias têxteis que se instalaram em Sorocaba no fim do século XIX e início do século XX, além é claro, do pioneirismo de sua industrialização” (Massari, 2011, p.13)

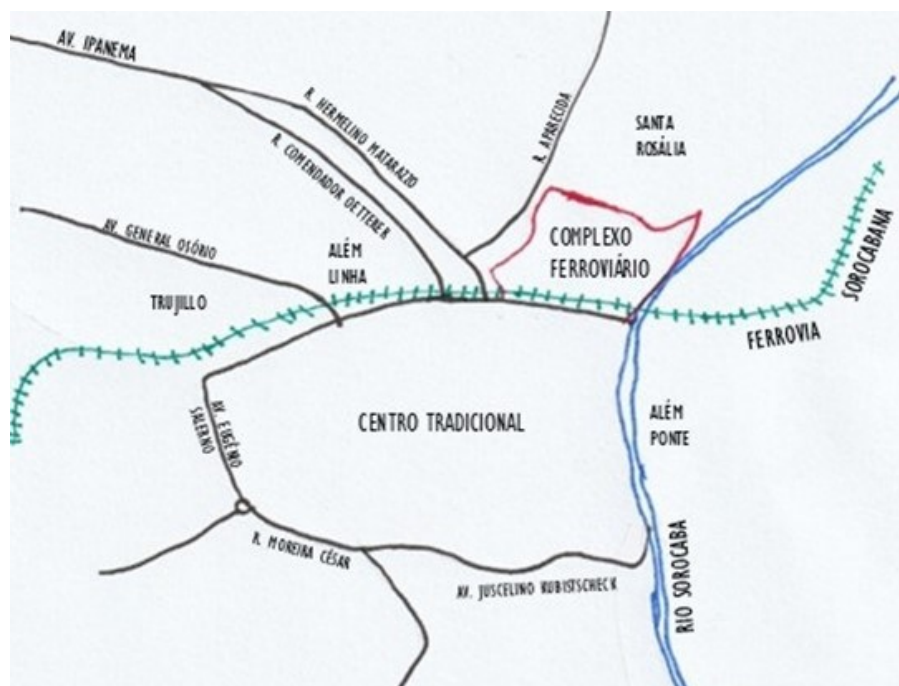


Figura 14: Crescimento Urbano de Sorocaba, final do século XIX e início do século XX.
 Fonte: Elaboração própria adaptada de Prestes, 2001, p. 256

Outro bairro que merece destaque é a Vila Operária da Fábrica de Santa Rosália, fundada em 1890 por George Otterer e Frank Speers. O terreno onde foi implantada fazia parte de uma grande fazenda, tendo como limite o Rio Sorocaba, a leste, e os terrenos da Estação Ferroviária e o córrego do Supiriri, ao sul. O diferencial dessa vila operária era que os empreendedores “idealizaram a construção de uma vila operária para os funcionários que pudesse ser independente do núcleo urbano de Sorocaba” (Massari, 2011, p. 55).

O programa original era de 250 casas distribuídas em três ruas e uma pequena praça e os diretores moravam em três casas construídas em frente à fábrica (Massari, 2011). Prestes (2001) aponta que a Vila Santa Rosália possuía uma planta residencial padronizada e hospital-escola, dentre outros equipamentos. No entanto, em sua origem, a vila operária não possuía sistema de iluminação, nem rede de esgotos, apenas água encanada. Todo o complexo era em terra batida (Massari, 2011).

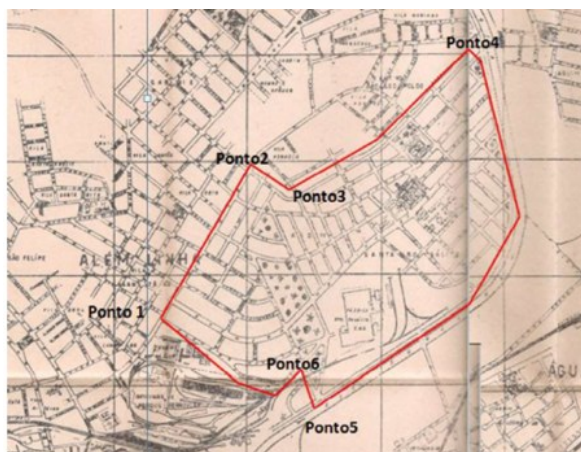


Figura 15: Mapa do perímetro da propriedade da Fábrica de Santa Rosália.
 Fonte: Acervo Gilberto Tenor, adaptado por Massari, 2012, p. 57.



Figura 16: Vila operária de Santa Rosália, 1952.
 Fonte: Bonadio, 2001, p. 162

Nas primeiras décadas do século XX surgiram loteamentos como a Vila Carvalho, Vila Santana, Vila Hortência e a ampliação do bairro de Santa Rosália (Prestes, 2001), bairros que surgiram em função das fábricas no entorno da estação ferroviária.

SOROCABA, 1925

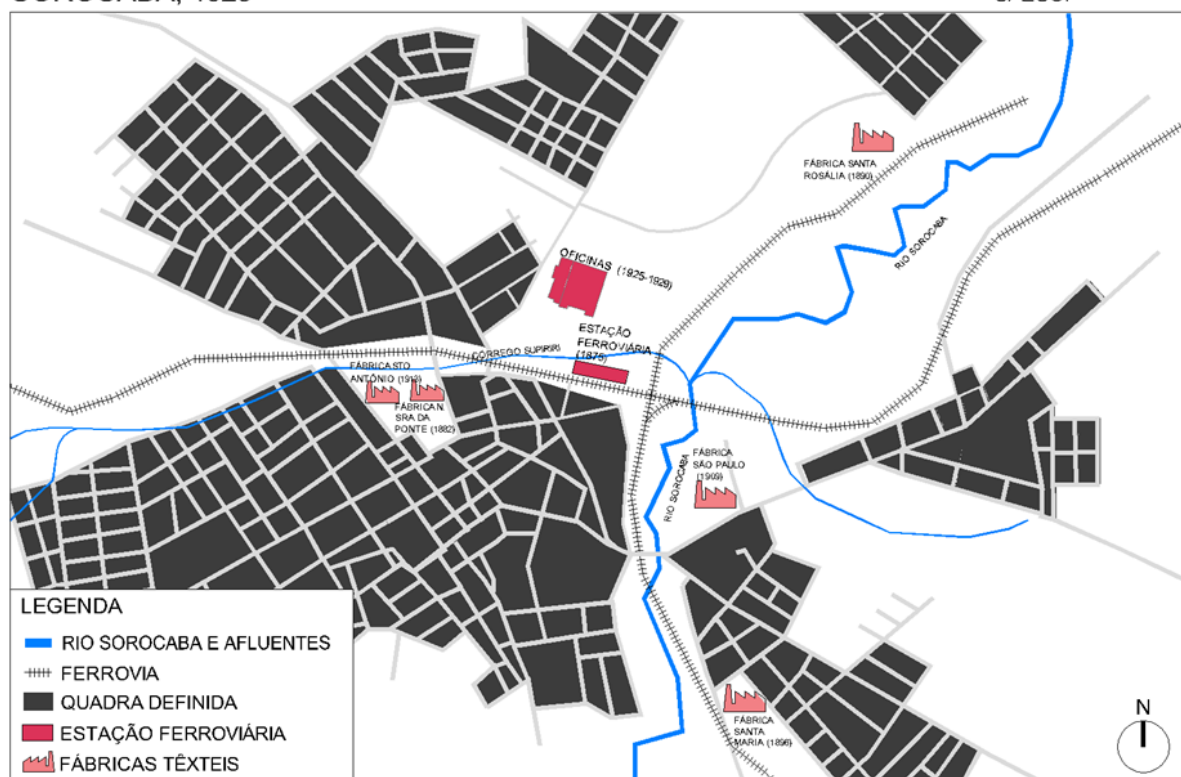


Figura 17: Mapa esquemático de Sorocaba, em 1925.
 Fonte: Elaboração própria baseada em Celli, 2012, p. 144 e Bonadio, 2002, p. 278.

Em meados da década de 1950, a Companhia de Estamparia Nacional – CNE, que era a detentora da fábrica de Santa Rosália, neste momento, lançou um empreendimento que é considerado um marco no município: o Jardim Santa Rosália (Massari, 2011)

O empreendimento consistia no loteamento e construção de casas de classe média nos terrenos pertencentes à CNE, no entorno da fábrica. Foram construídas 300 casas de três dormitórios numa primeira fase. Na segunda fase foram acrescentados 2500 lotes residenciais dotados de toda a infraestrutura (Massari, 2011). Esta ação de parcelamento transformou o bairro, que era a maior vila operária da cidade, em um bairro de classe média e alta.

A partir do crescimento urbano dos bairros de Santa Rosália e Além Linha, o tecido urbano tangencia o Complexo Ferroviário. A implantação do empreendimento de Santa Rosália se aproveitou do terreno da propriedade que fazia limite com o Complexo Ferroviário (Figura 15), no entanto, o parcelamento se deu em lotes com frentes opostas às instalações da ferrovia.

Nas margens do Complexo Ferroviário foi instalado o Clube Estrada Futebol, um clube fundado pelos ferroviários na década de 1930. Suas instalações contam com o estádio Dr. Rui Rodrigues (incluso no tombamento do CONDEPHAAT) (Figura 19) e um clube com piscinas de variados tamanhos (CONDEPHAAT, 2011), com acesso pela rua Aparecida, no canto oposto ao Complexo (Figura 18).

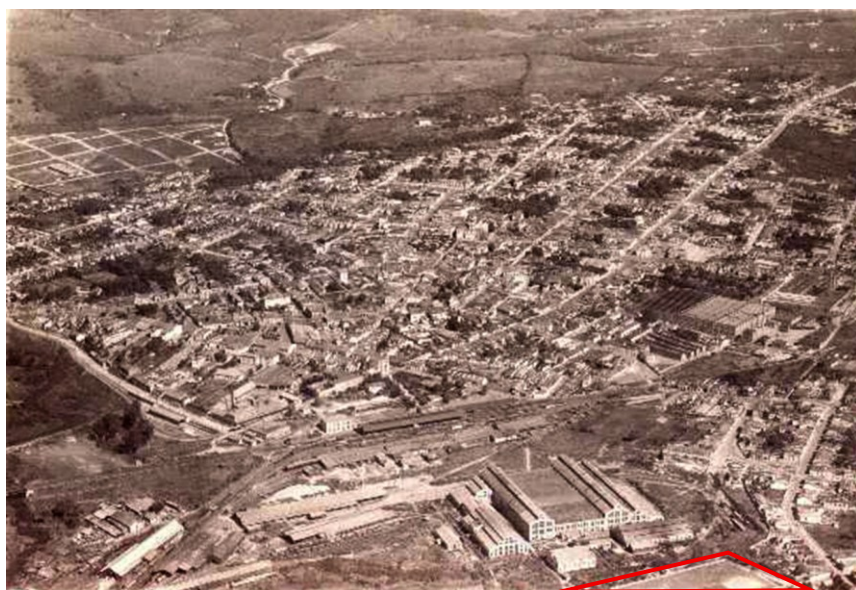


Figura 18: Núcleo urbano de Sorocaba em 1939/40. O Complexo Ferroviário se encontra na parte inferior da imagem.

Em vermelho, no canto inferior direito, está demarcado o Campo de Futebol Estrada.

Fonte: Montagem da autora sobre imagem do acervo do Instituto Geográfico e Cartográfico.



Figura 19: Estádio Dr. Rui Rodrigues, antigo Campo de Futebol Estrada, ao fundo as oficinas do Complexo Ferroviário.
Foto: da autora, 2026.

Ao adentrar o clube, é possível observar como foi configurada a implantação urbana (Figura 20), com os lotes dando os fundos para o Complexo e impossibilitando a sua vista por grande parte do perímetro.



Figura 20: Interior do Complexo com vista para os fundos de lote das edificações do empreendimento Santa Rosália.
Foto: da autora, 2026.

A ocupação do entorno do complexo ferroviário se deu principalmente entre 1888 e a década de 1960, sendo sua forma delimitada quase por completo a partir do perímetro das vilas.

Entre as décadas de 1960 e 1980 (Figura 21), as obras de retificação do rio Sorocaba, juntamente com a canalização do córrego Supiriri (1978) e a construção das avenidas Dom Aguirre (1974), que margeia o rio Sorocaba, e Afonso Vergueiro

(1978), representaram a principal mudança na configuração urbana, promovendo o fechamento do tecido urbano no entorno do Complexo Ferroviário (Canalização..., 1978; Prefeitura..., 2020).

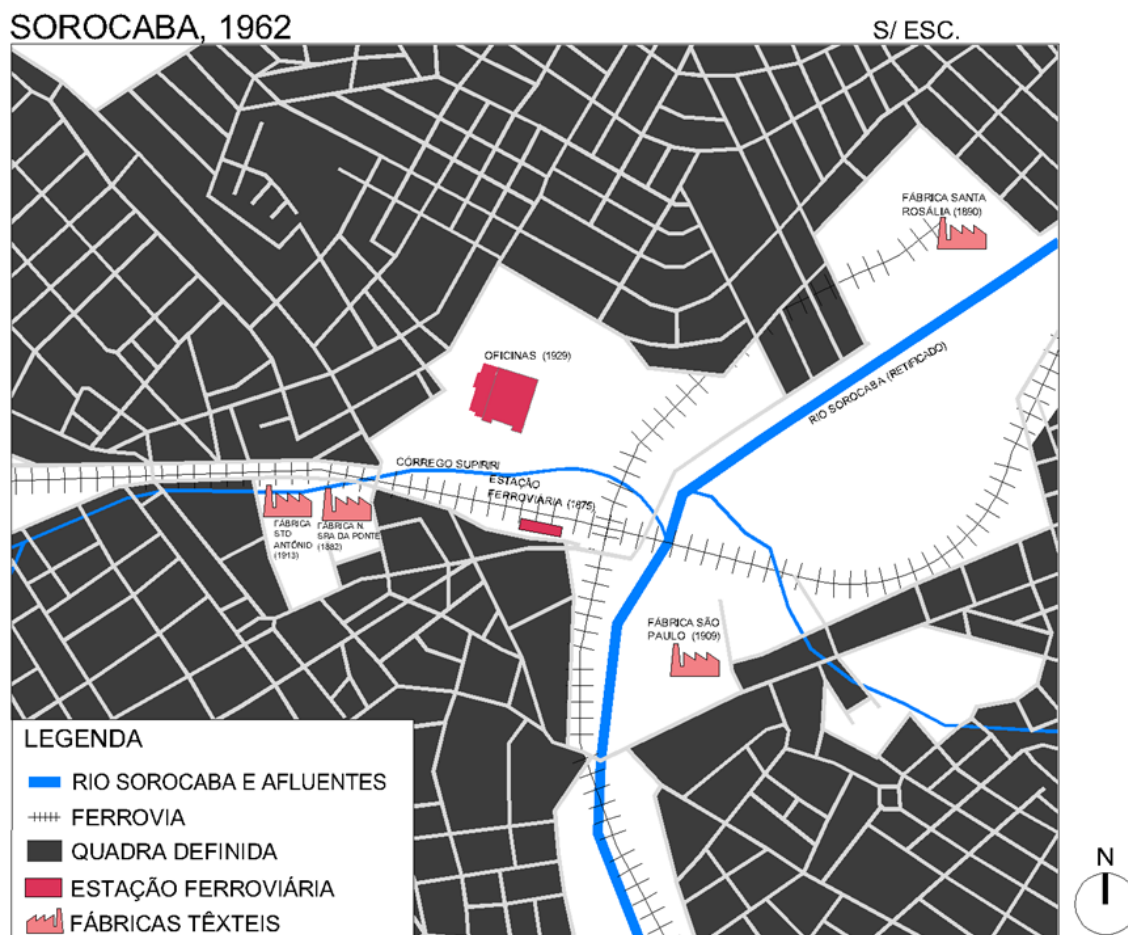


Figura 21: Mapa esquemático de Sorocaba, 1962.
Fonte: Elaboração própria baseada em Celli, 2012, p. 150.

Prestes afirma que “a chegada do trem, (...) não desempenhará papel significativo no crescimento da cidade. Apenas direcionará o mesmo para o norte, formando o Bairro do Além Linha.” (Prestes, 2001, p. 271). No entanto, surgiram bairros em seu entorno em função da instalação das fábricas e das vilas operárias. A Estação Ferroviária funcionava como um elemento catalisador destas vilas e um direcionador do crescimento urbano.

Celli (2012) comenta a importância da estação ferroviária no tecido urbano:

(...) a expansão urbana de Sorocaba está intrinsecamente relacionada à localização da estação central de ferro que, próxima ao centro da cidade, direciona o estabelecimento das indústrias e das atividades urbanas ao seu redor. Podemos dizer, assim, que a estação ferroviária central de Sorocaba foi responsável pela polarização das atividades urbanas nas suas imediações (Celli, 2012, p. 90).

Na década de 1990 inicia-se o declínio tanto da ferrovia quanto das fábricas do entorno do complexo. Aos poucos, as fábricas de tecelagem foram sendo desativadas e algumas foram adaptadas para novos usos,³⁷ o que gerou a extinção de alguns ramais da linha férrea como o que ligava o complexo à fábrica Santa Rosália (Figura 22).

SOROCABA, 2000

S/ ESC.

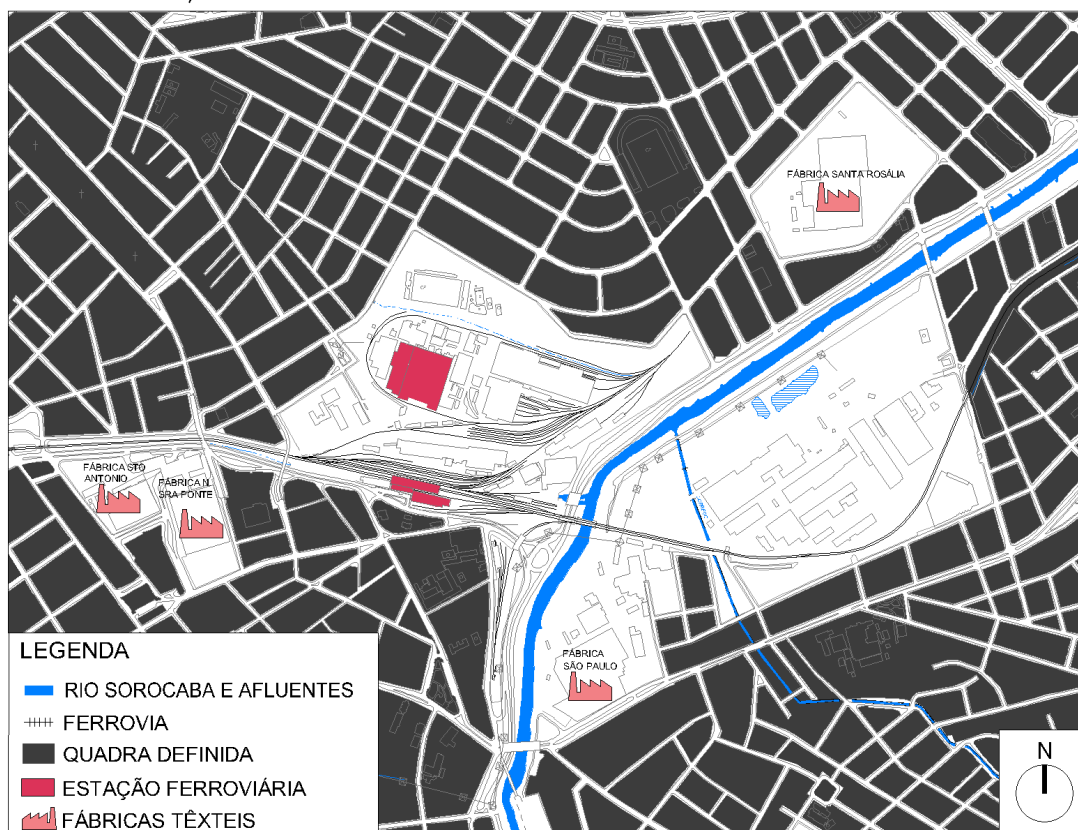


Figura 22: Mapa esquemático de Sorocaba, 2000.

Fonte: Elaboração própria sobre base Cadastral do Município de Sorocaba, 2025.

A análise da evolução do tecido urbano no entorno do Complexo Ferroviário (Figura 23) permite compreender que a malha urbana se aproximou gradativamente dos limites do complexo e, a partir da década de 1950, passou a se fundir a ele. Antes restrita a um dos lados da linha férrea, a cidade passou a ocupar integralmente seu entorno, configurando um espaço urbano em que a transposição da ferrovia se tornou uma prática cotidiana.

³⁷A Fábrica de Santa Maria foi desativada no ano de 1982, sendo parcialmente demolida. As fábricas Santo Antônio e Nossa Senhora da Ponte foram desativadas em 1990. Em seu terreno foi construído um terminal de ônibus municipal, o terminal Santo Antônio. Em 2013 foi inaugurado nas dependências destas fábricas o Shopping Pátio Cianê. A Fábrica Santa Rosália foi desativada em 1994, em seu local foi inaugurado um hipermercado no início dos anos 2000. Por último, a fábrica São Paulo foi desativada no ano 2000, mantendo-se abandonada. Para saber mais sobre as fábricas e seus usos recomendo a leitura da dissertação de Massari (2011).

EVOLUÇÃO DO TECIDO URBANO NO ENTORNO DO COMPLEXO FERROVIÁRIO

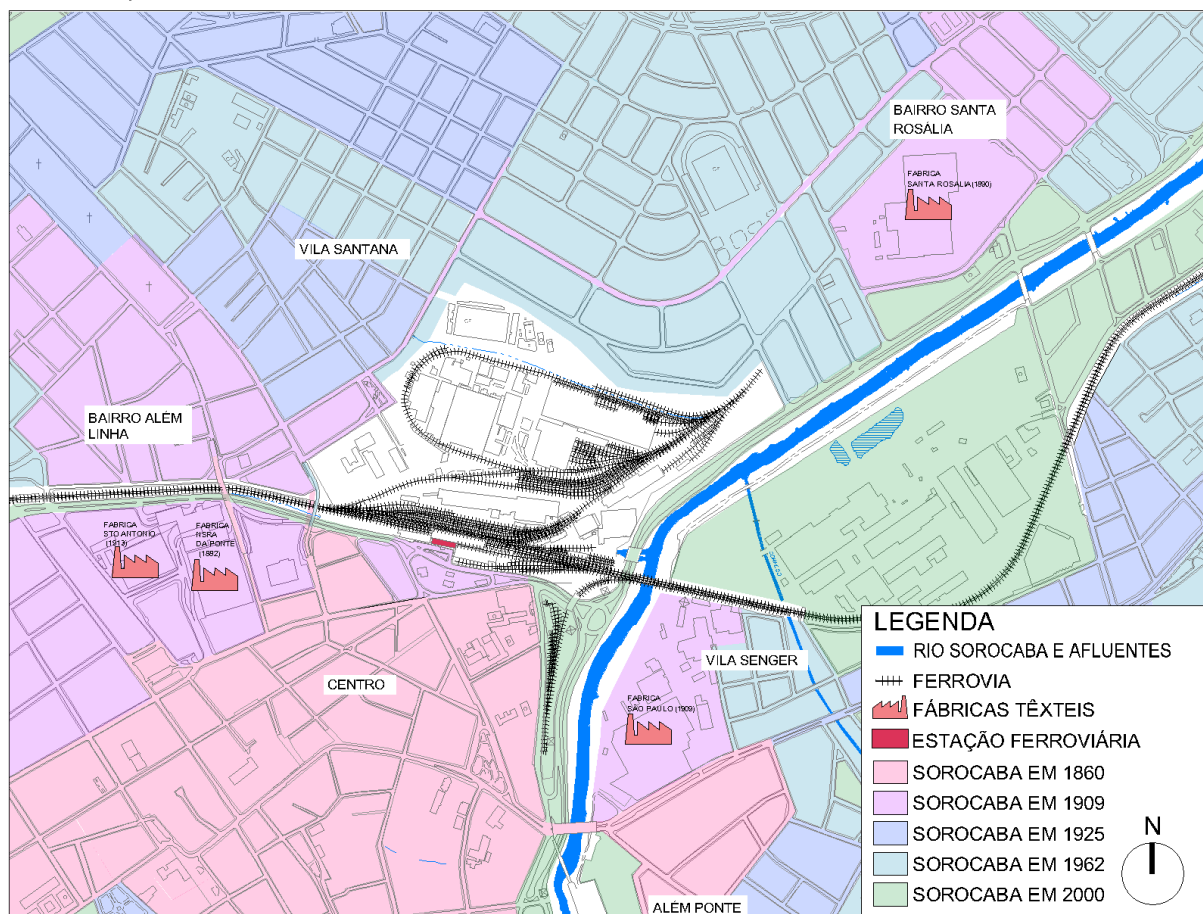


Figura 23: Crescimento urbano do entorno do Complexo Ferroviário.

Fonte: Elaboração própria sobre base Cadastral do Município de Sorocaba, 2026.

Com o crescimento urbano do entorno (Figura 23), o Complexo Ferroviário de Sorocaba, historicamente dedicado à fabricação e manutenção de locomotivas, manteve-se isolado, cercado por grades e sem integração com o ambiente externo. Outro fator que dificulta a compreensão do complexo é que, apesar de ocupar uma área muito extensa, por consequência de sua implantação na topografia do terreno, grande parte do conjunto, como as oficinas e outras edificações do complexo, fica encoberta por estar localizada em uma região mais baixa, cercada por outras construções e vegetação (Leite, 2017).

Importante salientar que o córrego do Supiriri já era poluído em 1903, devido aos dejetos da fábrica Nossa Senhora da Ponte (Carvalho, 2004). Com a canalização do córrego e o asfaltamento da rua de acesso da estação ferroviária, a avenida Afonso Vergueiro, finalizados em 1978, aliados à retificação do rio Sorocaba na década de 1960 (Canalização..., 1978) e à constante impermeabilização do solo urbano, o trecho de via expressa lindeira ao Complexo Ferroviário sofre com constantes alagamentos.

Esse problema já era recorrente no início do século XX, como relatado em notícia no jornal local, o Jornal Cruzeiro do Sul, segundo o qual as obras de canalização eram uma demanda da população na esperança de solucionar o problema das enchentes. Atualmente, apesar de inúmeras obras, a junção do córrego do Supiriri com o Rio ainda é uma das regiões de Sorocaba que mais alaga em períodos de chuva (Figura 24).



Figura 24: Imagem da enchente de março de 2026 na Avenida Afonso Vergueiro no Córrego do Supiriri.

Fonte: CNN Brasil, 2026.³⁸

Atualmente desativado e fechado, o Complexo Ferroviário permanece como um obstáculo a ser transposto. Transpor a linha férrea é um desafio para os veículos e para os pedestres. Há passagens de pedestres improvisadas, após o rompimento da cerca existente; e em todo o entorno há diversas barreiras. Apesar da presença próxima de um terminal central de ônibus, o acesso entre ambos os lados é dificultado pela ausência de faixas de pedestres, calçadas em mau estado de conservação e pouco iluminadas.

O único acesso ao complexo é através do largo da estação Ferroviária, atualmente abandonada, e pela praça Frank Speers, no final da rua Arlindo Luz (Figura 25), antigo acesso dos funcionários às oficinas. Este acesso se encontra fechado para a população.

³⁸ Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/sudeste/sp/temporal-deixa-pessoas-ilhadas-e-causa-interdicoes-em-sorocaba-sp/>. Acesso em: 13 mar. 2026.



Figura 25: Imagem aérea com implantação urbana do Complexo nos dias de hoje, vendo-se os lotes das ruas Aparecida e Alameda Kenworth virados para os fundos do Complexo. Devido à topografia mais elevada neste ponto não é possível avistar o Complexo a partir das vias. Foto: Elaboração própria sobre imagem do Google Earth, 2025.

Embora em 2018 uma parte considerável do complexo e de suas edificações tenha sido tombada em âmbito estadual, não houve a inclusão da totalidade do conjunto. Na revisão do Plano Diretor Municipal de Sorocaba, realizada em 2025, foi mantida a proposta de alteração do traçado viário, prevendo a inserção de um corredor de circulação rápida sobre os galpões das oficinas, que estão incluídos no tombamento do CONDEPHAAT (Figura 26).

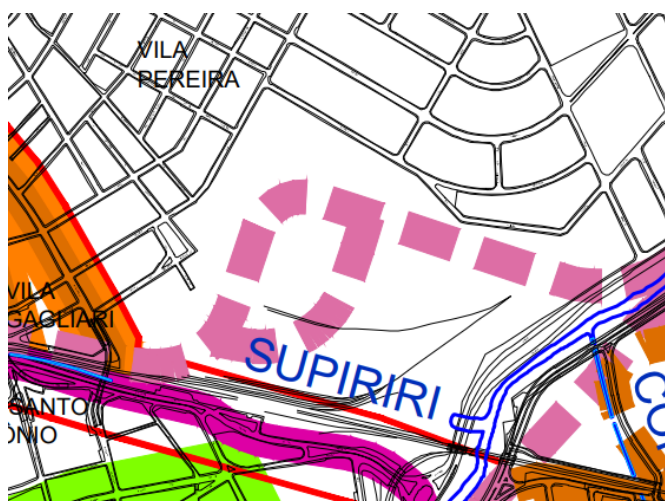


Figura 26: Imagem do Plano Diretor de 2025 que prevê a construção de uma via arterial (em rosa) sobre o Complexo Ferroviário. Fonte: Prefeitura de Sorocaba, 2025.

Conforme apresentado, o Complexo Ferroviário possui uma importância histórica para a identidade do município de Sorocaba, no entanto, sua situação atual de abandono acaba por isolar mais o conjunto. Assim, ao discutir a acessibilidade das edificações, é importante incluir o perímetro da área ferroviária como um todo, discutindo também sua condição de mobilidade e acessibilidade, em que a condição de isolamento o transformou em enclave urbano e, por extensão, os edifícios remanescentes também.

Para compreender como o complexo é compreendido e protegido, é necessário se aprofundar na gestão do complexo e da ferrovia desde o final do século XX, com a extinção da FEPASA, as concessões para empresas privadas e desativação do transporte de passageiros, até os dias de hoje.

2.2. A preservação do Complexo Ferroviário de Sorocaba

Há uma vasta bibliografia sobre as origens do Complexo Ferroviário Sorocabano, conforme apresentado no item anterior (2.1.). Pesquisando nos arquivos do processo de tombamento e do processo de cessão atual do Complexo Ferroviário e de suas edificações, através dos processos n.º 16826/1997 e n.º 19985/2000, de Tombamento do Complexo Ferroviário de Sorocaba, do Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Turístico e Paisagístico de Sorocaba – CMDP e o processo n.º 64204/2011, de Tombamento do Complexo Ferroviário de Sorocaba, perante o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT, além de pesquisa no acervo do Jornal Cruzeiro do Sul e das atas e requerimentos da Câmara Municipal de Sorocaba, foi possível traçar o histórico da preservação do núcleo ferroviário.

O Complexo Ferroviário tem mais de 40 edificações construídas em diversos períodos em uma área de 199.000 m² (Leite, 2017) no centro de Sorocaba, formando um conjunto de edificações diverso, com escola, estádio de futebol, oficinas, galpões, prédios administrativos, guarita, refeitório e residências (Figura 27 e Figura 28).



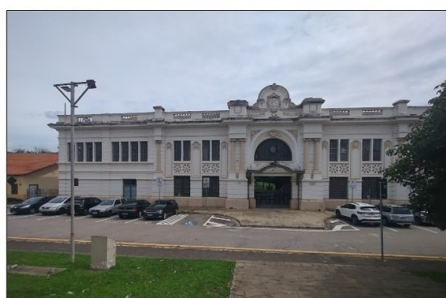
LEGENDA

 PERÍMETRO DE TOMBAMENTO

 ÁREA ENVOLTÓRIA

X EDIFICAÇÕES TOMBADAS CONDEPHAAT

X OUTRAS EDIFICAÇÕES DENTRO DO COMPLEXO



1 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E ANEXOS



2 JARDIM MAYLASKY



3 ESCOLA MATHEUS MAYLASKI



4 GUARITA



5 OFICINAS E GALPÕES DE MANUTENÇÃO



6 ESTÁDIO FERROVIÁRIO



7 SUPERINTENDÊNCIA



8 REFEITÓRIO



9 GALPÕES DE CALDERARIA E VAGÕES

Figura 27: Complexo Ferroviário e suas edificações (fig.1-9); perímetro de tombamento do complexo (em amarelo).

Fonte: Elaboração própria sobre imagem do Google Earth, fotos do acervo da autora e fotos do processo do CONDEPHAAT (2011).³⁹ 2026.

³⁹ Foram utilizadas as fotos do processo de tombamento pelo CONDEPHAAT (2011) devido à impossibilidade de adentrar no complexo em razão do estado de ruína de algumas edificações. Provavelmente, o estado atual dos galpões de manutenção, galpões de caldeiraria e vagões e das oficinas é muito mais precário do que o mostrado nas fotos.



Figura 28: Detalhe da Estação e edificações do entorno, praça Maylasky e área envoltória tombada (tracejado vermelho – Fig. A-E).

Fonte: Elaboração própria sobre imagem do Google Earth, fotos do acervo da autora. 2025.

Com a Integração da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) à Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA, paulatinamente foi diminuindo o fluxo de passageiros na estrada de ferro. Em meados de 1998, a FEPASA foi incorporada à Rede Ferroviária Federal - RFFSA (CONDEPHAAT, 2011).

Observando o desmonte da ferrovia e preocupado com o destino desta, o CMDP protocolou, em abril de 1997, um pedido de tombamento de todo o complexo ferroviário incluindo o leito ferroviário e a estação de Brigadeiro Tobias, gerando o processo n.º 16827/1997. Porém, não foi acatado o pedido de tombamento do leito ferroviário por dificuldades de manutenção e desvio do traçado (CMDP, 1997).

Em janeiro de 1999, foi encerrada a linha de passageiros para São Paulo e, em março de 2001, o último trem de passageiros parte em direção a Apiaí, finalizando o transporte de passageiros (CONDEPHAAT, 2011).

As incertezas sobre o futuro e a falta de manutenção da estação fizeram o Ministério Público instaurar um inquérito sobre a preservação da estação em outubro de 2000. Em novembro do mesmo ano, o Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba, o IHGGS, protocolou junto ao CONDEPHAAT um pedido de tombamento do edifício da estação ferroviária (CONDEPHAAT, 2011; CMDP, 2000).

Com o abandono da estação ferroviária, começou a sua depredação. Já em 2001, após o fim do transporte de passageiros, foi noticiado na imprensa local o furto de gradis da bilheteria, feitos em bronze, o que gerou uma comoção da população, ainda sentida com o fim do transporte de passageiros, sendo mobilizada uma seresta na frente do prédio da estação para cobrar a defesa da estação ferroviária (CONDEPHAAT, 2011).

Observa-se que os esforços eram focados apenas na defesa do edifício da estação ferroviária, pois, neste momento, a linha férrea e as oficinas ainda estavam operantes.

Em novembro de 1998, o CMDP elaborou e aprovou uma resolução de tombamento do busto localizado no Jardim Maylasky, da locomotiva n.º 10, também presente no mesmo local, e do prédio da estação ferroviária em grau de proteção GP1, o grau mais restritivo que abrange fachada e interiores, além de considerar como área envoltória o conjunto residencial dos engenheiros-chefe da ferrovia composto por algumas residências, dentre elas: o Chalé Francês e o atual Museu da Estrada de Ferro Sorocabana (CMDP, 1997) (Figura 30). Tal proposta de tombamento não foi acatada pelo poder público.

Somente em 2003, foi publicado o Decreto n.º 13.753/2003 de tombamento apenas da estação ferroviária em grau de proteção GP1,⁴⁰ considerando como a área

⁴⁰Os níveis de proteção do patrimônio no Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Artístico, Arquitetônico, Turístico e Paisagístico de Sorocaba (CMDP) são os seguintes:

“Grau de Preservação 1 (GP1): Preservação integral, compreendendo o interior e exterior, bem como a volumetria, fachadas, cobertura e respectivos elementos ornamentais ou utilitários, se houver.

Grau de Preservação 2 (GP2): Preservação parcial, apenas do exterior do edifício, compreendendo a volumetria, fachadas, coberturas, áreas livres, ajardinamento e respectivos elementos ornamentais ou utilitários, se houver.

Grau de Preservação 3 (GP3): Preservação parcial, apenas do seu entorno e volumetria, garantindo a harmonia do edifício com o conjunto urbano” (IAB, 2018, p.3).

envoltória apenas as edificações lindeiras à estação, voltadas para a via pública (CMDP, 1997) (Figura 30).



Figura 29: Área envoltória proposta na primeira resolução do CMDP elaborada em 1998.

Fonte: CMDP, 1997.

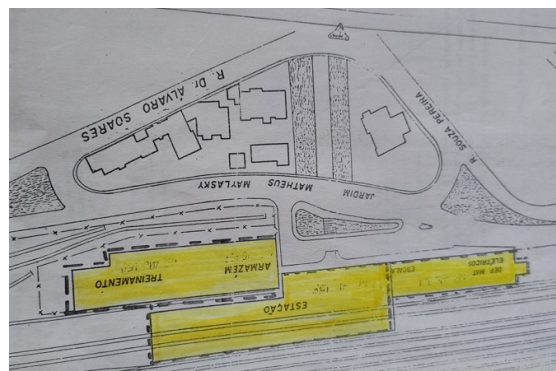


Figura 30: Área envoltória aprovada com a Resolução n.º 13.753/2003.

Fonte: CMDP, 1997.

O tombamento da estação pela municipalidade não surtiu efeitos para a sua manutenção e prevenção. Em 2005 a promotoria recomendou que a prefeitura de Sorocaba realizasse as obras necessárias para a adequada manutenção do edifício da estação ferroviária (CMDP, 2000).

A principal questão sobre as edificações do complexo ferroviário é que a prefeitura, até o ano de 2005, nunca teve a guarda ou a cessão destas. Durante a sua história, apresentada no item anterior (2.1.), o complexo alternou entre a gestão do Estado e a iniciativa privada, sendo estatizado e incorporado à Ferrovia Paulista S.A – FEPASA, junto a outras malhas ferroviárias a partir da década de 1970. Em 1998 a FEPASA, às vésperas de sua privatização, foi entregue para a união, sendo incorporada à malha ferroviária federal (Leite, 2017). Ou seja, as edificações do complexo ferroviário, em 2005, pertenciam à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA.

Em 2005, a prefeitura tratou da cessão provisória das seguintes edificações com a RFFSA: o prédio da Estação Ferroviária (NP 410.158), o Armazém de Bagagens (NP 410.161) e o Armazém de Abastecimento (NP 410.157 e NP 410.159) (CMDP, 2000) (Figura 28). Em dezembro de 2006 foi firmado o contrato de cessão por cinco anos das edificações.

No entanto, a RFFSA estava em processo de liquidação e foi extinta em 2007 (Lei n.º 11.483/2007); e o controle da operação da malha ferroviária da Sorocabana, no município, foi arrendado à América Latina Logística (ALL) já desde o final da década de 1990 (CONDEPHAAT, 2011).

Na lei que extinguiu a RFFSA, a Lei n.º 11.483/2007, ficou determinado a realização do inventário de todo patrimônio ferroviário ainda existente, sendo de responsabilidade do IPHAN a gerência dos bens (móveis e imóveis) que sejam declarados de valor histórico, artístico e cultural (Brasil, 2007). No processo de tombamento do CONDEPHAAT, em parecer técnico datado de julho de 2010, é apontado que:

No entanto, após mais de três anos (22/01/2007), a Inventariança não foi concluída, nem possui data prevista para tal, criando-se um imbróglio jurídico devido às várias interpretações da Lei quanto à definição de responsabilidade pela posse e preservação dos 52 mil bens ferroviários dispersos pelo país, sejam eles tombados ou não (CONDEPHAAT, 2011, p. 76).

Com a extinção da RFFSA, não foi definido nenhum órgão para tratativas de prorrogação da cessão. Em setembro de 2007 foi promulgada a Lei Municipal n.º 8253/2007 que autorizava a abertura de crédito de R\$300.000,00 para o restauro do edifício da Estação Ferroviária. Porém, a Caixa Econômica Federal, responsável pela operação, pediu a prorrogação do prazo por mais tempo, alegando que em cinco anos não havia tempo hábil para executar o projeto e obras de restauração da estação. O crédito acaba sendo cancelado devido à ausência de resposta da RFFSA sobre a ampliação da cessão (CMDP, 2000).

A extinção da RFFSA no momento da cessão das edificações dificultou a comunicação com os órgãos responsáveis pelo Complexo. Conforme citado pelo CONDEPHAAT, estabeleceu-se um imbróglio jurídico, pois, apesar de o patrimônio pertencer à União, não há uma autarquia responsável, seja para o Complexo Ferroviário de Sorocaba seja para outros complexos, o que comprometeu a gestão do patrimônio e contribuiu para seu abandono.

Durante as tratativas de restauro do prédio da estação ferroviária houve propostas de adaptação da edificação, como a proposta anexada, ainda em 2005, pela prefeitura, de transformar a estação ferroviária no Memorial da Estrada de Ferro Sorocabana com a instalação de um Cyber Café e livraria, um Centro de Memória da Estrada de Ferro e uma unidade da biblioteca municipal com acervo em braile. No armazém de bagagens a proposta era implantar um espaço de exposições e atividades permanentes de ferromodelismo (CMDP, 2000). Porém, não há projeto anexado na documentação consultada.

Observa-se que, nesse movimento da prefeitura de promover a destinação de uso das edificações após a cessão, as propostas concentram-se no uso cultural e

institucional, tanto para a estação quanto para os armazéns. O pedido de cessão e a destinação de uso foram direcionados principalmente às edificações lindeiras do complexo, enquanto as edificações localizadas no interior, como as oficinas e a superintendência (Figura 28), já em desuso pela ALL, não receberam o mesmo empenho da municipalidade em sua preservação, ou mesmo um interesse para que a gestão destas edificações fosse passada para a municipalidade assim como ocorreu com a estação.

A única edificação, além das supracitadas em que há também um movimento de luta pela cessão ou posse é da sede da escola Matheus Maylasky, que se manteve operante desde sua inauguração, em meados da década de 1940. Somente em agosto de 2016, houve a assinatura do termo de guarda provisória do edifício da Escola Municipal Matheus Maylasky para o município de Sorocaba, assinado entre a prefeitura e a superintendência da união. O prazo da guarda foi o “prazo necessário à instrução e aprovação de processo de destinação definitiva” (CMDP, 2000, p. 374). Por se tratar de uma edificação em uso por uma tradicional escola de ensino fundamental no município, observa-se um esforço do poder público para conseguir a guarda da edificação.

A apresentação, por parte da prefeitura, do contrato de cessão das edificações e da lei que autorizou o crédito para o restauro da estação ao Ministério Público, resultou no arquivamento do procedimento preparatório iniciado em 2000. Esse arquivamento ocorreu em dezembro de 2007 (CMDP, 2000).

A cessão provisória das referidas edificações do complexo ferroviário gerou a ocupação do Armazém de Abastecimento pela Associação de Educação Cultura e Arte – AECA, entidade responsável pelo Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba, o MACS.⁴¹ Em março de 2008 foi firmado o termo de cooperação técnica entre o município e a entidade para a ocupação da referida edificação (CMDP, 2008). A AECA promoveu reformas e adaptações da edificação, sendo que até o presente momento não concluiu as obras previstas. O projeto e a adaptação da edificação serão discutidos neste trabalho mais adiante, no subcapítulo 2.3. Intervenções para acessibilidade nos edifícios públicos preservados do Complexo.

⁴¹ Fundado em 2004, o Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba possui acervo próprio, com 750 obras produzidas nas seguintes linguagens: pintura, gravura, escultura, fotografia, instalações e videoarte. Mantido pela Associação de Educação Cultura e Arte (AECA), o museu é privado, sem fins lucrativos (CMDP, 2008, p. 37-42).

Em 2010, o CONDEPHAAT elaborou um parecer técnico e a retomada do processo de tombamento. O parecer explicita a história da formação da ferrovia no município de Sorocaba, destaca a importância da sorocabana e de suas oficinas que constituem o maior conjunto de equipamentos da antiga Estrada de Ferro Sorocabana e indica a abertura de processo de estudo de tombamento da estação ferroviária, seus anexos, da praça Jardim Maylasky e vila dos ferroviários, das Oficinas de Locomotivas e Armazéns de Carga e Manutenção situados no interior do Complexo (CONDEPHAAT, 2011).

Neste parecer, constata-se, pela primeira vez, a compreensão da importância da preservação do complexo ferroviário e não de edifícios isolados, ao contrário da solicitação de tombamento enviada pelo IHGGS, que solicitava o tombamento apenas da edificação da estação, bem como os processos de tombamento da prefeitura que focavam apenas nos edifícios isolados que faziam frente à via pública.

Note-se que o processo de tombamento em nível estadual estava parado desde março de 2003. A partir do parecer técnico foi oficialmente aberto o processo n.º 34204/2011 e a notificação dos responsáveis pelas edificações, seguindo o trâmite legal. Foram notificados da abertura do processo: a Prefeitura de Sorocaba, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, a inventariança da RFFSA e a ALL. Não há nenhuma contestação da abertura do processo de tombamento (CONDEPHAAT, 2011).

Em 2015 o CONDEPHAAT elabora um parecer técnico de tombamento com a definição dos objetos a serem tombados (Figura 31). Neste parecer mais uma vez foi lembrada a importância do conjunto arquitetônico como um todo e em suas conclusões assim foi proposto seu tombamento. Dentre outras justificativas, foi explicitado que:

(...) verifica-se que o Complexo Ferroviário de Sorocaba consubstancia uma história multifacetada que oferece variadas entradas de análise, seja do trabalho operário, do desenvolvimento econômico do estado, do ensino profissionalizante, do programa variado de um empreendimento ferroviário, dentre outras perspectivas (CONDEPHAAT, 2011, p. 276).

No entanto a proposta de tombamento do complexo não abrangeu a sua totalidade, excluindo-se os galpões de caldeirarias e vagões (Figura 31), que eram as edificações em uso naquele momento, da mesma forma como o que ocorreu quando o tombamento do leito ferroviário foi proposto, em 1997, com a justificativa de que inviabilizaria a operação da ferrovia.

Anexo II – Mapa do Perímetro de Tombamento e de Área Envoltória



Figura 31: Anexo II do Perímetro de Tombamento e de área envoltória do Complexo Ferroviário de Sorocaba.

Para facilitar a leitura foi aumentada a legenda da imagem.

Fonte: CONDEPHAAT, 2011. p. 286.

Como parâmetro para a seleção das edificações a serem tombadas foi utilizada a periodização das construções (Figura 10). O limite temporal de tombamento foram

as edificações construídas até 1960. É importante salientar que metade do complexo ferroviário fica de fora do perímetro de tombamento. Se, por um lado é o CONDEPHAAT que reconhece o conjunto do complexo, não há uma leitura da formação do território que contemple o complexo, com os ramais férreos e demais galpões.

É fundamental destacar a importância do reconhecimento do conjunto do complexo ferroviário pelo CONDEPHAAT, cujo processo de tombamento foi fundamentado em um recorte temporal que buscou preservar a funcionalidade e a operação do conjunto que, até a presente data, estava operante para o transporte de cargas.

Neste mesmo ano, 2015, houve mais uma mudança na administração do complexo. Foi aprovada a fusão entre a Rumo Logística Operadora Multimodal S.A e a América Latina Logística (ALL). Leite (2017) aponta que a transição marcou uma mudança na gestão da ferrovia e o fim das operações nas oficinas da cidade de Sorocaba. O transporte de trens de carga foi encerrado.

Com as mudanças na gestão da ferrovia, algumas ações foram tomadas pela municipalidade. Em 2016, quinze dias após o encerramento das operações, é tombado a nível municipal em Grau de Preservação 2 (GP2), ou seja, volumetria e fachadas, o prédio das oficinas da Sorocabana (Leite, 2017; Prefeitura de Sorocaba, 2016).

O processo de tombamento das oficinas, no município, tinha sido aberto em 2001 e, como aponta Leite (2017, p. 85):

Portanto, via de regra, esses dois tombamentos em Sorocaba – Estação e Oficinas – confirmam um padrão de outros congêneres pelo país, por qualquer instância: na grande maioria das vezes, o Tombamento só se efetiva na eminência da perda do bem. Muitas decisões tomadas nesse afã da garantia da perenidade dos bens, nem sempre cumprem todo o rito burocrático e detalhado capazes de dar a sustentação jurídica a essas medidas céleres.

Como havia o processo de tombamento estadual, com as visitas técnicas do CONDEPHAAT ao complexo e a mudança da empresa gestora da ferrovia, a prefeitura tentava viabilizar a restauração da estação ferroviária mais uma vez, contratando em 2015 uma empresa para a execução do projeto de restauro da edificação. Usando verbas próprias, a prefeitura contratou por R\$100.000,00 um projeto de restauro do edifício da estação ferroviária, sem destinação de uso definida. No ano de 2019 foi aberto um edital de chamamento para encontrar empresas que se

interessassem por arcar com a restauração do edifício, orçado inicialmente no projeto de restauro no valor de R\$ 5 milhões. Nenhuma empresa se candidatou e o processo foi arquivado.

Cabe ressaltar que, em 2019, a cessão de cinco anos da prefeitura firmada em 2006 já havia expirado e não houve renovação. Portanto, se uma empresa se propusesse a fazer o restauro não teria garantias legais de guarda do bem, mesmo investindo uma grande quantia no seu restauro.

Em junho de 2016 o colegiado do CONDEPHAAT votou para a aprovação do tombamento do Complexo Ferroviário e mais uma vez os responsáveis foram notificados. Desta vez a Rumo, que assumira a gestão da ferrovia em 2015, contestou o tombamento. Apesar de reiterar que não era a proprietária das edificações do Complexo, mas sim a arrendatária, questionou a legalidade do processo e justificou que o tombamento seria altamente custoso para a empresa, e exemplificou: “o bem ‘tombado’ não é um sobrado, mas um ‘Complexo Ferroviário’ com uma miríade de despesas extremamente onerosas para a sua manutenção” (CONDEPHAAT, 2011, p. 455). Em fevereiro de 2018 o Complexo Ferroviário de Sorocaba foi finalmente tombado pelo CONDEPHAAT através da Resolução 013/2018 (CONDEPHAAT, 2018) (Figura 31).

No processo de tombamento esta contestação da Rumo não foi considerada, pois a empresa e sua antecessora já não promoviam a devida manutenção das edificações, apesar de o contrato de arrendamento estabelecer a responsabilidade de conservar as edificações; já havia um Auto de Constatação de Conduta Irregular pela falta de conservação das edificações.

No parecer técnico elaborado em 2014 pelo CONDEPHAAT, sobre a situação de conservação do Complexo o relatório aponta:

(...) em vistoria técnica realizada em 24 de outubro de 2013 constatou-se que a estação de Sorocaba permanece sem uso, apresentando bom estado de conservação apesar dos evidentes problemas de manutenção provocados, dentre outras causas, pela não ocupação dos espaços (CONDEPHAAT, 2011, p.177).

Em pouco mais de uma década e após a completa desativação do complexo, a situação deteriorou-se de maneira significativa. Durante visita realizada em 10 de julho de 2025, data em que a Ferrovia Sorocabana celebrava 150 anos, constatou-se o absoluto abandono das edificações. Diante do risco de desabamento, o acesso às oficinas, tombadas tanto em âmbito municipal quanto estadual, hoje encontra-se

restrito e vigiado. Não obstante, é possível identificar pontos de invasão do espaço, seja pela linha férrea, seja por trechos do perímetro onde a cerca foi violada (Figura 32, Figura 33 e Figura 34).



Figura 32: Antigo estacionamento e acesso às oficinas com entulho e vegetação alta; ao fundo, uma das oficinas.

Foto: da autora, 2025.



Figura 33: Antigo refeitório do Complexo Ferroviário.

Não consta no tombamento do CONDEPHAAT, mas encontra-se dentro do perímetro de tombamento.

Foto: da autora, 2025.



Figura 34: Muro de fechamento do entorno do complexo com partes caídas, ao fundo, cobertura de uma das oficinas em ruínas.

Foto: da autora, 2025.



Figura 35: Acesso principal às oficinas. Neste ponto é proibido ultrapassar. Ao fundo observa-se uma das oficinas e veículos abandonados.

Foto: da autora, 2025.

Houve inúmeras invasões nas edificações, acompanhadas de ações de depredação. Um exemplo significativo é o da edificação da Superintendência que, em fotos do relatório do CONDEPHAAT, de 2013, ainda preservava esquadrias e alguns móveis em seu interior (Figura 36 e Figura 38). Leite (2017) aponta que esta edificação foi brevemente cedida para o Instituto Federal de São Paulo (IFSP) a partir de 2014; no entanto, durante uma tentativa de adaptação para abrigar uma unidade da instituição, foram removidas todas as esquadrias e demolidas algumas paredes, o que levou ao embargo da obra. Pouco tempo depois, em 2019, a edificação sofreu um

incêndio em circunstâncias não identificadas, o que causou a ruína de sua cobertura (Antigo..., 2019). Na visita realizada por esta autora, em 2025, o edifício já estava em completo estado de ruína, sem telhado e sem esquadrias (Figura 37 e Figura 39).



Figura 36: Fachadas da Superintendência em dezembro de 2014.
Fonte: CONDEPHAAT, 2011, p. 257.



Figura 37: Fachadas da Superintendência em julho de 2025.
Foto: da autora, 2025.



Figura 38: Interior da Superintendência em novembro de 2011.
Fonte: CONDEPHAAT, 2011, p.258.



Figura 39: Interior da Superintendência em julho de 2025.
Foto: da autora, 2025.

Após o tombamento, a manutenção do complexo tornou-se praticamente inexistente, evidenciando-se invasões destinadas ao furto de telhas e outros equipamentos.⁴²

Após o fracasso do edital de chamada para o restauro da estação em 2019, poucas foram as ações voltadas ao complexo. As únicas movimentações nos processos foram trocas de mensagens entre a prefeitura e a Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União, do então Ministério da Economia. Em janeiro de 2022, em mensagem da Secretaria de Cultura, afirmava-se que a prefeitura ainda tinha interesse na cessão, bem como o interesse na exploração econômica do edifício da Estação Ferroviária (CMDP, 2000). Esta comunicação informal, sem documentação é prática frequente no tratamento da cessão das edificações atualmente.

No que se refere à guarda e destinação de uso das outras edificações do complexo, há dificuldades em estabelecer usos até mesmo para as edificações sob a cessão da prefeitura, como no exemplo do Armazém de Bagagens.⁴³

Situado ao lado esquerdo da estação, foi ocupado pela Secretaria de Cultura, como Barracão Cultural (Figura 28), em 2013, parcialmente para atividades artísticas e culturais. Em outra parte, abrigou a Casa do Turista, entre 2012 e 2020 e, por alguns anos, abrigou também uma unidade da Guarda Civil Municipal até 2022. No entanto, em junho de 2025, a edificação já não estava abrigando nenhuma destas atividades e apresentava sinais de abandono e ocupação informal (Figura 40).

⁴² Eram noticiados constantemente na imprensa local os furtos e o abandono das edificações do complexo. Cita-se como exemplo duas notícias: **Abandonado, Complexo Ferroviário de Sorocaba é alvo de furto e depredação.** Portal Porque. 31 out. 2025. Disponível em: <https://www.portalporque.com.br/sorocaba-regiao/abandonado-complexo-ferroviario-de-sorocaba-e-alvo-de-furto-e-depredacao/>. Acesso em: 10 nov. 2025. **Abandono de prédios das antigas oficinas do complexo ferroviário preocupa moradores em Sorocaba.** G1. 29 nov. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sorocaba-jundiai/noticia/2018/11/29/abandono-de-predios-das-antigas-oficinas-do-complexo-ferroviario-preocupa-moradores-em-sorocaba.ghtml>. Acesso em: 10 nov. 2025.

⁴³ O Armazém de Bagagens, era até pouco tempo conhecido como Barracão Cultural, seria um dos casos de estudo de acessibilidade desta pesquisa, porém devido ao abandono do uso público da edificação, não foi possível realizar as visitas de campo no interior desta.

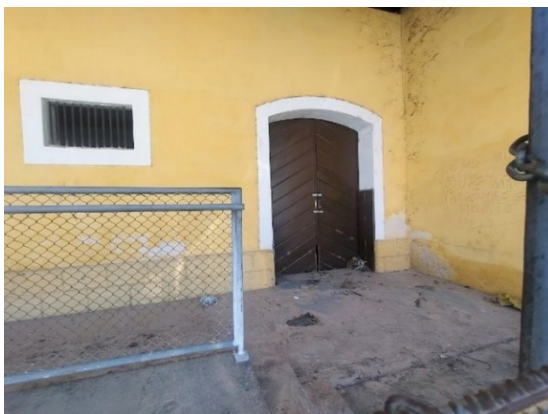


Figura 40: Armazém de Bagagens, atual Barracão Cultural com sinais de abandono e ocupação informal.
Foto: da autora, 2026.

Outra situação de disputa de posse de edificações do complexo foi a propriedade da equipe de futebol Estrada de Ferro Sorocabana Futebol Clube (Figura 41), fundada pelos ferroviários nos anos 1930. O terreno onde ele se situa foi doado pela União em 1981, tendo a obrigatoriedade do uso esportivo no local, sob pena de retorno à União (CONDEPHAAT, 2011). No entanto, com a desativação da ferrovia, o clube também acabou sendo desativado. Suas instalações foram a leilão em 2025, devido às dívidas fiscais com o Serviço Autônomo de Água e Esgoto de Sorocaba – SAAE, porém não foram arrematadas (Mega Leilões, 2025).



Figura 41: Arquibancada do Estádio Dr. Rui Costa Rodrigues parcialmente demolida.
Foto: da autora, 2026.

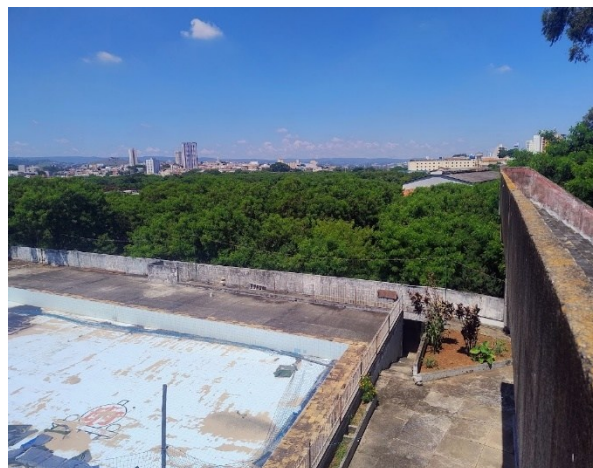


Figura 42: Piscina do Clube Estrada de Ferro Sorocabana desativada.
É possível ler a inscrição "EFS" no piso da piscina, ao fundo o complexo ferroviário tomado pela vegetação.
Foto: da autora, 2026.

Em 2021, foram embargadas as obras de demolição do estádio (Prefeitura..., 2021), que está incluso no tombamento do CONDEPHAAT. Atualmente o local abriga

uma escola de futebol particular para crianças. Em visita ao local constatou-se o estado de depredação da arquibancada original (parcialmente demolida) e das piscinas do complexo do clube, atualmente desativadas e não incluídas no tombamento estadual (Figura 41 e Figura 42).

Em contrapartida, um exemplo de conservação e destinação pode ser constatado no conjunto de três casas localizadas no Jardim Maylasky (Figura 28), que serviram de residência para os engenheiros-chefes da ferrovia, onde funcionam o atual Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, o Chalé Francês e a casa 52 (Figura 43). Esta última, por ser considerada descaracterizada, não foi tombada, mas encontra-se preservada por fazer parte da área envoltória. Segundo os pareceres do CONDEPHAAT, as casas, junto com outro conjunto de casas na mesma quadra, foram consideradas uma “Vila Ferroviária” (CONDEPHAAT, 2011).

O Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, foi criado em 1997, com um acervo de objetos utilizados pelos funcionários da ferrovia. A edificação foi destinada para o uso de museu, com administração da Secretaria de Cultura de Sorocaba desde os anos 1990. Ainda nesta época a edificação foi reformada para poder abrigar o acervo museológico (CONDEPHAAT, 2011, Prefeitura de Sorocaba, 1997).

O Chalé Francês também está sob cessão à municipalidade, apesar de não ter sido encontrado na documentação consultada o termo de cessão. Em 2008, através de uma parceria entre a prefeitura e o IAB (Instituto de Arquitetos do Brasil – Núcleo Sorocaba), foi feita uma reforma e adaptação da edificação que, por um tempo, abrigou na residência o MACS (enquanto as obras no Armazém de Abastecimento eram viabilizadas e executadas) e o porão foi reformado para poder abrigar um espaço de reuniões e eventos do IAB (CMDP, 2008). Atualmente, abriga a Secretaria de Cultura.

No relatório do CONDEPHAAT, apesar de ter sido apontado que as obras no Chalé Francês ocorreram antes do início do processo de tombamento, houve “um respeito as características da residência, (...) favorecendo uma leitura histórica do edifício” (CONDEPHAAT, 2011, p. 227).



Figura 43: Chaleir francês (à esquerda) e Casa n.º 52 (à direita).
Foto: da autora, 2025.

Ao analisar as atas, notícias e requerimentos da Câmara de Vereadores de Sorocaba, entre 2007 e 2025, sobre o interesse na preservação do complexo, constatou-se uma preocupação com as edificações isoladas, como a estação. Houve muitos questionamentos de vereadores sobre o abandono da ferrovia e do prédio da estação, bem como da atuação da concessionária na preservação das edificações e notificações sobre os furtos e depredações.

A prefeitura respondeu aos requerimentos da Câmara sob justificativa que estava adotando providências e, ao longo do tempo, justificou a ausência de ações concretas com a alegação de que os projetos de restauro para a estação estavam em elaboração, embora tais projetos, conforme apontado, jamais tenham sido executados.

Foram realizadas pelo menos duas audiências públicas na Câmara de Vereadores sobre a questão da preservação ferroviária, uma em 2014 e a outra em 2024. Também houve várias solicitações de esclarecimentos por parte dos vereadores às concessionárias (RUMO e ALL) ao longo dos anos.⁴⁴

A prefeitura sempre manifestou interesse na concessão da gestão das edificações. Porém, as dificuldades causadas pelo imbróglia jurídico criado em relação ao complexo, inibiu o interesse dos possíveis interessados, levando a que poucas ações da municipalidade pudessem ser efetivadas.

Por outro lado, destaca-se a ação de entidades de preservação da memória operária, como o Manto Cia. de Teatro, que ocupou barracão central da oficina de locomotivas (principal edificação do conjunto das oficinas de manutenção do

⁴⁴ Podemos citar como exemplo cobranças de vereadores à Rumo pelo abandono das edificações, sem a devida resposta da empresa, ou as justificativas evasivas que a Prefeitura envia à Câmara afirmando que a responsabilidade das edificações é do Governo Federal.

complexo), entre 2011 e 2015, através de uma residência artística, promovendo espetáculos artísticos no interior do complexo e estimulando a população a adentrar o espaço antes visto como inacessível. Leite (2017) aponta o entusiasmo da população ao conhecer os espaços das oficinas nas apresentações do grupo: “(...) era comum ver o deslumbramento que o público tinha ao adentrar as oficinas da Sorocabana e dizer: ‘— Que nem imaginava que havia isso em Sorocaba’” (Leite 2017, p. 147).

No entanto, a partir da fusão da RUMO com a ALL houve o cancelamento da cessão de uso da edificação, sendo o grupo despejado (Leite, 2017). Atualmente o grupo ainda está em funcionamento e ocupa a Estação Paula Souza, também ligada à linha férrea.

Esta estrutura fabril do complexo, com o fechamento e a impossibilidade de acesso ao seu interior, dificultou ainda mais a compreensão de conjunto. Com exceção do caso citado acima, raramente pessoas que não fossem funcionárias da ferrovia adentravam o interior do complexo, o que dificulta a sua preservação.

Na entrada do Armazém de Abastecimento, atual MACS (Figura 28) há uma placa preservada com os seguintes dizeres: “expressamente proibida a circulação de pessoas não funcionárias ativas da ferrovia” (Figura 44), reiterando que o interior do complexo não é um local para circulação da população.



Figura 44: Placa fixada na entrada do antigo Armazém de Abastecimento, atual MACS.
Foto: da autora, 2025.

Conforme foi apresentado no item anterior (2.1.1.) o tecido urbano formado, com os fundos dos lotes fazendo divisa com o complexo ferroviário, configurou uma barreira intransponível para os pedestres.

Discutir a acessibilidade do complexo é também discutir a permeabilidade entre as edificações e a ressignificação de seu espaço. Não são edificações isoladas, mas um conjunto de mais de 40 edificações, cada uma com sua singularidade e, ao mesmo tempo, mantendo relação com as outras.

2.3. Intervenções para acessibilidade nos edifícios públicos preservados do Complexo

Facilitar a mobilidade e acessibilidade nas edificações em uso do complexo ferroviário, pode auxiliar na valorização e estimular a sua preservação. As edificações que abrigam usos públicos, como o Museu da Estrada de Ferro Sorocabana e o MACS, são obrigadas, pela legislação vigente, a promover a acessibilidade no seu interior.

O objetivo deste subcapítulo é discutir as ações de promoção de acessibilidade empreendidas, executadas ou não, no complexo. O recorte de seleção foi em edificações de uso público, voltadas à via e de fácil visualização pela população. Os dados foram obtidos nos processos de tombamento das edificações e do complexo e de processos administrativos de contratação de serviços (CPL) da Prefeitura de Sorocaba.⁴⁵

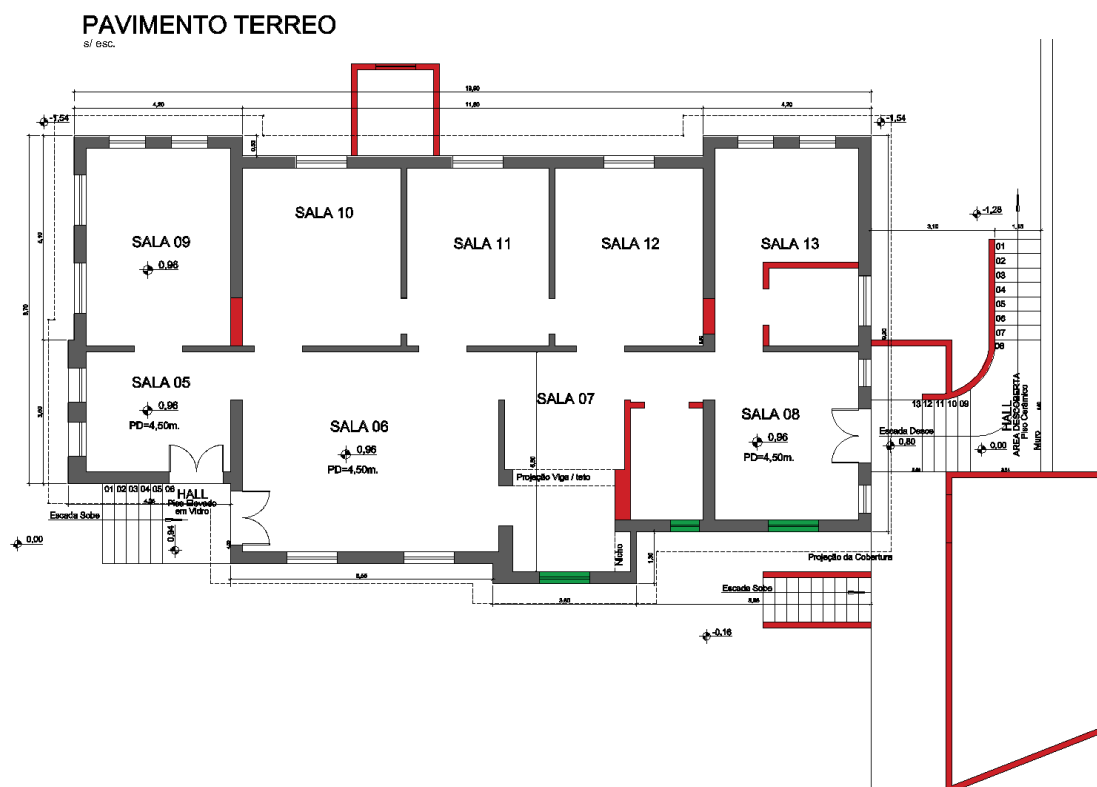
2.3.1. Intervenções para acessibilidade no Museu da Estrada de Ferro Sorocabana

A primeira edificação a ser aberta ao público para uso cultural foi o Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, em 1997, situado em uma das casas da vila Maylasky (Figura 28). Em 1996, foi proposto um projeto de adaptação da edificação para abrigar um museu, originalmente de uso residencial. O projeto foi elaborado por Emanuel V. L. Massarani, coordenador geral para a recuperação do patrimônio histórico e ambiental da prefeitura de Sorocaba naquele momento, e pelo engenheiro civil Vanderlei L. Gomes. No projeto (Figura 45) e nos relatórios apresentados ao CMDP, o foco das intervenções foi a adaptação da edificação, a demolição de anexos e a

⁴⁵ A análise das condições de acessibilidade propriamente será tratada no Capítulo III.

reforma e atualização da infraestrutura hidráulica e elétrica (Prefeitura de Sorocaba, 1997).

No momento da execução destas alterações a edificação não estava tombada, sendo assim, as intervenções não tinham a obrigação de seguir qualquer diretriz legal e, apesar de em 1997 já haver a NBR 9050, não havia uma norma que exigisse um projeto de acessibilidade em adaptações.⁴⁶



⁴⁶ Lei n.º 10.098/2000, para compreender melhor o histórico da legislação de promoção de acessibilidade no Brasil ver o subcapítulo 1.3.1 A legislação de preservação e acessibilidade no Brasil.

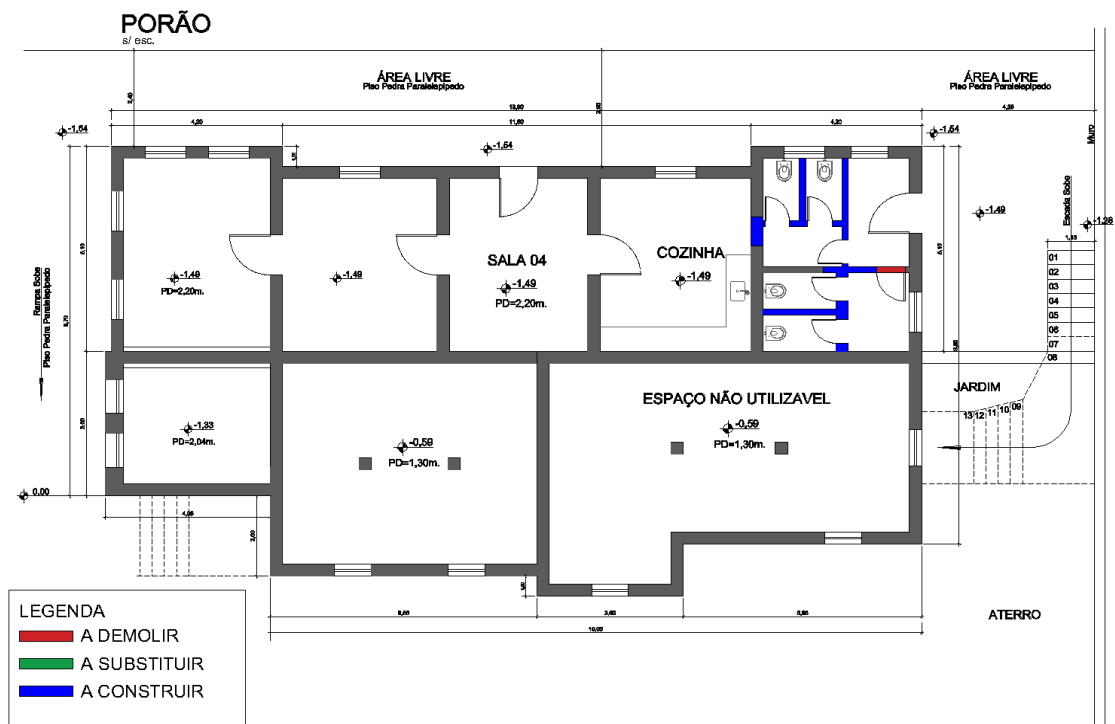


Figura 45: Planta do pavimento térreo (acima) e pavimento inferior (porão, abaixo) do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana com as alterações executadas em 1997.

Em vermelho: a demolir; em verde: a substituir; em azul: a construir.

Fonte: Elaboração própria elaboração própria sobre base da Prefeitura de Sorocaba, 2026.

Em 2013, a prefeitura fez a licitação do projeto de reforma e restauro do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana e da Casa do Turista (também no complexo ferroviário, alocada no Barracão Cultural). No projeto houve previsão de intervenções de adaptação para promover acessibilidade, com inclusão de um banheiro PNE, além da construção de uma rampa lateral em estrutura metálica e a instalação de guarda-corpo na escada de acesso (Figura 46). No entanto, manteve-se o piso de paralelepípedo existente no entorno da edificação, que não favorece a acessibilidade (Prefeitura de Sorocaba, 2013a).

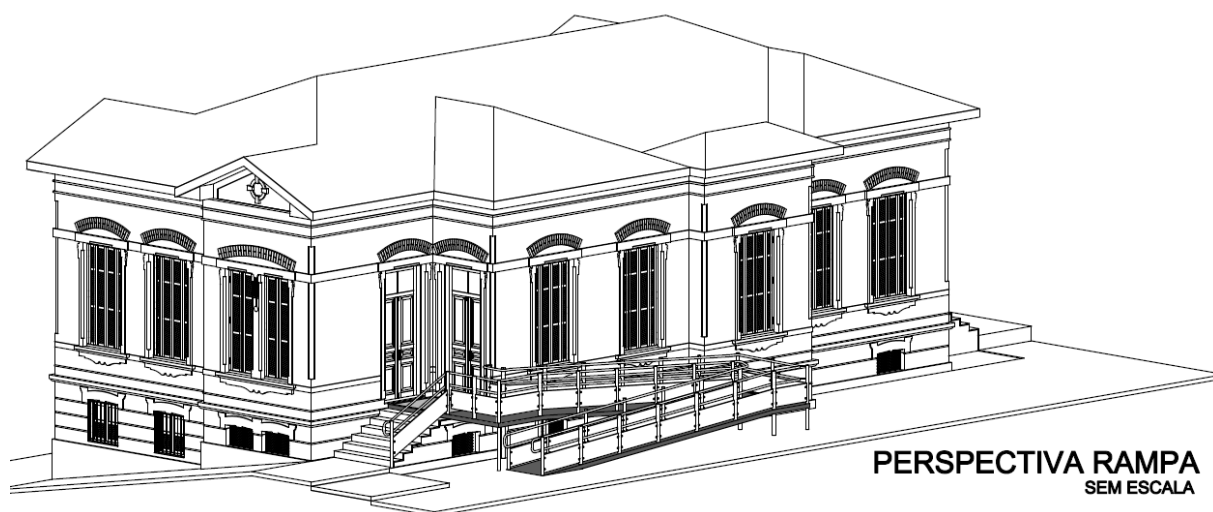


Figura 46: Projeto de rampa para Museu da Estrada de Ferro de Sorocaba. Observa-se a inclusão de patamar confinando o espaço de manobra para acesso à rampa. Fonte: Prefeitura de Sorocaba, 2013a.

Em 2020, foi contratada uma empresa para a execução das obras, sendo concluídas as reformas em 2023, porém, não foi executada a rampa de acessibilidade. Na documentação investigada não há nenhuma justificativa para a não execução das intervenções de acessibilidade⁴⁷ (Prefeitura de Sorocaba, 2020).

O CMDP, em 2015, aprovou as alterações e adaptações da edificação e salientou a necessidade de enviar relatórios mensais ao conselho sobre a execução da obra. Tais relatórios também não foram localizados (Prefeitura de Sorocaba, 2013a).

Ao analisar as intervenções de acessibilidade propostas, apesar de não terem sido executadas, observa-se um desconhecimento do tema ao ser mantido o piso de paralelepípedo, com textura irregular, na calçada de acesso à rampa da edificação (Figura 48). Neste caso, a intervenção se limitava à remoção da vegetação entre as pedras e rejuntamento com areia.

⁴⁷ O processo físico da licitação foi extraviado, sendo acessível apenas o processo digital (CPL 528/2020). Em decorrência da falta de informações, foram solicitadas à empresa responsável pelas reformas, o Estúdio Sarasá Conservação e Restauração S/S LTDA, informações sobre a decisão de não fazer as referidas adaptações, sem resposta da empresa. Também foram solicitadas, via Lei de Acesso à Informação, tais questionamentos, sendo respondido, em dezembro de 2025, que a empresa justificou a não execução por “conflito projetual”.

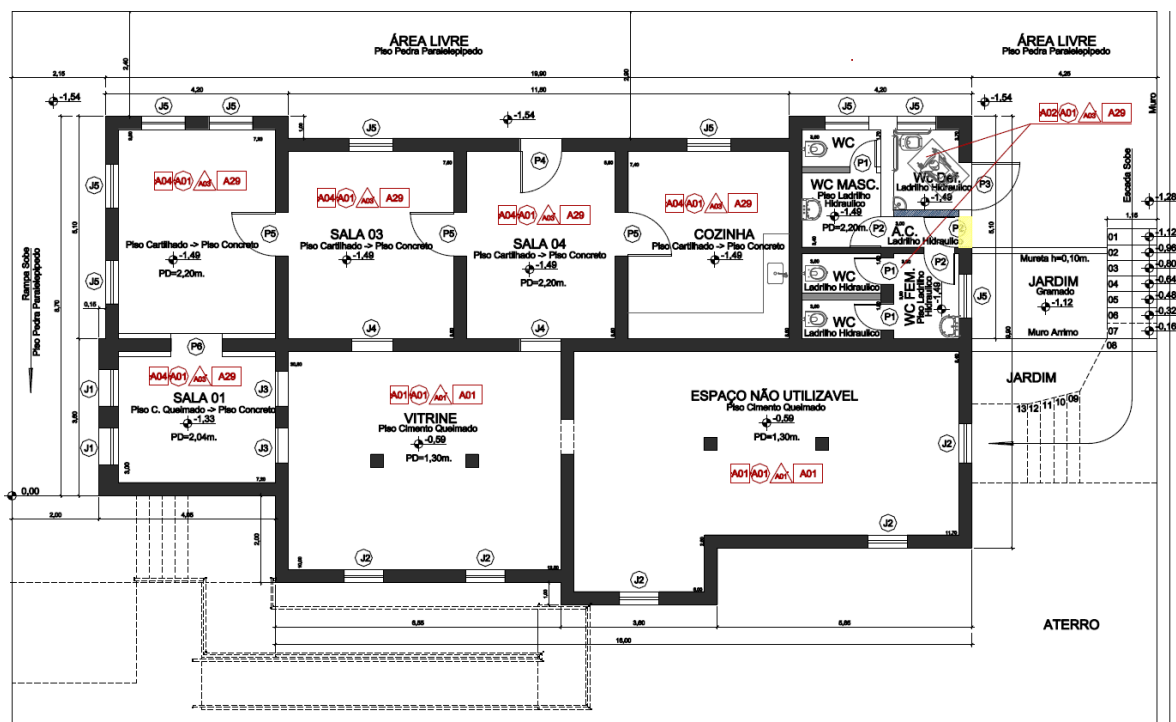


Figura 47: Planta do pavimento inferior do Museu da Estrada de Ferro com o acesso externo ao banheiro PNE e à projeção da rampa de acessibilidade.

Fonte: Prefeitura de Sorocaba, 2013a.



Figura 48: Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, e seu entorno com piso de paralelepípedo com desníveis e grama nos vãos entre as pedras.

Foto: da autora, 2025.

Tal proposta não possibilitaria o acesso à edificação de pessoas com deficiência, pois não resolveria a questão da acessibilidade do entorno. Este calçamento também dificultaria o acesso ao banheiro PNE, que é feito através da parte externa da edificação (Figura 47). Na documentação consultada não há um estudo sobre a originalidade deste calçamento para justificar a sua manutenção.

2.3.2. Intervenções para acessibilidade no Barracão Cultural (antigo Armazém de Bagagens)

Na mesma licitação e pelo mesmo escritório, no ano de 2013, foi proposto o projeto para acessibilidade ao Barracão Cultural e Casa do Turista (Figura 50). Como apresentado no item anterior (2.2.), o antigo Armazém de Bagagens foi reformado por volta do ano de 2008, e passou a abrigar o Barracão Cultural a partir de 2013.

No parecer do CONDEPHAAT consta que as obras de reforma mantiveram as características externas e internas da edificação, contudo, sem a diferenciação da edificação original dos anexos realizados posteriormente (CONDEPHAAT, 2011).

Em foto de 2008 (Figura 49), observa-se essa diferença entre as construções, oculta após as intervenções, em seu estado atual, como a homogeneização do telhado e a supressão de aberturas na fachada frontal. Em 2008, ano da conclusão destas reformas, o processo de tombamento do CONDEPHAAT ainda não havia sido finalizado e não foi encontrada nos arquivos municipais documentação sobre a execução desta reforma, apenas o processo licitatório da segunda reforma de 2015 (Prefeitura de Sorocaba, 2013a; Prefeitura de Sorocaba, 2015).



Figura 49: Foto do antigo Armazém de bagagens antes da primeira reforma.
Fonte: Prefeitura de Sorocaba, 2013a.



Figura 50: Edifício reformado para abrigar o Barracão Cultural.
Foto: da autora, 2025.

No projeto de 2015 (Figura 51) foram apontadas as adaptações para acessibilidade realizadas anteriormente, como o sanitário PNE e as rampas. A nova intervenção para acessibilidade proposta foi a instalação de piso tátil de alerta, principalmente nos acessos (Prefeitura de Sorocaba, 2015). Em visita técnica ao local, em 2025, constatou-se que não foram executados os pisos táteis no acesso externo (Figura 52).

A prefeitura foi questionada sobre a execução da reforma e restauro do Barracão Cultural, através de protocolo via Lei de Acesso à Informação. As obras foram concluídas em dezembro de 2022 com 53% das condições contratuais não executadas. A empresa responsável pelas obras alegou que a falta de itens na planilha do projeto causava “conflito projetual”.

Importante salientar que o projeto tinha sido elaborado quase dez anos antes (2013), agravando a deterioração da edificação, após decorrido tanto tempo.

Em 2023 foram entregues as ações do restauro na edificação, baseadas no referido projeto (Campos, 2023). Nas imagens divulgadas pela prefeitura, observa-se à não execução do piso tátil previsto em projeto (Figura 53). Pouco tempo depois da reabertura, o espaço foi fechado novamente sem explicações, permanecendo fechado até a presente data.

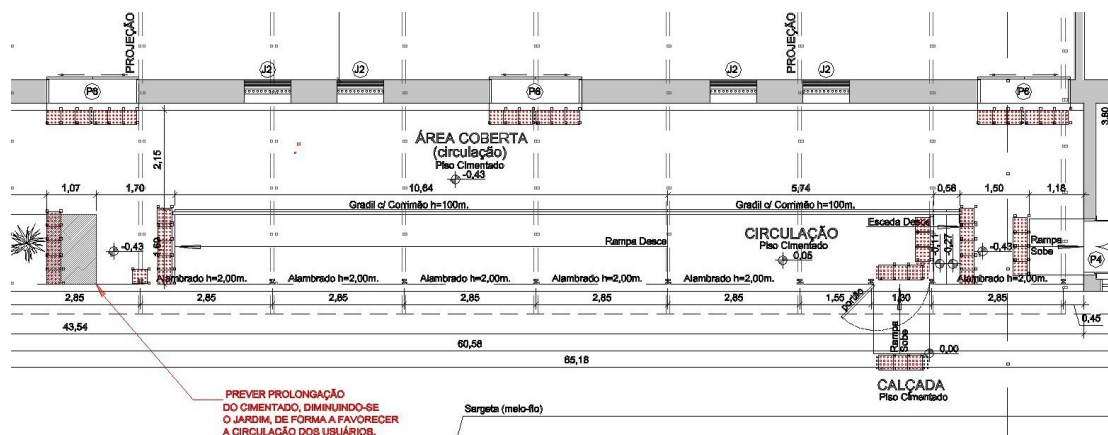


Figura 51: Trecho do projeto de reforma e restauro do Barracão Cultural, em que se prevê a instalação de pisos táteis (em vermelho) e aumento de áreas de giro nos acessos.

Fonte: Prefeitura de Sorocaba, 2015.



Figura 52: Acesso ao Barracão Cultural. Nota-se a ausência de execução de piso tátil.
Foto: da autora, 2025.

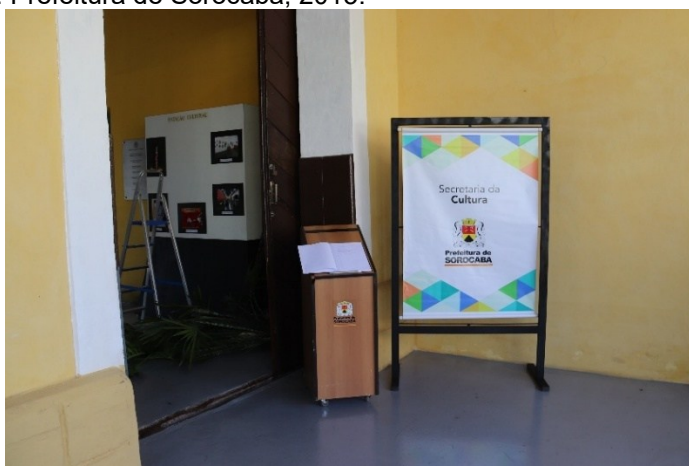


Figura 53: Interior do Barracão Cultural, em sua reinauguração em 2023, sem o piso tátil de alerta previsto no projeto.

Fonte: Campos, 2023.

2.3.3. Intervenções para acessibilidade no Museu de Arte Contemporânea - MACS (antigo Armazém de Abastecimento)

O antigo Armazém de Abastecimento, atual Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba, é administrado pela Associação de Educação Cultura e Arte – AECA, e ocupa o local desde 2008. Num primeiro momento, as reformas na edificação tinham como intuito viabilizar a instalação do museu, com a reforma da cobertura e a demolição de anexos (Figura 54). Tais propostas foram aprovadas pelo CONDEPHAAT (CONDEPHAAT, 2011; CMDP, 2008).

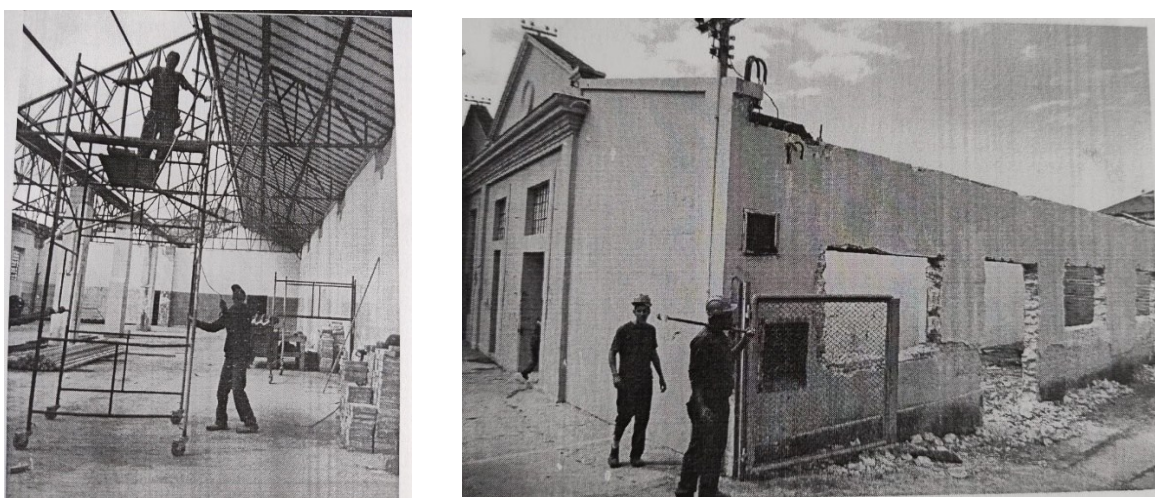


Figura 54: Antigo Armazém de Abastecimento. Reforma do telhado da edificação (à esquerda) e demolição de anexos (à direita).

Fonte: CMDP, 2008.

O projeto de adaptação e ampliação da edificação foi elaborado pelo escritório de Pedro Mendes da Rocha. O projeto previa a construção de um anexo em estrutura metálica junto à fachada lateral da edificação. Este projeto também foi aprovado pelo CONDEPHAAT (CONDEPHAAT, 2011; CMDP, 2000).

O projeto previa rampas e a inserção de uma caixa de elevador na parte posterior da edificação (esta última já edificada) (Figura 56), assim como banheiros PNE no anexo externo (Figura 57). Porém, as intervenções para acessibilidade propostas foram para o interior da edificação.



Figura 55: Projeto de ampliação MACS.
Fonte: CMDP, 2008.



Figura 56: Anexo na parte posterior da edificação do MACS e elevador de acesso.
Foto: da autora, 2025.

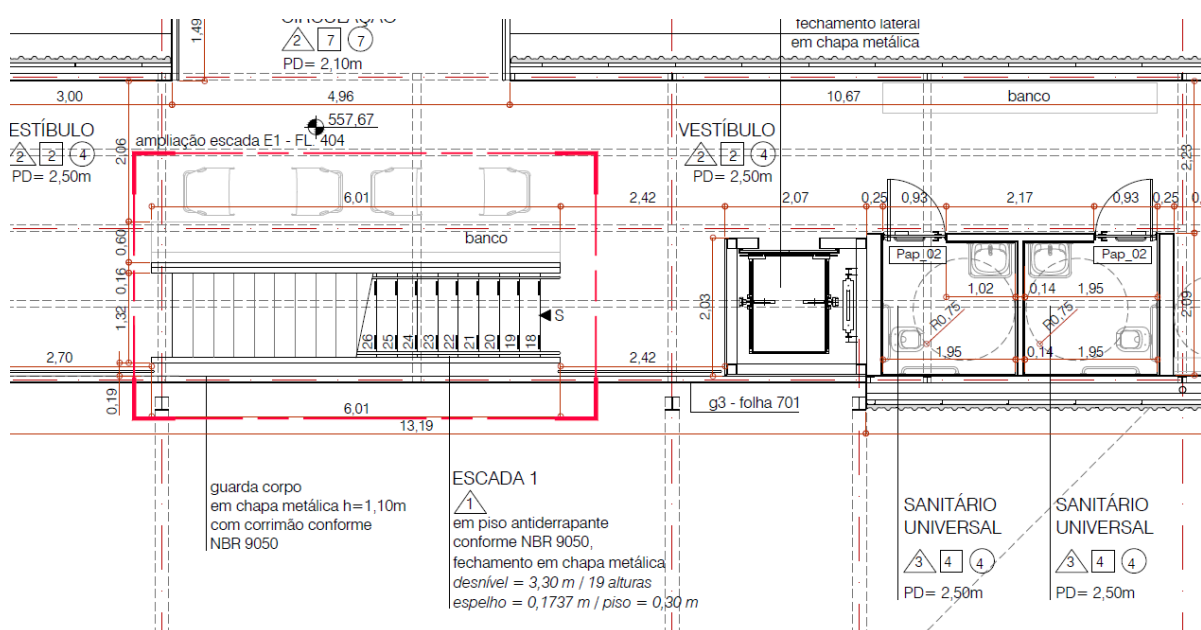


Figura 57: Detalhe das intervenções no anexo do MACS, com as observações de adaptação para acessibilidade.
Fonte: Prefeitura de Sorocaba, 2013b.

Devido ao alto custo de execução, o projeto proposto inicialmente foi recusado. O projeto aprovado excluiu as intervenções no anexo, propondo que o acesso da edificação seja realizado pela lateral do edifício, onde haverá um estacionamento para o acesso de veículos (Figura 58). Este novo projeto soluciona o problema de falta de acessibilidade externa, como o acesso de vaga PNE, com rebaixamento de piso e introdução de rota acessível até a edificação.

Em março de 2026 foi inaugurado o novo espaço expositivo do museu, restando apenas a inauguração do auditório (Figura 59), situado no pavimento superior para a conclusão do projeto. Para efeitos de execução o projeto foi alterado

em alguns pontos, a principal alteração se dá pela acessibilidade no acesso, sendo previsto um acesso de pedestres isolado e acessível (Figura 60).

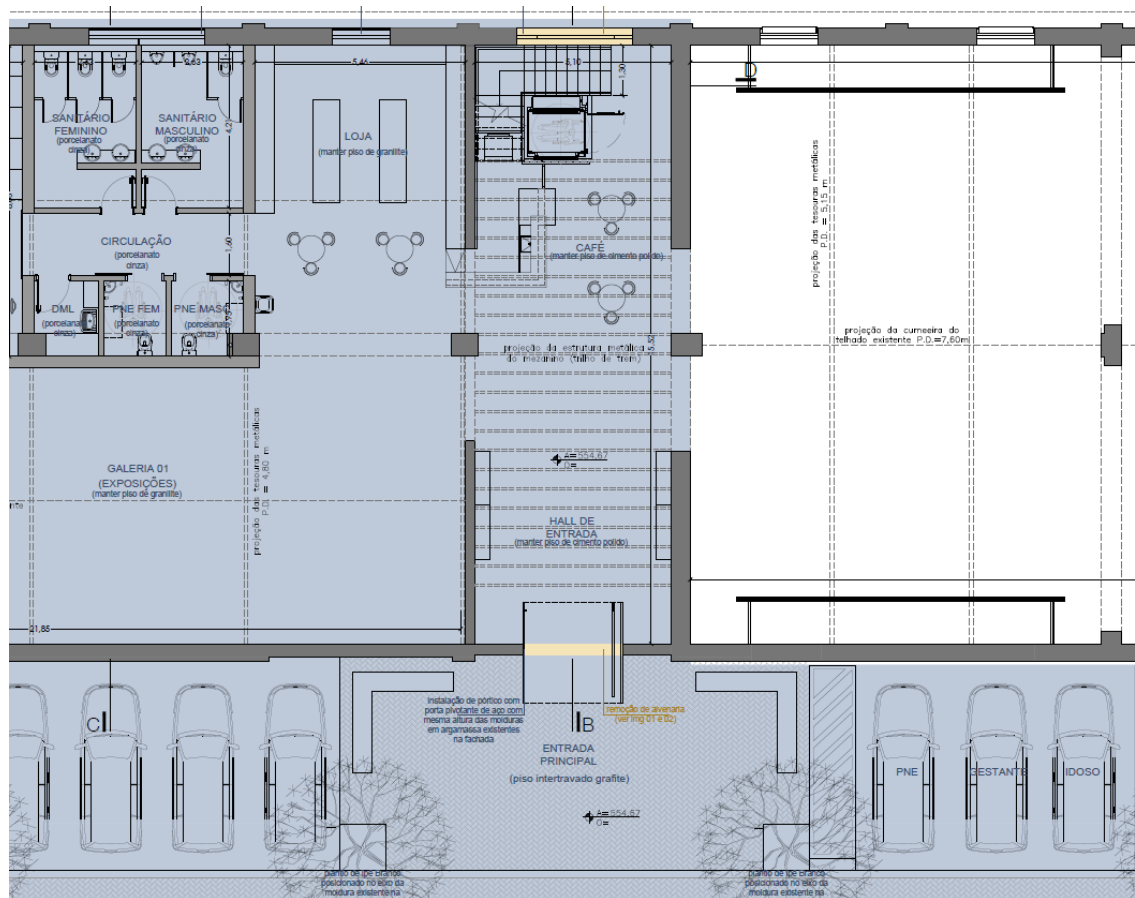


Figura 58: Detalhe da nova planta de adaptação do MACS com a inclusão de sanitário PNE no interior da edificação, escada e elevador, e o novo acesso ao museu, com previsão de vagas PNE, gestante e idoso.

Fonte: Luciana Valsechi, 2022.

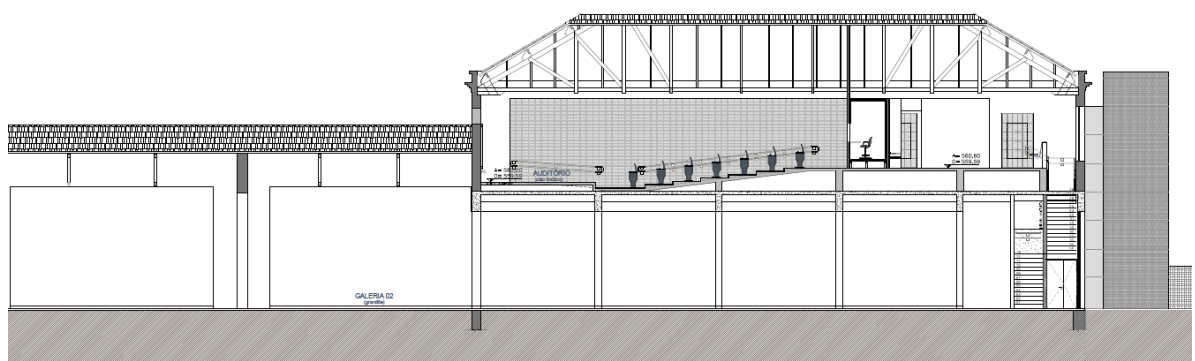


Figura 59: Corte do projeto do MACS, com o auditório situado no pavimento superior. Não concluído.

Fonte: Luciana Valsechi, 2022.

Esta última alteração do projeto, prevê ações de acessibilidade no acesso ao museu, alterando o calçamento atual. Todas as alterações do projeto foram aprovadas pelo CONDEPHAAT e pelo CMDP.

Todos os projetos de ampliação do MACS consideraram a acessibilidade, principalmente após as alterações de projeto. Caso seja concluído o projeto, este terá uma acessibilidade satisfatória.



Figura 60: Novo acesso de pedestres do MACS, com rampa isolada do fluxo de veículos e criação de praça na lateral do museu (à esquerda).

Fonte: Luciana Valsechi, 2026.

2.3.4. Intervenções de acessibilidade na Estação Ferroviária

Não obstante o edifício da Estação Ferroviária ser o único que ainda não teve uma destinação, como apontado no item 2.2, foi o que mais teve atenção do poder público municipal, com muitas propostas de intervenção e adaptação para novo uso.

Em 2016, foi elaborado um projeto de restauro da estação. A proposta, apesar de não prever um uso específico, propunha adaptações para a acessibilidade da edificação, como a inserção de elevadores e sanitários PNE (Figura 61) (Prefeitura de Sorocaba, 2016).

Conforme apontado no item anterior (2.2), o projeto nunca destinou um uso específico da edificação, o que fica vago na distribuição interna com a delimitação dos locais apenas como “ambiente”. A falta de especificação de um uso pode ter prejudicado a execução do projeto.

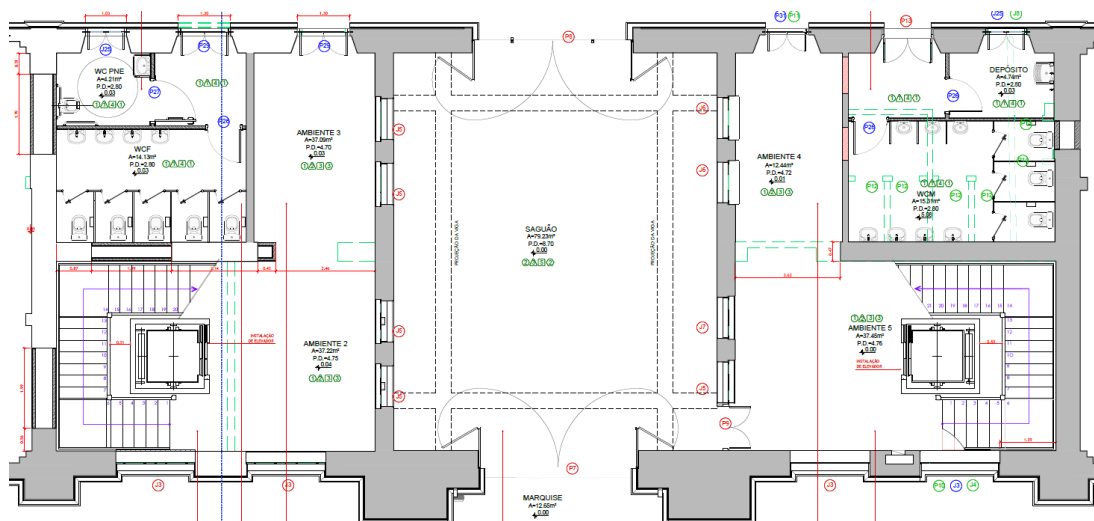


Figura 61: Setor da planta do pavimento térreo da Estação Ferroviária com propostas de adaptações para acessibilidade.
Fonte: Prefeitura de Sorocaba, 2016.

Na documentação consultada, não há dados sobre intervenções nas outras edificações do complexo. Como grande parte das edificações do complexo estão sob a gestão da RUMO e, como apontado no item anterior (2.2), não há dados de investimentos na manutenção. Desta forma, foi somente analisado a atuação da prefeitura em relação à promoção de acessibilidade nas edificações, durante a gestão.

Conforme apontado, houve uma preocupação com a adaptação das edificações em seu interior, concentrada apenas na acessibilidade física (rampas, elevadores e sanitários PNE).

Considerando os projetos de intervenção mais recentes, em que a acessibilidade se tornou uma obrigação legal, constatou-se que os princípios do Desenho Universal⁴⁸ não foram contemplados no projeto. A preocupação dos projetistas se limitou ao cumprimento estrito das normas, tratando a acessibilidade apenas como mais um quesito a ser atendido.

Outro ponto importante foi a ausência de um projeto de acessibilidade que incluísse propostas de acesso externo à edificação, como, por exemplo, uma rota acessível de ligação entre as edificações.

⁴⁸ Os princípios de Desenho Universal são: 1) uso equitativo; 2) uso flexível; 3) uso simples e intuitivo; 4) informação de fácil percepção; 5) tolerância ao erro; 6) baixo esforço físico; 7) dimensão e espaço para aproximação e uso. Para saber mais veja o subcapítulo 1.1.

A acessibilidade deve ser pensada além dos ambientes internos, incluindo os percursos urbanos até o acesso desses bens (Melo, 2023). O usuário tem que possuir condições de acessar a edificação com autonomia e segurança.

O tratamento dado à acessibilidade, nos projetos analisados, evidencia que os desafios relacionados à sua aplicação surgem já na fase de elaboração. Além disso, observa-se que, durante a etapa de execução, muitas das propostas de acessibilidade não foram implementadas, sem que fossem apresentadas justificativas para tal. Diante disso, no Capítulo III, foi realizada uma análise *in situ*, da situação atual de acessibilidade das edificações e do entorno do complexo.

O recorte para a análise de acessibilidade abrangeu os setores em que há visibilidade do complexo, como os trechos 1 e 3 e, a partir deste critério foi feita uma visita exploratória de toda a extensão selecionada, sendo possível identificar sete pontos que margeiam o Complexo, como pontos de visão, acesso ou transposição de linha férrea - pontos de maior fluxo de pedestres - para a análise (Figura 62):

- 1) Acesso à Estação Ferroviária, Barracão Cultural e MACS
- 2) Praça Maylasky;
- 3) Terminal urbano rodoviário Santo Antônio e transposição da linha férrea;
- 4) Escola Municipal Matheus Maylasky e transposição da linha férrea;
- 5) Acesso ao Complexo Ferroviário pela praça Frank Speers;
- 6) Antigo acesso ao Grêmio FEPASA na rua Hélio Monzoni;
- 7) Passagem sobre o córrego do Supiriri na avenida Dom Aguirre e;
- 8) Cruzamento da Avenida Afonso Vergueiro com a avenida Dom Aguirre.

O percurso inicia-se e finaliza na Estação Ferroviária, por ser o principal marco do Complexo Ferroviário, apesar de haver dificuldades para visualização em vários trechos de seu entorno, como nas ruas Cap. Carlos Oetterer e rua Aparecida, o que impediu a análise do perímetro por completo (Figura 63).



Figura 63: Vista da rua Cap. Carlos Oetterer (à esquerda) e rua Aparecida (à direita), que fazem divisa e, ao mesmo tempo, o fechamento da visão do Complexo Ferroviário.
Foto: da autora, 2026.

A análise de acessibilidade do entorno do complexo ferroviário foi feita através da metodologia de visita exploratória, com a verificação dos requisitos da NBR 9050/2020 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, e da NBR 16537/2024 - Acessibilidade - Sinalização tátil no piso. Para isso foi elaborada uma planilha (ANEXO 1) (Quadro 2) com os principais itens de acessibilidade avaliados.

Os critérios de acessibilidade analisados foram:

- 1) Acessibilidade no passeio público;
- 2) Semáforos e transposições de vias e;
- 3) Acesso aos edifícios que fazem parte do complexo.

Quadro 2: Modelo de planilha de análise de acessibilidade no passeio público do entorno e acessos do Complexo Ferroviário.

PLANILHA DE ANÁLISE DE ACESSIBILIDADE URBANA								
Local: _____				data: ____/____/____				
1 PASSEIO PÚBLICO								
ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
1.1	NBR9050/2020	6.12.3 b)	As calçadas possuem faixa livre com largura mínima de 1,20 m?					
1.2	NBR9050/2020	6.12.3 b)	A faixa livre ou passeio das calçadas possui inclinação transversal de até 3%?					
1.3	NBR9050/2020	6.12.3 b)	As faixas livres não possuem obstáculos (postes de sinalização, vegetação, desníveis, rebaixamentos)?					
1.4	NBR9050/2020	6.12.3 b)	A altura livre dos passeios é de, no mínimo 2,10m (verificar obstáculos como placas, beirais, ramos de árvores)?					
1.5	NBR9050/2020	6.3.2	Os passeios possuem piso com superfície regular, firme, estável, não trepidante para dispositivos com rodas e antiderrapante, sob qualquer condição (seco ou molhado)					
1.6	NBR16537/2024	7.8.2	Nos passeios há sinalização tátil direcional?					
1.7	NBR16537/2024	7.3.5 e 7.3.8	Esta sinalização tátil está em cor contrastante com o piso existente e com faixas laterais, com no mínimo 0,60 m de largura com superfície lisa e antiderrapante?					

2 SEMÁFOROS E TRANSPOSIÇÕES DE VIAS								
				FL02/03				
ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
2.1	NBR9050/2020	6.12.7.3	Existe faixa de pedestre com guia rebaixada ou em nível em ambos os lados da via?					
2.2	NBR9050/2020	5.6.4.3	Na existência de semáforo há sinalização sonora quando aberto?					
2.3	NBR9050/2020	8.2.2.1	Existe foco de acionamento para travessia de pedestre com altura entre 0,80m a 1,20m do piso?					
2.4	NBR9050/2020	6.12.7.3	A rampa para acesso a calçada possuem inclinação igual ou inferior a 8,33% (nas rampas laterais e central)?					
2.5	NBR9050/2020	6.6	Os rebaixamentos de calçadas novas ou reformadas possuem largura maior ou igual a 1,50m, admitindo-se o mínimo de 1,20m?					
2.6	NBR9050/2020	6.12.7.3	Os rebaixamentos de calçadas são feitos de forma a não reduzir a largura da faixa livre ou passeio em medida inferior a 1,20m?					
2.7	NBR16537/2024	6.6	Quando da passagem de pedestres há piso tátil de alerta identificando esta?					
2.8	NBR9050/2020	6.12.7.3.1	Não há desnível entre o término do rebaixamento da calçada e o leito carroçável em calçadas novas ou reformadas?					

3 ACESSO AO EDIFÍCIO								
ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
3.1	NBR9050/2020	6.2.4	Há rota acessível interligando as vagas reservadas dos estacionamentos aos acessos?					
3.2	NBR9050/2020	6.2.4 e 6.14.1.2	A vaga acessível se encontra a menos de 50m do acesso a edificação					
3.3	NBR9050/2020	6.2.4 e 6.14.1.2	A vaga acessível está vinculada a uma guia rebaixada?					
3.4	NBR9050/2020	6.2.2	A edificação possui alguma entrada em nível ou adaptada com rampas ou plataforma elevatória?					
3.5	NBR9050/2020	6.3.4.2	Quando da presença de rampas em desníveis maiores que 2cm elas obedecem a inclinação máxima de 8,33%					
3.6	NBR9050/2020	6.3.4.4 e 6.6.2.6	Há corrimão para as rampas de acesso à edificação?					
3.7	NBR9050/2020	6.3.4.4	As rampas e passagens de acesso possuem largura mínima de 0,90m?					
3.8	NBR9050/2020	6.2.8	Há piso tátil de alerta sinalizando o acesso da edificação?					

Fonte: Adaptado de DISCHINGER; BINS ELY e PIARDI, 2012, NBR 9050/2020 e NBR 16537/2024.

Nos pontos 3, 6, 7 e 8 (Figura 62) não foi avaliado o item “3) acesso ao edifício” pois não há entrada para nenhuma edificação, apenas a calçada.

A seguir será apresentada a análise de acessibilidade em cada ponto. Todas as planilhas de análise elaboradas estão no ANEXO 01.

3.1.1. Ponto 01 (Trecho 1): Acesso à Estação Ferroviária, Barracão Cultural e MACS

Iniciou-se o percurso no ponto de maior visibilidade do complexo, que abriga as edificações que hoje possuem uso cultural, pois seria onde se esperava encontrar mais ações de promoção de acessibilidade.

Nesse setor, há uma faixa de pedestres elevada, acionamento de semáforo por pedestres, vagas PNE e para idosos. No entanto, observa-se que há uma leitura equivocada na adaptação da norma, como na instalação de piso tátil no rebaixamento de piso, mas a sem faixa de pedestres, assim como a ausência de guia rebaixada entre a vaga PNE e o MACS e Barracão Cultural (Figura 64).



Figura 64: Vaga PNE em frente à Estação Ferroviária, sem rampa para acesso à calçada (à esquerda); rebaixamento da calçada com piso tátil de alerta, desassociado da faixa de pedestres (à direita).

Foto: da autora, 2025.

O local é servido por um ponto de ônibus e possui um fluxo de veículos intenso. Devido à instalação da SECULT no Chalé Francês, situado na Praça Maylasky (Ponto 2) o bolsão de estacionamento é frequentemente utilizado por funcionários da secretaria e visitantes (Figura 65).

Em razão das ocupações irregulares no interior do complexo, o local transmite uma sensação de insegurança, especialmente fora do horário comercial. Aos finais de semana, o MACS é o único equipamento em funcionamento, o que garante algum fluxo de pessoas. Nos finais de semana a diminuição do fluxo de pedestres intensifica a sensação de insegurança no local.

O deslocamento de pedestres ocorre, majoritariamente, no sentido do centro da cidade, atravessando a praça Maylasky, ou em direção ao Terminal Santo Antônio (sentido ao Ponto 3). Apesar disso, o fluxo predominante na área é o de veículos que trafegam pela avenida, gerando níveis elevados de ruído.



Figura 65: Estacionamento de veículos à frente da estação ferroviária.
Foto: da autora, 2026.



Figura 66: Rampa adaptada para o acesso ao Barracão Cultural, com a presença de obstáculos à frente.
Foto: da autora, 2025.

A análise da acessibilidade neste ponto evidenciou a falta de articulação entre as intervenções existentes, que se apresentam de forma pontual e desconectada. Observam-se adaptações, como rampas de acesso, implantadas sem a definição de rotas acessíveis que garantam sua efetiva utilização (Figura 66), bem como a ausência de uma visão integrada de conjunto que considere a criação de percursos contínuos e acessíveis, compatíveis com um local cujo fluxo de pedestres justificaria esse tipo de intervenção.

3.1.2. Ponto 02 (Trecho 1): Praça Maylasky

Na praça Maylasky, o segundo ponto analisado, o entorno possui calçamento uniforme e travessia de pedestres com acionamento semafórico, sendo que em uma das passagens não há rampas ou sinalização tátil (Figura 70).

A praça, originalmente aberta para passagem da população e um importante acesso à estação (Figura 6), teve seu uso restrito a partir da ocupação das edificações pela prefeitura. Inicialmente, os dois portões existentes, um localizado na parte superior da praça, em direção ao centro (Figura 68), e outro na parte inferior, próximo à estação (Figura 67), permaneciam abertos durante o horário comercial, possibilitando o livre fluxo de pedestres. Recentemente, contudo, o fechamento permanente do portão superior passou a dificultar a travessia pelo interior da praça, obrigando os pedestres a realizar percursos mais longos ao seu redor (Figura 69).



Figura 67: Acesso à praça Maylasky, à frente da estação.
Foto: da autora, 2025.



Figura 68: Acesso à praça pelo centro.
Foto: da autora, 2025.



Figura 69: Situação do calçamento no entorno da praça.
Foto: da autora, 2025.

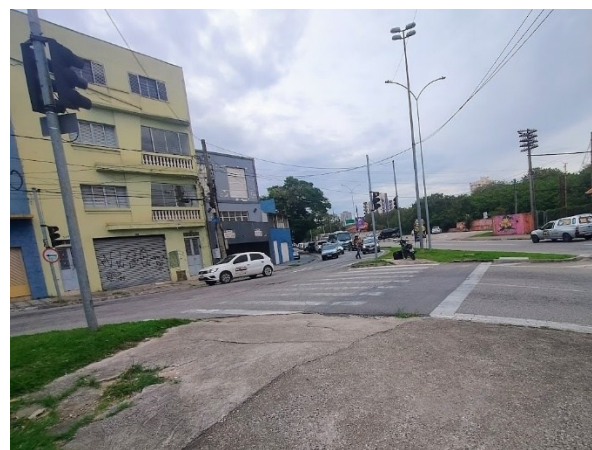


Figura 70: Faixa de pedestres na praça Maylasky.
Foto: da autora, 2025.

No contorno da praça o calçamento é irregular, alternando pontos com largura do passeio suficiente com pontos de estrangulamento da passagem (Figura 71). No interior desta, o principal problema é o calçamento feito com piso de paralelepípedo sem rejunte, o que permite o crescimento de grama nos vãos, adequado do ponto de vista ambiental, mas que dificulta o acesso. Soma-se a isso o desnível acentuado do terreno, com muitas escadas e a presença constante de veículos de funcionários da SECULT, que dificultam ainda mais o acesso (Figura 72).



Figura 71: Situação do passeio público no entorno da praça Maylasky. À esquerda, há uma passagem estreita por causa de poste elétrico, bocas de lobo e vegetação. À direita é mostrado um local com o calçamento em bom estado e caminhos amplos.
Foto: da autora, 2025.

A análise de acessibilidade deste ponto mostra que a solução está no livre fluxo de pedestres pelo interior da praça, por se tratar do percurso mais curto e com maior potencial de adequação. Para isso, torna-se necessária a intervenção no piso da praça, coibir o estacionamento irregular de veículos e a ampliação do período de acesso ao local, de modo a permitir a circulação de pessoas para além do horário comercial.



Figura 72: Praça Maylasky. À direita o calçamento do acesso ao Museu da Estrada de Ferro Sorocabana. À esquerda, veículos estacionados na frente do Chalé Francês que atualmente abriga a Secretaria de Cultura (SECULT).
Foto: da autora, 2025.

3.1.3. Ponto 03 (Trecho 1): terminal urbano rodoviário Santo Antônio e transposição da linha férrea

O percurso entre a Estação Ferroviária e o Terminal Urbano Santo Antônio possui aproximadamente 600 metros de extensão. Pouco após o Ponto 3, em cerca

de 150 metros, localiza-se a primeira faixa de pedestres desde a estação, que possibilita a travessia da Avenida Afonso Vergueiro (Figura 62). Trata-se de um trajeto amplamente utilizado por pedestres que se dirigem ao terminal de ônibus, porém apresenta condições desfavoráveis à circulação, por ser estreito, situar-se junto à linha férrea, possuir piso irregular e possuir obstáculos no caminho, além de estar ladeado por uma via com intenso fluxo de veículos e elevado nível de ruído (Figura 73).

Nesse local concentram-se, além do Terminal Urbano, importantes acessos ao centro da cidade e ao Shopping Cianê, implantado nos anos 2010 a partir da reconversão das antigas fábricas de tecidos Nossa Senhora da Ponte e Santo Antônio. Do outro lado da linha férrea, no sentido do Ponto 4, localiza-se a Escola Municipal Matheus Maylasky, bem como outras vias com comércio e serviços, como a rua Aparecida, que também apresentam intenso fluxo cotidiano de pedestres.



Figura 73: Da esquerda para a direita o caminho entre o Ponto 1 até o Ponto 3. Em todo o trajeto há piso irregular e obstáculos, sem possibilidade de travessia com segurança para o outro lado da via.
Foto: da autora, 2025.

A ausência de faixas de pedestres em outros trechos faz com que a população atravesse a via em locais não sinalizados, especialmente ao longo da própria avenida (Figura 74). Além disso, é nesse ponto que ocorre uma transposição improvisada da linha férrea, resultante do rompimento da cerca (Figura 75). Essa passagem irregular surgiu como alternativa para encurtar o percurso de pedestres, incluindo pais e alunos que frequentam a Escola Maylasky (Ponto 4), em direção ao terminal e ao centro da cidade. Na ausência dessa travessia, o trajeto seguro exige um contorno da linha

férrea, acrescentando aproximadamente 800 metros ao percurso. Embora a inexistência atual de circulação de trens minimize parte do risco, a passagem improvisada permanece irregular e representa uma situação de perigo para os usuários.



Figura 74: Passagem de pedestre em local inapropriado para acessar o Terminal Santo Antônio. Nesta imagem observa-se o estreitamento da passagem de pedestres neste local. Foto: da autora, 2024.



Figura 75: Travessia da linha férrea improvisada por pedestres com o rompimento da cerca. Foto: da autora, 2025.

Em fevereiro de 2026, com mais uma enchente no município, houve total rompimento do calçamento no trecho que margeia o córrego Supiriri, impossibilitando a passagem de pedestres pela calçada (Figura 76).



Figura 76: Situação do calçamento no Ponto 3, após as enchentes de fevereiro de 2026. Foto: da autora, 2026.



Este trecho evidencia o principal problema atual do complexo ferroviário: a transformação da linha férrea em uma barreira no cotidiano urbano. A acessibilidade

assume aqui papel central, uma vez que o local é utilizado diariamente por muitas pessoas que, para acesso às escolas, à moradia, ao comércio e ao transporte público, acabam se expondo a situações de risco. Originalmente, a linha férrea era cercada; contudo, com sua desativação, surgiram caminhos improvisados que hoje configuram acessos informais ao Complexo Ferroviário.

A análise da acessibilidade aponta como principais problemas a ausência de faixas de pedestres em locais adequados e a precariedade na manutenção do calçamento, fatores que reforçam a insegurança e dificultam a circulação dos pedestres.

3.1.4. Ponto 04 (Trecho 1): Escola Municipal Matheus Maylasky

A Escola Municipal Matheus Maylasky (Figura 77) localiza-se no interior do Complexo Ferroviário, sendo originalmente utilizada como escola dos filhos dos funcionários da ferrovia. Seu acesso se dá por uma via que, devido à presença de um viaduto, construído nos anos 1960, para transpor a linha férrea e conectar a região ao centro da cidade (Figura 78), normalmente não apresenta grande fluxo de veículos. No entanto, nos horários de entrada e saída dos estudantes, o trânsito na via torna-se mais intenso.



Figura 77: Escola Matheus Maylasky.
Foto: da autora, 2018.



Figura 78: Acesso à Escola Municipal Matheus Maylasky, canto à direita, e o viaduto que corta a linha férrea, à esquerda.
Foto: da autora, 2025.

O acesso à escola é feito através de um pequeno portão no alinhamento da rua, com um calçamento amplo e regular, no entanto, não há faixa de pedestres ou rampas de acesso, sendo que os pedestres compartilham as rampas de acesso com

os veículos (Figura 79). Também é possível adentrar ao complexo através de uma rua sem pavimentação, onde há acesso para o estacionamento da escola.

O local possui uma vaga destinada a pessoas com deficiência, situada a menos de 50 metros do acesso e localizada sob o viaduto; contudo, essa vaga encontra-se atualmente ocupada por caçambas de lixo, inviabilizando sua utilização adequada, o que mostra o desrespeito às leis de acessibilidade para deficientes no espaço público, com as vagas tratadas como espaços residuais (Figura 80).



Figura 79: Acesso principal à escola, a rampa de acesso é compartilhada com a rampa de veículos.
Foto: da autora, 2025.



Figura 80: Vaga PNE reservada para a escola com caçambas de lixo sob esta.
Foto: da autora, 2025.

É através deste ponto que se inicia uma das principais passagens improvisadas da linha férrea para o Ponto 3, como exposto no item anterior, com fluxo de pais e alunos da escola em direção à Avenida Afonso Vergueiro.



Figura 81: Passagem de pedestres improvisada pela linha férrea.
Em última visita ao local, em março de 2026, haviam sido descartados dois sofás na calçada (no canto à direita).
Foto: da autora, 2026.

A partir desse ponto, também é possível adentrar o Complexo Ferroviário. Em visitas realizadas aos finais de semana, quando não há fluxo de alunos, observa-se a circulação de pessoas ao longo da linha férrea, o que evidencia o uso informal desses percursos. Como apontado anteriormente, esses trajetos irregulares, abertos para solucionar a ausência de projetos de uso e ocupação da área, configuram um dos principais desafios à preservação das edificações do complexo.

A análise da acessibilidade deste local revela que, à exceção da largura das calçadas, não são atendidos os requisitos básicos de acessibilidade, como a existência de rampas e faixas de pedestres adequadas para a travessia dos estudantes. Além disso, o principal acesso ao local ocorre por meio de um percurso improvisado sobre a linha férrea. O não atendimento às normas é ainda mais grave por se tratar do acesso a uma edificação escolar.

3.1.5. Ponto 05 (Trecho 1): acesso ao Complexo Ferroviário pela praça Frank Speers

Esta praça foi, historicamente, o principal acesso dos funcionários da ferrovia ao Complexo e às Oficinas. Em seu entorno formou-se uma vila operária, cujos vestígios arquitetônicos ainda podem ser observados em edificações de inspiração art déco e eclética. O local é popularmente conhecido como Largo do Líder, denominação associada ao antigo Cine Líder, um dos primeiros cinemas da cidade, cuja edificação mantém as fachadas preservadas na esquina de acesso ao complexo ferroviário.



Figura 82: Antigo Cine Líder (à esquerda). Edificação em estilo eclético existente na praça (à direita). Foto: da autora, 2026

Historicamente, o acesso ao Complexo Ferroviário era restrito à população, sendo controlado por uma guarita e mantendo-se o portão permanentemente fechado. Com a desativação das atividades ferroviárias e o abandono por parte da empresa responsável pela guarda das edificações, esse acesso passou a permanecer aberto e é utilizado por transeuntes que preferem usar o local como um atalho, apesar de ser inseguro (Figura 83).



Figura 83: Praça Frank Speers, via de acesso ao Complexo (à esquerda) e portão de acesso ao Complexo Ferroviário (à direita).
Foto: da autora, 2025.

As ações de acessibilidade concentram-se exclusivamente na praça, inexistindo qualquer medida que promova o acesso ao interior do complexo. Mesmo na praça, as soluções adotadas são pontuais e improvisadas, não atendendo às normas vigentes (Figura 84). Observa-se, por exemplo, que a faixa de pedestres dispõe de rampa de acesso em estado precário de conservação e localizada apenas em uma das extremidades da praça, enquanto o lado oposto permanece sem rampa (Figura 85).



Figura 84: Vista da praça Frank Spers, com vaga PNE e rampa de acesso.
Foto: da autora, 2025.



Figura 85: Faixa de pedestres que liga a praça ao Complexo Ferroviário.
Foto: da autora, 2025.

3.1.6. Pontos 6 e 7 (Trecho 2): antigo acesso ao Grêmio FEPASA na rua Hélio Monzoni; passagem sobre o córrego do Supiriri na avenida Dom Aguirre

Ambos os pontos não possuem acesso ao complexo, contendo apenas uma passagem de pedestres em seu contorno. Estes pontos foram escolhidos por serem locais de fluxo de pedestres e pontos críticos, pois possuem pouca visibilidade do complexo, devido à topografia e ao fechamento do contorno. Outra similaridade entre eles é a ausência da faixa de pedestres.

O Ponto 06 corresponde ao primeiro local em que, após o percurso pelas ruas Aparecida e Alameda Kenworth, torna-se possível reavistar o Complexo Ferroviário. Trata-se do ponto extremo do antigo ramal ferroviário que conduzia o trem até a Fábrica Santa Rosália. Com a extinção desse ramal, foi implantado no local o clube Grêmio FEPASA, com campo de futebol, atualmente abandonado desde a

desativação do complexo (Figura 86). Ressalta-se que esse trecho não está incluído no perímetro de tombamento proposto pelo CONDEPHAAT (Figura 27).



Figura 86: Ponto 6, acesso ao antigo Grêmio FEPASA, ao fundo a estrutura do alambrado do campo cedendo.

Foto: da autora, 2026.

É neste ponto que o calçamento possui uma situação mais precária, devido ao acúmulo de vegetação, o que impossibilita a passagem de pedestres (Figura 87). Há rebaixamento de calçada com piso tátil ao longo do percurso, no alinhamento junto à avenida Dom Aguirre; contudo, o local não conta com faixa de pedestres, comprometendo a segurança e a funcionalidade da travessia.



Figura 87: Ponto 06. Calçamento do Ponto 6 totalmente ocupado pela vegetação (à esquerda). Passagem de pedestres rente à via expressa com rebaixo do piso, piso tátil de alerta, mas ausência de faixa de pedestre (à direita).

Foto: da autora, 2026.

O Ponto 7 também apresenta intenso fluxo de pedestres que se dirigem ao centro da cidade. Nesse local ocorre a transposição do córrego Supiriri, canalizado no interior do Complexo Ferroviário e que segue em direção ao rio Sorocaba. Neste

ponto, junto com os pontos 3 e 8, é onde ocorrem mais enchentes, por causa do fluxo de água do córrego canalizado que desagua no rio.

A análise do calçamento indica condições gerais satisfatórias, com largura razoável; contudo, identificam-se estreitamentos e a presença de obstáculos que comprometem a acessibilidade ao longo do percurso (Figura 89).



Figura 88: Ponto 7, calçamento e passagem sobre o córrego do Supiriri (à direita).
Foto: da autora, 2026.



Figura 89: Ponto 07. Estreitamento da passagem de pedestres (à direita) e com presença de obstáculos (à esquerda) sob o pontilhão da linha férrea.
Foto: da autora, 2026.

Em ambos os pontos, observa-se o intenso fluxo de veículos, associado a elevados níveis de ruído, além da ausência de sombreamento ao longo do percurso. Trata-se de um trajeto pouco seguro para a circulação de pedestres, especialmente em razão do estreitamento das calçadas. Soma-se a esse cenário a presença de rupturas na cerca do Complexo Ferroviário no Ponto 7, bem como o estacionamento irregular de veículos sobre a calçada, constatado durante as visitas, o que compromete ainda mais a circulação.

A análise da acessibilidade em ambos os pontos evidenciou a inexistência de ações efetivas para solucionar os problemas. Com exceção do calçamento, não foram identificadas intervenções que tornassem os espaços acessíveis. Destaca-se, ainda, a dificuldade de transposição da avenida, em razão da ausência de pontos de travessia sinalizados e seguros para os pedestres.

3.1.7. Ponto 8 (Trecho 2): cruzamento da avenida Afonso Vergueiro com a avenida Dom Aguirre

O Ponto 8 caracteriza-se por intenso fluxo de veículos, configurando-se como o principal entroncamento entre as avenidas Afonso Vergueiro e Dom Aguirre. Trata-se do único ponto analisado que possui faixa de pedestres com piso tátil de alerta, além de rebaixamento de calçada com largura e inclinação compatíveis com os parâmetros estabelecidos em norma (Figura 91).

Neste local havia árvores no talude que compõe o Complexo Ferroviário, as quais desempenhavam dupla função: proporcionar sombreamento ao percurso e atuar como barreira visual em relação à linha férrea. Em 2025, contudo, essas árvores foram suprimidas para a implantação de painéis de propaganda (Figura 90).



Figura 90: Ponto 8. Vegetação que cobria o Complexo em 20220 (à esquerda). Talude com vegetação suprimida em 2026 (à direita)

Fonte: Google Street View, 2022, acervo da autora, 2026.

Este ponto foi o que apresentou maior atendimento aos itens da tabela, tanto no que se refere à qualidade do calçamento quanto às condições de travessia para pedestres (Figura 91). Contudo, a passagem é prejudicada pelo intenso fluxo de

veículos e pela ausência de sinalização semafórica, o que torna a travessia especialmente difícil nos horários de pico.



Figura 91: Ponto 8. Passagem de pedestres e qualidade do calçamento com passeio largo e piso uniforme.

Foto: da autora, 2025.

Os Pontos 3, 7 e 8 são locais de inundação em períodos de chuva (Figura 92 e Figura 24), devido às alterações do curso do rio e ao crescimento urbano, apontados no item 2.1.1, sendo um fator que dificulta a mobilidade.



Figura 92: Imagem da enchente de janeiro de 2024, Ponto 8.

Fonte: Jornal Cruzeiro do Sul, 2024

A partir dos dados levantados, através das visitas de campo e do preenchimento das planilhas, pode-se constatar que, exceto por adaptações pontuais, não há um tratamento de acessibilidade urbana no entorno do Complexo Ferroviário de Sorocaba. A análise evidenciou o caráter pontual e incompleto das intervenções para promover a acessibilidade no entorno do conjunto patrimonial.

Com base nos dados do levantamento de campo foi possível aferir que cerca de 50% dos itens da tabela (Apêndice 1) não estavam de acordo com as normativas

de acessibilidade da NBR 9050/2020 e da NBR 16537/2024, sendo que apenas cerca de 30% do total atendeu aos itens, geralmente nos quesitos de estabilidade do piso e largura adequada para acesso à faixa de pedestres; em alguns casos (cerca de 15%) o atendimento foi parcial onde havia variação na largura do calçamento ou na qualidade do piso durante o trajeto.

Outro ponto de atenção identificado na análise foi a incoerência de soluções nos pontos de travessias de pedestres. Em alguns casos, observou-se a presença de piso rebaixado e piso tátil de alerta, porém sem a correspondente faixa de pedestres (Figura 64 e Figura 87); em outros, ocorre o inverso: há a faixa de pedestres, mas sem rebaixamento de piso ou sinalização tátil de alerta (Figura 70 e Figura 85). Nestes casos foi considerado atendimento parcial quando, pelo menos, era possível atravessar a via com segurança.

Não há um tratamento de acessibilidade urbana no entorno do Complexo e nem uma clareza das adaptações, o que gera soluções inadequadas, como visto em vários pontos, e em outros pontos a total ausência de aplicação de acessibilidade, como foi constatado no Ponto 6.

A situação do calçamento do entorno do Complexo não é uma característica exclusiva. Segundo dados do Censo Demográfico de 2022, no município de Sorocaba, apenas 13% da população possuía no entorno de sua residência calçadas com rampas para acessibilidade, valor levemente abaixo da média do estado de São Paulo (15,9%) (IBGE, 2025b). Ainda sobre os dados da mesma pesquisa, aponta-se que 65% da população de Sorocaba vive no entorno de calçadas com a presença de obstáculos. Tais dados mostram como é importante a discussão sobre a acessibilidade no meio urbano.

Conforme discutido no capítulo anterior, melhorar a qualidade de uso do espaço urbano para toda a população é não apenas uma necessidade, mas também uma exigência legal. Entretanto, a análise realizada revela que as intervenções de acessibilidade no perímetro são pontuais, muitas vezes equivocadas e sem funcionalidade.

Outro ponto de atenção refere-se à transposição da linha férrea. Apesar de estar desativada, atravessar a linha férrea ainda representa um desafio para veículos e, especialmente, para pedestres. Existem passagens improvisadas para pedestres, criadas após o rompimento da cerca, principalmente em frente ao terminal Santo

Antônio, para permitir o acesso à Escola Municipal Matheus Maylasky, onde há grande fluxo de pessoas. Porém, estas passagens, identificadas nos Pontos 3 e 4 (Figura 93), ainda carecem de soluções seguras de transposição.



Figura 93: Passagens improvisadas por pedestres para transpor a linha férrea já desativada.
Foto: da autora, 2025.

O Complexo Ferroviário de Sorocaba se encontra na área central no município, com potencial de amplo acesso devido à presença de um terminal urbano próximo. Porém, com as graves deficiências em termos de acessibilidade local, geram-se transtornos em seu entorno urbano, principalmente devido à má conservação de passeios públicos, oferecendo riscos aos pedestres.

Embora os aspectos analisados neste subcapítulo tenham se concentrado nas barreiras físicas, é possível inferir que o enfrentamento de barreiras para acesso aos edifícios tombados, com usos públicos e culturais e a própria transposição da área do complexo, produzem efeitos psicológicos nos indivíduos com deficiência ou mobilidade reduzida, como os idosos, a ponto de tornarem-se espaços proibidos para fruição individual com autonomia.

3.2. Análise de acessibilidade das edificações de uso público: MACS e Museu da Estrada de Ferro

Conforme discutido no Capítulo I, a análise de acessibilidade aplicada no interior de edificações tombadas não pode ficar restrita às normativas existentes, pois estas por vezes não podem ser cumpridas na sua integralidade devido às especificidades da adaptação do patrimônio para que não haja descaracterização.

Para a análise da acessibilidade no interior das edificações, os elementos analisados, neste trabalho, foram baseados na normativa da NBR 9050 e nos conceitos de Desenho Universal. O método escolhido se baseia nos princípios desenvolvidos por Gerente e Bins Ely (2006) para acessibilidade no patrimônio: Princípio A - direito à equidade e participação; Princípio B - direito à independência; Princípio C - direito ao conforto e segurança; Princípio D - direito à informação espacial (Gerente e Bins Ely, 2006) (

Quadro 3).

A partir desses princípios foi possível formular perguntas para orientar a coleta de dados pelo método de observação direta. Os tópicos foram formulados de forma a verificar/simular se os usuários, pessoa com deficiência ou não, podem percorrer as edificações com autonomia e conforto.

Quadro 3: Planilha com os princípios a serem analisados na visita de campo no interior dos objetos de estudo da pesquisa.

PRINCÍPIO A – Direito à equidade e à participação

- 1) Há ações de acessibilidade na edificação?
- 2) O acesso a pessoas com deficiência não é segregado ou está incluído na rota principal?
- 3) Além da acessibilidade física/motora há promoção de acessibilidade visual, atitudinal, comunicacional?
- 4) Há ações de promoção de exposições/eventos com dispositivos para acesso de pessoas com deficiência?

PRINCÍPIO B - direito à independência

- 1) A pessoa com deficiência consegue utilizar o espaço sem o auxílio ou suporte de outra pessoa/ funcionário?
- 2) Há espaço para livre circulação de uma pessoa com cadeira de rodas ou muleta no ambiente? (mínimo de 90cm pela NBR 9050)
- 3) Os sanitários possuem adaptações para atender a NBR 9050?
- 4) Foi instalado piso tátil de direção ou de alerta no interior da edificação?

PRINCÍPIO C - direito ao conforto e segurança

- 1) Há corrimãos para transpor desníveis?
- 2) O piso do interior da edificação possui superfície regular, firme, estável, não trepidante?
- 3) Há espaço para descanso do usuário?

PRINCÍPIO D - direito à informação espacial

- 1) Há informação tátil em braile em espaços de exposição ou algum dispositivo digital que permita a leitura?
- 2) Há uma linguagem visual clara e à prova de erros na comunicação em espaços expositivos?
- 3) Há identificação da história das edificações com informações claras e de fácil leitura e interpretação?

Fonte: Adaptado de Gerente e Bins Ely, 2006.

Com base na metodologia elaborada e nos parâmetros elencados foi analisada a usabilidade dos espaços por pessoas com deficiência a partir das visitas de campo. Os dias de visitação se alternaram de acordo com o horário de funcionamento dos estabelecimentos.

3.2.1. Análise de acessibilidade no Museu da Estrada de Ferro Sorocabana

O Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, conforme já dito, foi tombado em nível municipal, em grau de tombamento GP2, através da Resolução n.º 21.458, de 2014 que prescreve a preservação apenas da fachada e da volumetria. Importante salientar que, exceto a edificação da Estação Ferroviária, todas as outras edificações do complexo possuem grau de tombamento GP2.

Em nível estadual a edificação foi tombada pelo CONDEPHAAT, através da Resolução 013/2018, que tombou o conjunto de edificações do Complexo. Porém, o decreto não deixa claro o grau de preservação a ser adotado, sendo apontada apenas a necessidade de aprovação do CONDEPHAAT para a realização de intervenções na edificação. Sendo assim, é possível considerar a prevalência das determinações mais restritivas sobre a edificação.

A edificação, originalmente, possuía uso residencial. Na documentação levantada não há muitas informações sobre o histórico da edificação ou de seus moradores prévios.

No processo do CONDEPHAAT (2011) foi apontado que a edificação, junto com o Chalé Francês, situado no mesmo terreno em frente à Estação Ferroviária (Figura 28), e foi ocupada por altos funcionários da ferrovia.

Embora com tipologias distintas em termos de volumetria, planta e alguns ornamentos, ambas as casas possuem um pavimento, elevado em relação ao terreno devido à presença de porões altos, e são encerradas por telhados que remetem aos *chalets* europeus – não à toa motivo pelo qual uma das construções é assim conhecida (CONDEPHAAT, 2011, p. 226).

Em 1996, a edificação foi reformada e adaptada para abrigar o Museu da Estrada de Ferro, inaugurado em 1997. A reforma preservou as características da

edificação, tanto externas quanto internas, sendo possível identificar hoje características do uso residencial no interior⁵⁰ (Figura 94 e Figura 99).



Figura 94: Museu da Estrada de Ferro de Sorocaba, acesso e entorno.
Foto: da autora, 2025.

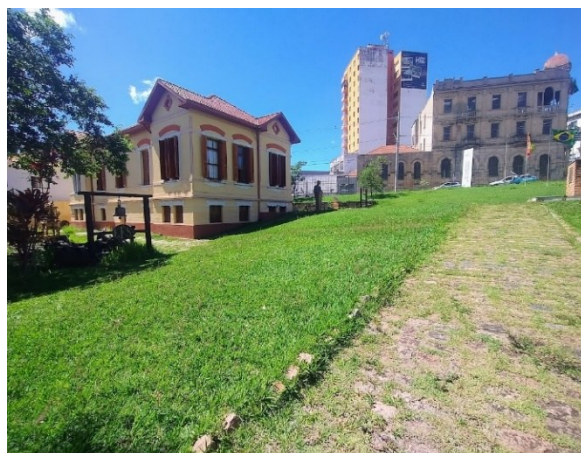


Figura 95: Acesso ao Museu da Estrada de Ferro de Sorocaba (à esquerda).
Foto: da autora, 2025.

O museu funciona de segunda a sexta-feira no horário comercial (das 9h às 16h30) sendo que a abertura aos finais de semana e feriados ocorre apenas em ocasiões excepcionais. Esse fato em si, já configura uma barreira à acessibilidade ao museu, pois o horário de funcionamento não considera o horário livre de pessoas que trabalham, sendo um equipamento pouco utilizado para o lazer cultural.

Apesar de possuir dois pavimentos, subsolo e pavimento térreo, o museu se encontra no pavimento térreo, sendo que o subsolo abriga funções de copa, depósito, banheiros e administrativa.

O piso exterior da edificação é de pedra retangular intercalada com a grama (Figura 94 e Figura 95). Por meio do levantamento do histórico do edifício não foi possível inferir se este é o piso original do entorno. O piso irregular atrapalha o acesso ao local e a presença de corrimãos ou barras de apoio poderia auxiliar no acesso. Outro problema levantado é o acúmulo de veículos de funcionários da SECULT que estacionam no terreno impossibilitando o acesso ao caminho de pedra principal (Figura 96 e Figura 97).

⁵⁰ No Capítulo II, item 2.3., foram discutidas as alterações realizadas na edificação e as ações para acessibilidade.



Figura 96: Rampa de acesso da calçada para a praça onde se localiza o museu, com veículos travando o acesso.
Foto: da autora, 2025.



Figura 97: Acesso ao museu com veículos sobre o caminho de pedestres.
Foto: da autora, 2025.

Para acessar a edificação o primeiro obstáculo advém de suas características construtivas, com a implantação do primeiro piso elevado do solo e escada externa para vencer o desnível, a qual, atualmente, não possui guarda-corpo ou corrimão⁵¹ (Figura 98). Apesar de haver um projeto para inclusão de rampas, conforme demonstrado no capítulo anterior, elas não foram executadas.

No interior do museu há uma exposição de objetos da Ferrovia Sorocabana, móveis, imagens de estações e mapas da ferrovia (Figura 99). O espaço expositivo se desenvolve ao longo das paredes dos ambientes, deixando o centro livre para o deslocamento.



Figura 98: Acesso ao Museu com escada sem corrimão e guarda-corpo.
Foto: da autora, 2025.

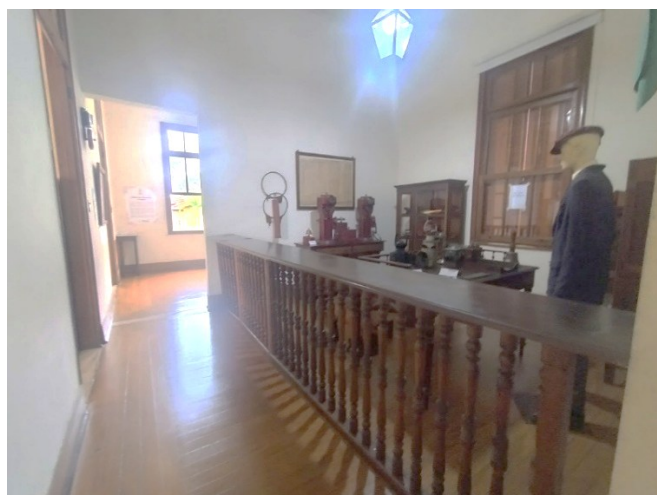


Figura 99: Interior do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana e espaço expositivo.
Foto: da autora, 2025.

⁵¹ Em imagens da edificação no site da Prefeitura de Sorocaba há registros do guarda-corpo em ferro fundido e corrimão em madeira. Na documentação consultada não foi encontrado o motivo de sua remoção. Em conversa informal com os funcionários foi apontado que o corrimão foi removido e se encontraria guardado no depósito, no interior da edificação, devido ao péssimo estado de conservação.

O espaço expositivo se desenvolve nos salões da edificação (Figura 100) e o estado de conservação da edificação é bom. Como foi apontado no Capítulo II, a última intervenção na edificação ocorreu em 2022, e foi concluída parcialmente.

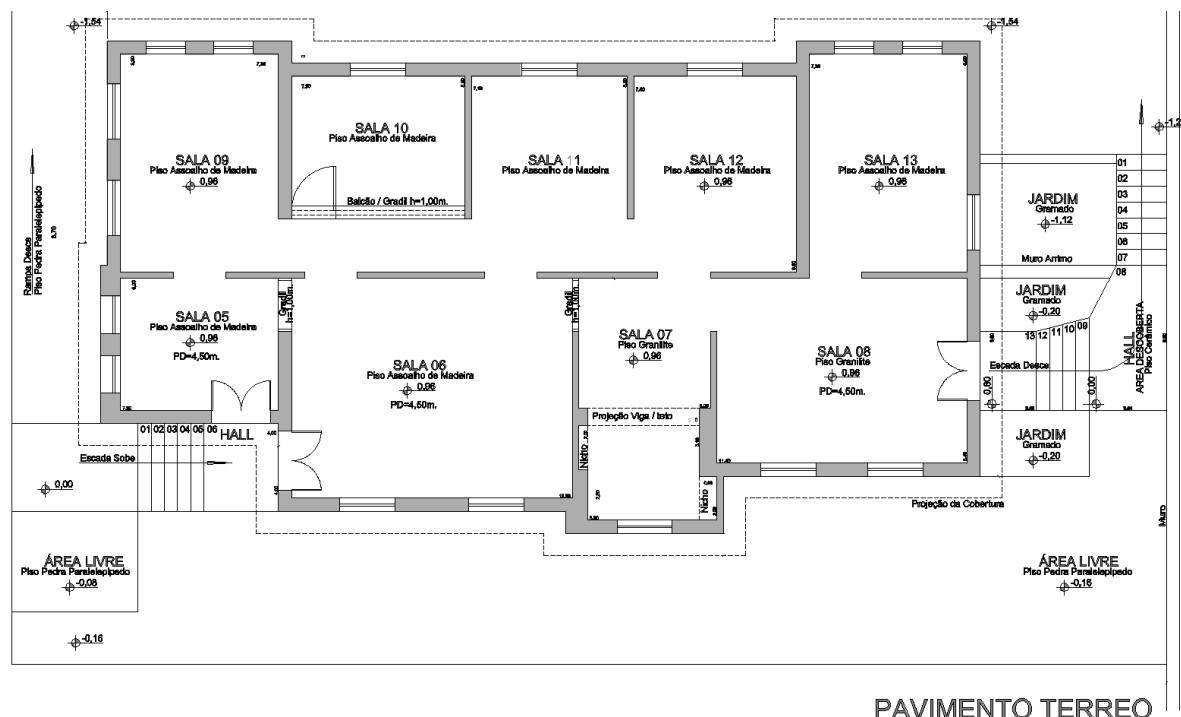


Figura 100: Planta atual do pavimento térreo do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.
Fonte: elaboração própria com base no levantamento da Prefeitura de Sorocaba, 2026.

Os objetos da exposição se localizam junto às paredes dos ambientes (Figura 101). Em alguns casos a circulação fica comprometida pela presença dos objetos expositivos, sendo perigoso esbarrar neles. Mas, na maioria dos ambientes, a circulação é de pelo menos 0,80m com aberturas amplas e espaço de circulação com dimensões razoáveis. Não há locais para permanência ou descanso.

A iluminação dos ambientes é central e deficiente, porém, a iluminação natural que é bastante abundante. O museu não possui nenhuma ação de promoção de acessibilidade para pessoas com deficiência visual e as placas informativas dos objetos expostos possuem tamanho de fonte pequeno (Figura 102). Não há informações em braile ou outros dispositivos digitais para auxiliar.



Figura 101: Espaço expositivo do museu com objetos dispostos no canto da edificação.
Foto: da autora, 2025.



Figura 102: Objetos expostos no museu com informações apoiadas sobre estes e texto em fontes pequenas.
Foto: da autora, 2025.

O maior problema identificado é o acesso e o deslocamento exterior da edificação, onde se localizam os sanitários.

Para se deslocar até os sanitários de uso público e PNE (Figura 103 e Figura 104) que foram edificadas posteriormente, é preciso contornar a edificação por um piso irregular de acesso aos fundos⁵². O acesso ao sanitário não é sinalizado e só pode ser realizado com o auxílio de um funcionário, uma vez que a chave permanece sob a sua responsabilidade.

Como o sanitário está localizado no embasamento da edificação (no porão alto), que foi adaptado, a porta de acesso possui altura inferior a 2,10 m (Figura 104). Em relação ao atendimento da NBR 9050, este ambiente atende às dimensões mínimas e possui barras de apoio em alturas condizentes com a norma.

O sanitário se encontra em ótimo estado de conservação, talvez devido ao fato de não ser muito utilizado, pois, além de o acesso ser dificultado pelos pontos já citados, não há luz elétrica, o que dificulta o uso à noite e, certamente, é um fator de dificuldade de acesso por pessoas de baixa visão (Figura 105).

⁵² As alterações de execução dos sanitários foram feitas provavelmente na primeira reforma do edifício para abrigar o museu no final dos anos 1990, quando não havia legislação de obrigatoriedade de acessibilidade. No entanto nas alterações posteriores não foram sanados os problemas de acessibilidade.



Figura 103: Corredor lateral de acesso ao subsolo do museu, onde se localizam os sanitários, a copa e o administrativo.
Foto: da autora, 2025.



Figura 104: Acesso ao sanitário de uso dos visitantes, que também é PNE.
Para acessá-lo é necessário contornar a edificação no exterior, no entanto, não há nenhuma indicação de que o local é um sanitário.
Foto: da autora, 2025.



Figura 105: Interior do sanitário PNE e de uso público dos usuários do museu.
Foto: da autora, 2025.



Figura 106: Interior do sanitário PNE, pia e barras de apoio.
Foto: da autora, 2025.

A partir desta análise preliminar foi possível preencher a ficha com o levantamento dos parâmetros de acessibilidade ao museu.

Quadro 4: Ficha de análise de acessibilidade do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.

Ficha 01

MUSEU DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

PRINCÍPIO A – Direito à equidade e à participação



Fig. 1: acesso principal do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana.



Fig. 2: Interior do museu.

Tópico analisado	Avaliação comentada	Atendeu ao tópico
1) Há ações de acessibilidade na edificação?	Para acessar a edificação há dificuldade tanto para pessoas com mobilidade reduzida quanto para pessoas com deficiência visual. No interior da edificação, apesar de espaço amplo não há ações visando à acessibilidade.	Não
2) O acesso a pessoas com deficiência não é segregado ou está incluído na rota principal?	Não há opções de acesso de pessoas com deficiência no museu. O único acesso ao museu é através de uma escada sem guarda-corpo e corrimão.	Não
3) Além da acessibilidade física/motora há promoção de acessibilidade visual, atitudinal, comunicacional?	No espaço expositivo não há ações de promoção de acessibilidade visual. Também não foram encontradas informações de promoção de acessibilidade no campo comunicacional. Sendo assim é possível inferir que não há acessibilidade atitudinal pela ausência de promoção das duas anteriores.	Não
4) Há ações de promoção de exposições/eventos com dispositivos para acesso de pessoas com deficiência?	No presente momento não há ações expositivas para pessoas com deficiência	Não

PRINCÍPIO B - Direito à independência



Fig. 3: Circulação principal do Museu.



Fig. 4: Espaço expositivo interior com restrição de circulação.

Tópico analisado	Avaliação comentada	Atendeu ao tópico
1) A pessoa com deficiência consegue utilizar o espaço sem o auxílio ou suporte de outra pessoa/funcionário?	As pessoas com deficiência motora não conseguem acessar a edificação sem o auxílio. Pessoas com deficiência visual não conseguem acessar a edificação e no interior necessitam de auxílio para compreender o espaço expositivo. Pessoas com outras deficiências terão dificuldades em compreender a organização do espaço expositivo	Não
2) Há espaço para livre circulação de uma pessoa com cadeira de rodas ou muleta no ambiente? (mínimo de 90cm pela NBR 9050)	O interior do museu apresenta espaço amplo para a livre circulação, com corredores de no mínimo 0,90 m. Em alguns pontos, entretanto, a disposição dos objetos expositivos reduz a área de circulação, criando risco de esbarrões.	Parcial
3) Os sanitários possuem adaptações para atender a NBR 9050?	Há um sanitário PNE na parte externa da edificação, o que prejudica seu acesso pois para chegar a este local não há uma rota acessível. O interior do sanitário possui adaptações para atender a norma, como barras de apoio e cuba na altura adequada. No entanto não há luz elétrica, o que impossibilita o uso por pessoas de baixa visão.	Parcial
4) Foi instalado piso tátil de direção ou de alerta no interior/ acesso da edificação?	No interior da edificação não há nenhuma sinalização visual (piso tátil de direção ou alerta). Na parte externa também não há nenhuma sinalização.	Não

PRINCÍPIO C - direito ao conforto e segurança



Fig. 5: Escada de acesso principal ao museu, sem corrimão.



Fig. 6: Piso cerâmico no interior da edificação.

Tópico analisado	Avaliação comentada	Atendeu ao tópico
1) O piso do interior da edificação possui superfície regular, firme, estável, não trepidante?	Grande parte do interior é de piso de madeira maciça, e em um dos ambientes há piso cerâmico.	Sim
2) Há corrimãos para transpor desníveis?	Os corrimãos foram removidos e não foram reinstalados ou substituídos. No interior da edificação não há desníveis para serem vencidos.	Não
3) Há espaço para descanso do usuário?	Não há locais para o usuário sentar-se ou descansar, o museu possui dimensões pequenas.	Não

PRINCÍPIO D - direito à informação espacial



Fig. 7: Objeto expositivo, apoiado a este uma placa informativa.



Fig. 8: Placa informativa na lateral do acesso principal.

Tópico analisado	Avaliação comentada	Atendeu ao tópico
1) Há informação tátil em braile em espaços de exposição ou algum dispositivo digital que permita a leitura?	Não foram encontrados dispositivos ou alternativas de informação em braile.	Não

2) Há uma linguagem visual clara e à prova de erros na comunicação em espaços expositivos?	Os textos informativos possuem fonte pequena. Sobre a linguagem utilizada ela é clara e objetiva Não há identificação da localização de sanitários.	Não
3) Há identificação da história das edificações com informações claras e de fácil leitura e interpretação?	Na placa no acesso da edificação há apenas informações em letras pequenas dos horários de visitação.	Não

Fonte: Elaborado pela autora, 2026. Fotos: da autora, 2025.

Com base na análise anterior e, a partir dos princípios elencados, constata-se que a edificação não atende totalmente a nenhum dos quatro princípios estudados, podendo-se considerar o local como inacessível.

Como se constatou nos resultados, a maioria dos tópicos analisados não foi atendida, correspondendo a cerca de 70% do total. Apenas um tópico foi atendido, o que se refere ao piso do interior do museu.

Atualmente, o fluxo de visitantes do museu é composto principalmente por grupos escolares e por turistas atendidos pelo ônibus turístico municipal, geralmente com visitas guiadas. O horário de funcionamento restringe ainda mais o acesso amplo da população.

Outra questão que impacta o acesso é a limitação dos trajetos: até há alguns anos, durante o horário comercial, era possível atravessar a praça em frente ao museu, percorrendo uma rota direta de passagem (Figura 107). No entanto, há pelo menos dois anos, desde o início das visitas de campo, esse acesso permanece fechado, dificultando a aproximação do museu pelos fluxos cotidianos de pedestres oriundos do centro da cidade.



Figura 107: Acesso ao museu via parte mais alta da Praça Maylasky, este acesso encontra-se fechado.

Foto: da autora, 2026.

A edificação apresenta potencial e espaço para promover a acessibilidade. Foi elaborado um projeto de adaptação que, apesar de conter algumas falhas apontadas no capítulo anterior, representa um passo inicial importante no processo de inclusão. Porém, não foram executadas as obras.

Em 2022, foram executadas as obras de restauro e adaptações na edificação. O processo físico da licitação foi extraviado, sendo acessível apenas o processo digital (CPL 528/2020). Na documentação consultada não há informações sobre quais intervenções ocorreram e quais os critérios adotados. Em decorrência da falta de informações foi solicitado à empresa responsável pelas reformas, o Estúdio Sarasá Conservação e Restauração S/S LTDA, informações sobre a decisão de não fazer as referidas adaptações, sem resposta da empresa. Também foi solicitado, via Lei de Acesso à Informação, acesso a tais questionamentos, sendo respondido, em dezembro de 2025, que as obras não foram realizadas por “conflito projetual”, sem especificar quais seriam.

Para concluir, a análise de acessibilidade do Museu da Estrada de Ferro Sorocabana evidencia que as condições atuais de acessibilidade permanecem limitadas e pouco efetivas. As barreiras identificadas concentram-se, sobretudo, nos acessos externos, na inexistência de soluções adequadas para a transposição de desníveis e na ausência de estratégias voltadas à acessibilidade comunicacional e visual, o que compromete a autonomia e a experiência de pessoas com deficiência ou

mobilidade reduzida. Observa-se, assim, que as ações de intervenção no edifício realizadas ao longo do tempo privilegiavam a conservação física do edifício e a adequação funcional mínima, sem que a acessibilidade fosse incorporada de forma integrada e consistente ao projeto. Essa postura reforça a necessidade de compreender a acessibilidade não como um elemento complementar, mas como parte indissociável da fruição do patrimônio cultural e da efetivação do direito à cultura.

3.2.2. Análise de acessibilidade no Museu de Arte Contemporânea (MACS)

O Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba, o MACS é um museu administrado pela Associação de Educação Cultura e Arte – AECA, uma instituição formada por empresários e artistas do município. Fundado em 2004, ocupa desde 2008 o antigo Armazém de Abastecimento do Complexo Ferroviário.

Por ser uma instituição sem fins lucrativos, as verbas para as adaptações e expansão do museu são escassas, o que ocasionou a mudança do projeto original, feito pelo escritório do Pedro Mendes da Rocha⁵³, por um projeto mais enxuto que ainda não foi finalizado até o momento.

Em março de 2026 foi inaugurado o novo salão expositivo. Do projeto adaptado apenas resta finalizar o acesso ao auditório, no pavimento superior. Com esta última adaptação, o acesso, que antes se dava pela entrada original da edificação ao lado da estação ferroviária, agora se encontra na lateral da edificação.

O novo acesso é em nível, no entanto não há um piso uniforme da praça até a entrada do edifício, pois o acesso a partir do estacionamento de veículos foi o foco principal do projeto (Figura 101). No Capítulo II, item 2.3., foi apresentado que há um projeto de passagem de pedestres isolado do fluxo de veículos e de alteração do desnível da calçada com a implementação de uma praça. No presente momento, para acessar o museu, assim como no Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, a acessibilidade é prejudicada pela falta de uma rota acessível.

⁵³ A discussão do projeto do museu e suas adaptações está explicada no Capítulo II, item 2.3.



Figura 108: Acesso do Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba – MACS pela lateral da edificação.

Foto: da autora, 2026.

O acesso anterior ao museu ocorria por uma porta voltada diretamente para a praça (Figura 109). Com o fechamento desse acesso e a adoção de uma entrada mais recuada e pouco visível (Figura 110 e Figura 111), tornou-se difícil identificar, a partir do espaço público, a forma de acesso ao edifício.



Figura 109: Antigo acesso do MACS.

Foto: da autora, 2026.

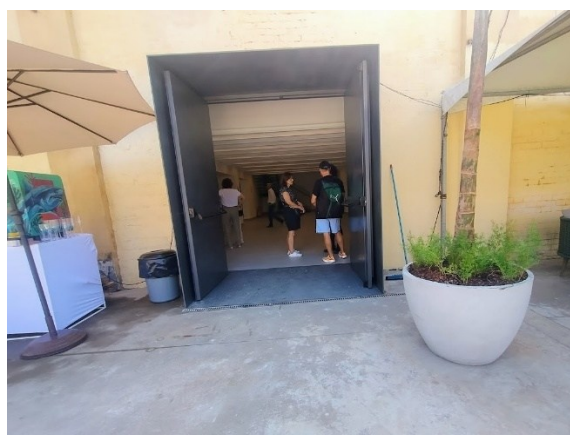


Figura 110: Novo acesso do museu, pela lateral do edifício.

Foto: da autora, 2026.

Como apontado na análise do item 4.1, não há rampa de acesso nem faixa de pedestres que garantam a travessia segura e acessível até o museu, sendo que as intervenções previstas em acessibilidade restringem-se ao interior do terreno onde a edificação se localiza, sem considerar o percurso urbano até o equipamento cultural.

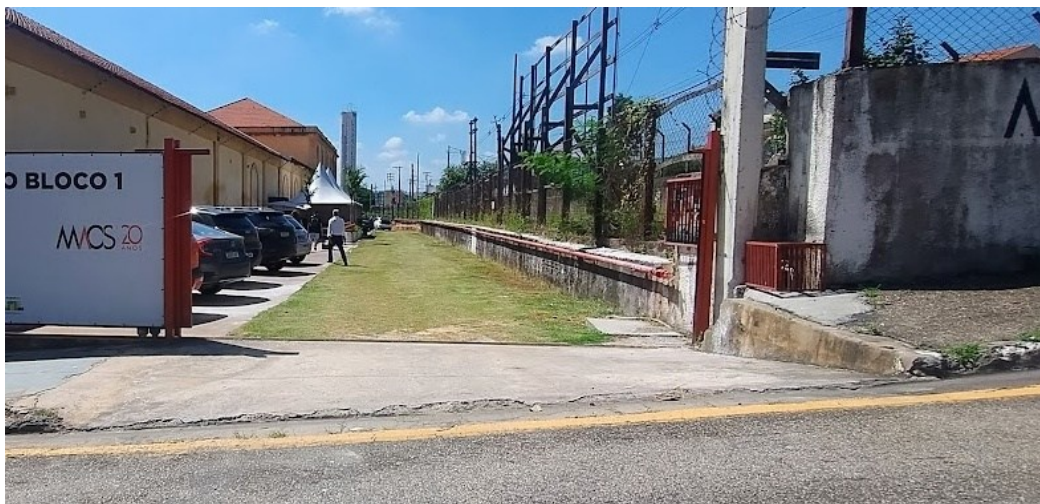


Figura 111: Acesso de pedestres com piso não uniforme.
Foto: da autora, 2026.

Ao adentrar o local, observa-se um salão amplo e com facilidade de locomoção em seu interior (Figura 112). O museu possui sanitários adaptados no interior, conforme as normativas de acessibilidade. A iluminação do local é boa, o que facilita a visualização de todo o espaço. No entanto, para além das intervenções voltadas à acessibilidade física, não se observam outras formas de acessibilidade, como a instalação de pisos táteis ou a presença de sinalização e placas informativas adequadas, fundamentais para a acessibilidade comunicacional.

Apesar de o projeto não ter sido concluído, o museu segue em funcionamento. Por exemplo, a colocação de piso tátil é de fácil adaptação; portanto, isto não justificaria a negligência com a acessibilidade visual.

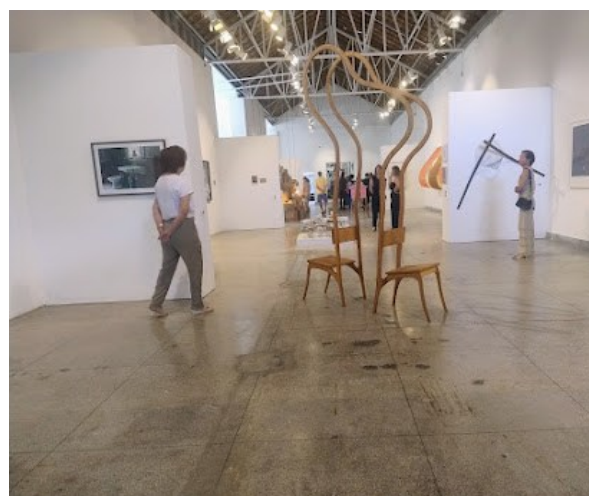
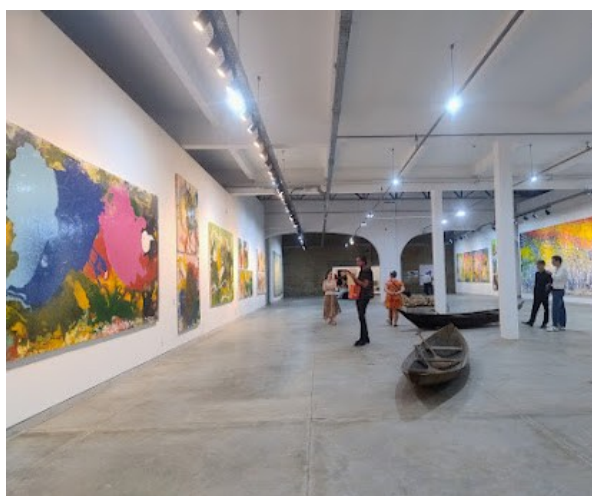


Figura 112: Salões expositivos do MACS. À direita, o novo salão inaugurado em 2026; à esquerda, o salão em funcionamento desde a instalação do museu.
Foto: da autora, 2026.

Em contrapartida, há uma curadoria museológica que promove ações de acessibilidade como a colocação de *QR code* na identificação das obras. Quando acessado o código, abre-se uma página em que há uma audiodescrição da obra de arte referida. Porém, os códigos foram impressos em tamanho pequeno, muitas vezes distantes das obras, o que dificulta identificar a qual obra se referem (Figura 113).

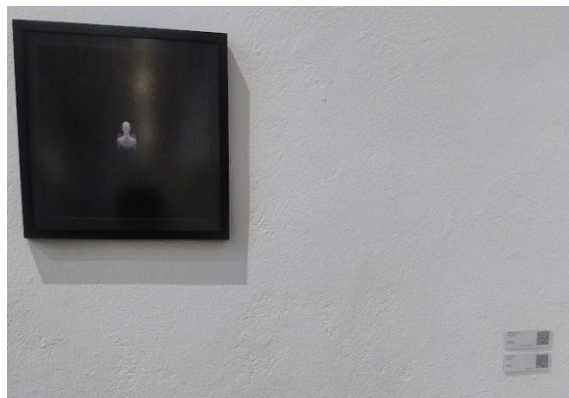


Figura 113: Quadro do acervo do museu e no canto à direita as informações de autoria em uma placa pequena e bastante afastada.
Foto: da autora, 2026.

A partir desta análise foi possível preencher a ficha com o levantamento dos parâmetros de acessibilidade ao museu.

Quadro 5: Ficha de análise de acessibilidade do Museu de Arte Contemporânea de Sorocaba (MACS).

Ficha 02 MUSEU DE ARTE CONTEMPORÂNEA DE SOROCABA - MACS

PRINCÍPIO A – Direito à equidade e à participação



Fig. 1: Acesso externo do museu.



Fig. 3: Novo acesso ao museu.

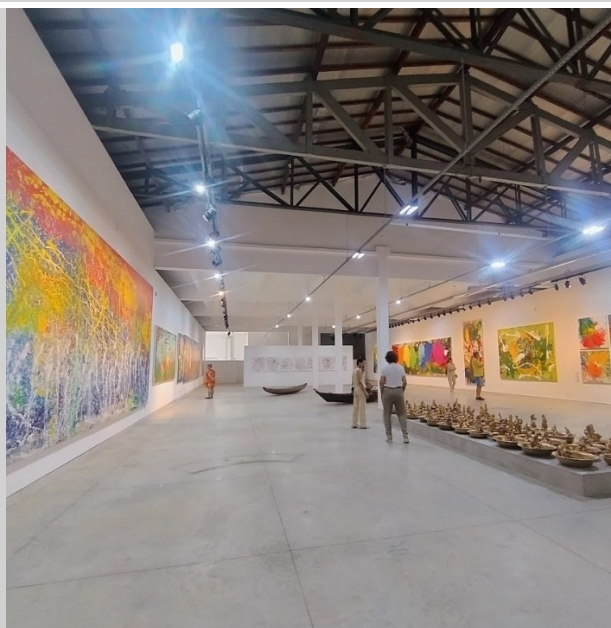


Fig. 2: Espaço expositivo do museu.

Tópico analisado	Avaliação comentada	Atendeu ao tópico
1) Há ações de acessibilidade na edificação?	As ações de acessibilidade presentes no edifício são: rampas para desníveis (apesar de não haver corrimãos); presença de sanitários adaptados à norma NBR 9050; vagas reservadas para idosos e PNE.	Sim
2) O acesso a pessoas com deficiência não é segregado ou está incluído na rota principal?	O acesso de pessoas com deficiência se dá pelo mesmo local que o público em geral. No entanto não há uma rota acessível que acesse o edifício.	Parcial
3) Além da acessibilidade física/motora há promoção de acessibilidade visual, atitudinal, comunicacional?	Não há presença de ações de acessibilidade visual no museu. A acessibilidade comunicacional é feita através da curadoria museológica, apenas. O espaço carece de placas informativas de sanitários e da biblioteca. Não foram encontradas ações de acessibilidade atitudinal.	Não
4) Há ações de promoção de exposições/eventos com dispositivos para acesso de pessoas com deficiência?	Atualmente não há ações de promoção de eventos; exposições voltadas às pessoas com deficiência	Não

PRINCÍPIO B - Direito à independência



Fig. 4: Espaço expositivo do museu, com obra no meio da circulação sem aviso tátil.



Fig. 5: Sanitário PNE.

Tópico analisado	Avaliação comentada	Atendeu ao tópico
1) A pessoa com deficiência consegue utilizar o espaço sem o auxílio ou suporte de outra pessoa/funcionário?	As pessoas com mobilidade reduzida conseguem utilizar bem o espaço. Pessoas com deficiência visual teriam dificuldades em se deslocar no ambiente museológico sem ajuda.	Parcial

2) Há espaço para livre circulação de uma pessoa com cadeira de rodas ou muleta no ambiente? (mínimo de 90cm pela NBR 9050)	O espaço de circulação é amplo e possui corredores largos, no entanto algumas curadorias de exposição colocam elementos no caminho dos transeuntes	Sim
3) Os sanitários possuem adaptações para atender a NBR 9050?	O museu possui sanitário condizente com a norma NBR 9050; este tem fácil acesso ao salão.	Sim
4) Foi instalado piso tátil de direção ou de alerta no interior/ acesso da edificação?	Não há pisos táteis de direção ou de alerta em nenhum local do museu, sendo no acesso externo ou no interior deste.	Não

PRINCÍPIO C - direito ao conforto e segurança

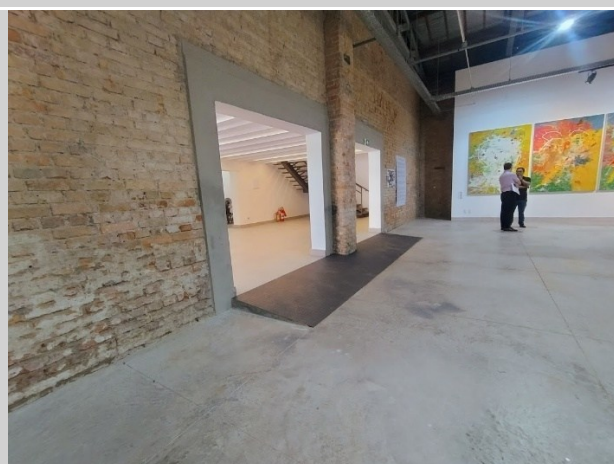


Fig. 6: acessibilidade física no interior da edificação com rampas, porém sem corrimãos para o apoio.



Fig. 7: Espaço de descanso para usuários no interior do museu.

Tópico analisado	Avaliação comentada	Atendeu ao tópico
1) Há corrimãos para transpor desníveis?	Nos espaços de uso público, não há corrimãos que possibilitem a transposição segura dos desníveis existentes, tanto no acesso ao museu quanto em seus ambientes internos.	Não
2) O piso do interior da edificação possui superfície regular, firme, estável, não trepidante?	Em todo o interior da edificação o piso é estável, regular e não trepidante.	Sim
3) Há espaço para descanso do usuário?	Há um espaço com poltronas para que os visitantes possam sentar enquanto observam as obras no novo salão inaugurado. No outro salão há uma pequena biblioteca com cadeiras para descanso.	Sim

PRINCÍPIO D - direito à informação espacial



Fig. 8: Placa informativa edificação.



Fig. 9: Placa informativa do sanitário PNE, não condizente com a norma vigente.

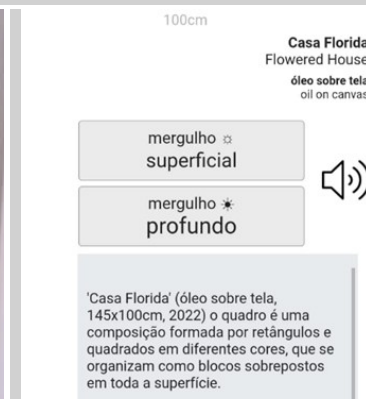


Fig. 10: Ao acessar o QR code das obras, é possível ouvir a audiodescrição desta.

Tópico analisado	Avaliação comentada	Atendeu ao tópico
1) Há informação tátil em braile em espaços de exposição ou algum dispositivo digital que permita a leitura?	Na curadoria não há a opção em braile das informações da exposição, no entanto há uma opção tecnológica de QR code que possibilita ao usuário, ao acessar este link ter uma audiodescrição da obra. Como foi apresentado uma solução tecnológica alternativa é possível inferir que o item foi atendido.	Sim
2) Há uma linguagem visual clara e à prova de erros na comunicação em espaços expositivos?	O espaço carece de placas informativas, em tamanhos adequados, tanto dos objetos expositivos quanto de sinalização de sanitários.	Não
3) Há identificação da história das edificações com informações claras e de fácil leitura e interpretação?	No acesso à edificação não há informações do histórico do edifício. Atualmente há apenas um pôster com as exposições vigentes e horário de funcionamento, em tamanho razoável e de fácil leitura.	Não

Fonte: Elaborado pela autora, 2026. Fotos: da autora, 2025 e 2026.

Com base na análise anterior, constata-se que a edificação atende parcialmente aos quatro princípios estudados, sendo proporcionalmente mais atendidos os quesitos de avaliação da acessibilidade física, em comparação aos voltados à acessibilidade visual. Os resultados indicaram um equilíbrio entre os tópicos atendidos e não atendidos, constatando-se menor atendimento nos quesitos de acessibilidade visual e comunicacional. A ausência de rotas acessíveis para o acesso à edificação e a dificuldade de promover a autonomia da pessoa com deficiência no espaço também foram pontos negativos observados na análise.

O MACS apresenta grande potencial para a promoção de uma acessibilidade plena, em virtude de seus espaços amplos e da ausência de desníveis significativos.

Trata-se de um equipamento cultural que resiste em um contexto de progressivo esvaziamento das atividades culturais no setor, como evidenciado pelo caso do Barracão Cultural, o que torna sua permanência fundamental para a valorização do espaço e para a manutenção da memória ferroviária ainda existente.



Figura 114: Detalhe do piso do MACS, que remete a um dos usos do antigo armazém como supermercado para os funcionários da ferrovia.
Foto: da autora, 2025.

Embora haja projetos voltados à ampliação das condições de acessibilidade do museu, conforme anteriormente apontado, o funcionamento do equipamento sem a conclusão dessas intervenções evidencia o descaso com a efetivação da acessibilidade. Nesse sentido, destacam-se como principais pontos a serem aprimorados a acessibilidade comunicacional e a acessibilidade visual.

3.3. Síntese dos aspectos de mobilidade e acessibilidade no Complexo Ferroviário de Sorocaba

Após a análise de acessibilidade das edificações de acesso ao público – o MACS e o Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, e da análise do entorno do Complexo Ferroviário de Sorocaba, bem como os levantamentos histórico e documental deste, é possível concluir sobre alguns aspectos mais gerais:

- 1) Não há um tratamento de acessibilidade do conjunto do complexo ferroviário, e pela pesquisa histórico-documental, esta questão nunca foi uma preocupação dos órgãos responsáveis;
- 2) As ações de acessibilidade são pontuais, focando em algumas edificações. Como exemplo, destaca-se o caso do MACS, para o qual está previsto um projeto de implementação de acessibilidade a longo prazo, e o exemplo do

Museu Ferroviário em que as ações de acessibilidade projetadas foram ignoradas, sem justificativa;

- 3) O entorno do complexo também sofre com a falta de acessibilidade e falta de política de mobilidade urbana colocando em risco os cidadãos que passam pelo local.

A dificuldade da cessão das edificações, causada pelo imbróglia jurídico da propriedade do complexo, pode ter contribuído para esta situação, no entanto, no que tange ao entorno do complexo, o descaso, que afeta não só as pessoas com deficiência, mas todos os transeuntes devido à impossibilidade de passagem em alguns trechos, vem de uma política pública que não planejou a mobilidade urbana no âmbito do pedestre, sendo extremamente focada no automóvel.

Em muitos trechos, durante as visitas de campo, entre 2024 e 2026, foram registrados transeuntes se arriscando em travessias fora da faixa de pedestre, devido ao fato de esta não existir, assim como na travessia da linha férrea (Figura 115).



Figura 115: Transeuntes atravessando a Avenida Afonso Vergueiro (à esquerda). Pessoa atravessando a linha férrea (à direita).

Foto: da autora, 2025.

Diariamente centenas de pessoas passam pelo entorno do Complexo Ferroviário, seja para apenas contornar, seja para transpor a linha férrea de forma

improvisada. A falta de acessibilidade impacta no cotidiano da população, portanto. Em março de 2026, mais uma enchente atingiu a cidade e com isso houve a destruição de parte do calçamento em vários pontos do perímetro analisado, tornando inviável a passagem (Figura 76).

Cada vez mais o Complexo Ferroviário está sendo isolado do núcleo urbano pois, com o fechamento do Barracão Cultural, em meados de 2024, há apenas duas edificações de uso público na área. Adentrar o complexo não é permitido; no entanto, o local está sendo ocupado pela população de rua, que encontra neste espaço isolado um local de moradia, onde são observados sinais de ocupação informal em diversas edificações do conjunto.

Em junho de 2026, expirou o prazo de concessão do complexo ferroviário para a empresa Rumo que, por sua vez, não manifestou interesse na renovação (Sorrilha, 2026). Apesar de alegar que fazia a manutenção do complexo, é evidente o descaso da empresa desde o desativamento do ramal férreo de Sorocaba (Mendes, 2026). Está sendo proposto o reuso da malha férrea para o trem intercity, com previsão de leilão no segundo semestre de 2026. No entanto, pela demanda estimada (cerca de 50 mil pessoas por dia até 2040) (Trem..., 2026), é muito provável que a estação original não seja reaproveitada. Sendo assim, o destino das edificações do interior do Complexo Ferroviário pode ser considerado em risco iminente de descaracterização.

Leite (2017) também critica a situação precária do complexo ferroviário de Sorocaba. Para o autor os vestígios da memória operária permanecem marginalizados, sem uma definição clara de uso ou integração à dinâmica urbana contemporânea.

Diante do conjunto de análises realizadas neste capítulo, observa-se que a ausência de uma abordagem integrada de acessibilidade e mobilidade no Complexo Ferroviário de Sorocaba contribui para o progressivo isolamento físico e funcional desse patrimônio em relação à cidade. A falta de tratamento do conjunto como sistema, seja do ponto de vista arquitetônico, urbano ou de gestão, resulta em intervenções fragmentadas, insuficientes e, em alguns casos, incoerentes, que não garantem condições seguras e autônomas de circulação para pedestres, tampouco promovem a fruição qualificada dos bens culturais existentes. Essa situação evidencia que a acessibilidade, quando tratada apenas como adequação pontual a edifícios isolados, perde seu potencial estruturador e deixa de cumprir seu papel como

instrumento de inclusão social, ativação do patrimônio e qualificação do espaço urbano.

Soma-se a esse quadro a condição de indefinição institucional do complexo. A recorrência de travessias improvisadas, o risco cotidiano a que os transeuntes estão expostos e os impactos das enchentes recorrentes reforçam a leitura do complexo como uma barreira urbana, e não como um elemento estruturador do tecido da cidade.

O Complexo Ferroviário Sorocabano passou por sucessivas adaptações ao longo do tempo, acompanhando as transformações da dinâmica urbana da área central, até alcançar sua configuração atual no início do século XXI, conforme discutido no item 2.1.1. Nesse contexto, sua reabilitação e reuso não seriam processos complexos, graças à relativa flexibilidade dos espaços nas edificações do patrimônio ferroviário, caracterizadas por plantas livres e grande potencial de adaptação a novos usos.

Conforme preconizam Coulls, Divall e Lee (1999), as ferrovias devem ser compreendidas como sistemas em constante evolução, ou seja, nenhuma ferrovia deve ser considerada original ou autêntica, tendo em vista as transformações decorrentes de manutenções e atualizações ao longo de seu período de funcionamento.

Assim, a promoção da acessibilidade nas edificações e da mobilidade pedestre no entorno do Complexo devem ser compreendidas não como ações complementares, mas como condição fundamental para a preservação, a reativação e a reintegração desse patrimônio à vida urbana contemporânea.

Com base na discussão sobre a relação entre acessibilidade e patrimônio, considerando a diversidade e multiplicidade de usuários, com e sem deficiência, e associando esses aspectos à especificidade da preservação do patrimônio ferroviário, conforme abordado no Capítulo I, é possível elencar algumas recomendações para a promoção da acessibilidade no Complexo Ferroviário de Sorocaba, como caso exemplar estudado, mas que pode servir para reflexão sobre outros complexos ferroviários paulistas:

- 1) Integração de rotas acessíveis em seu entorno articuladas com os acessos das edificações e com o transporte público;

- 2) Minimização dos percursos dos pedestres, por meio da implantação de soluções adequadas para a transposição da linha férrea e da criação de trajetos seguros.
- 3) Promoção de uma sinalização clara e informativa sobre o local e suas edificações, com alternativas de acesso às pessoas com deficiência visual, contribuindo para a orientação e a autonomia dos usuários.
- 4) Participação da população envolvida com a memória ferroviária nas discussões de reuso e requalificação do espaço.
- 5) Abertura do espaço da ferrovia para a população, nos trechos sem cruzamento de linhas, em complexos desativados para passageiros, para usufruir do espaço em sua totalidade.
- 6) Facilitar os acessos aos edifícios com a adoção de calçamentos uniformes e livres de obstáculos, bem como rampas devidamente integradas, que não interfiram negativamente no passeio público.
- 7) Na aplicação de soluções de acessibilidade em edificações tombadas, recomenda-se a adoção de alternativas menos onerosas, orientadas pelos princípios do usuário ampliado (*Utenza Ampliata*) e das adaptações razoáveis.

São ações que podem viabilizar o reuso e ativação do patrimônio ferroviário urbano para além da simples utilização das edificações isoladamente, incorporando estratégias que preservem a leitura do sistema ferroviário em sua totalidade, promovam a acessibilidade e reforcem sua função social, condição essencial para a permanência e a valorização desse patrimônio no contexto urbano contemporâneo.

CONCLUSÃO

Por meio desta pesquisa, foi possível compreender de que forma o Complexo Ferroviário de Sorocaba se relaciona, atualmente, com o entorno urbano constituído a partir de sua implantação. Com a desativação das atividades ferroviárias, em 2015, o complexo passou a sofrer os efeitos de uma má gestão e de ocupações irregulares em seu interior, situação agravada pela prolongada indefinição quanto à cessão de uso das edificações, ainda não solucionada.

Embora concebido funcionalmente como um conjunto indissociável, o Complexo Ferroviário nunca foi efetivamente compreendido dessa maneira. A política de preservação adotada ao longo do tempo resultou em intervenções tópicas, centradas na restauração de edificações isoladas. O tombamento do CONDEPHAAT, foi um passo importante no reconhecimento do complexo como um conjunto, ainda que tenha abrangido apenas parte dele, conforme discutido a partir de critérios metodológicos, no Capítulo II.

Assim, após analisar a acessibilidade no âmbito da mobilidade do pedestre e das duas únicas edificações de uso público atualmente em funcionamento no complexo: o MACS e o Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, constatou-se que as ações de acessibilidade existentes, quando presentes, também são pontuais, muitas vezes equivocadas e predominantemente voltadas ao interior dos edifícios, sem a articulação com rotas acessíveis externas que garantam o acesso de forma contínua e autônoma.

A concepção de uma rota integrada de acessibilidade para o Complexo Ferroviário torna-se, portanto, além de uma estratégia de valorização do patrimônio cultural, uma necessidade de intervenção urbana concreta, justificada pelo intenso fluxo de pessoas que circulam no entorno e no interior do complexo, frequentemente utilizando-o como passagem e como meio de encurtar trajetos.

Ao incluir a acessibilidade no debate sobre a preservação do patrimônio, especialmente o ferroviário, buscou-se refletir sobre o tema como uma questão de inclusão social, tornando a acessibilidade um elemento chave para a efetivação do direito de acesso à cultura e ao patrimônio para todos.

Os complexos ferroviários, hoje situados em zonas centrais, são espaços que permanecem como importantes pontos de fluxo de população, assim como outras

edificações e atividades que se instalaram ao longo do tempo (igrejas, escolas, comércio etc.). Essa configuração urbana intensifica a sobreposição de fluxos de pedestres, veículos particulares, transporte coletivo e de cargas, que passam a disputar o mesmo espaço. Por isso, torna-se fundamental planejar usos, circulações e áreas de estacionamento de modo a priorizar o pedestre em detrimento do automóvel (IPHAN, 2014).

Quando se discute a preservação do patrimônio ferroviário, a acessibilidade não é um fator mencionado. No entanto, tanto os leitos ferroviários quanto seus edifícios e pátios foram implantados em terrenos sem grandes desníveis ou declividades. Além disso, as edificações ferroviárias costumam possuir plantas amplas e espaços livres, o que já favorece, em muitos casos, a acessibilidade em seus ambientes internos.

Promover a acessibilidade urbana, tanto do entorno quanto do interior dos complexos, auxiliaria o cotidiano da população que utiliza o espaço urbano e que diariamente precisa transpor as barreiras impostas por territórios não integrados à malha urbana, sofrendo diretamente os impactos dessa condição. Ao promover percursos mais seguros, acessíveis e integrados, essas intervenções podem contribuir para a melhoria da mobilidade cotidiana, assim como para uma reaproximação com a memória ferroviária, ressignificando o espaço como parte da experiência urbana e coletiva.

Aliar a acessibilidade à preservação do patrimônio cultural é uma questão que esbarra na preservação e nos critérios de restauro, que não pode se restringir à aplicação de normativas, mas de um projeto integrado com as particularidades do patrimônio.

Neste trabalho foram discutidos os conceitos de promoção da acessibilidade voltada ao patrimônio cultural através da perspectiva de diversos autores como Ubierna (2010 e 2008), Arengi e Pane (2016), Agostiano *et al.* (2009). Todos os autores apontam soluções efetivas de acessibilidade, baseadas em estudos históricos e urbanísticos rigorosos, diagnosticando integralmente as barreiras, como assegurar rotas acessíveis claras e eficazes, além de conciliar as intervenções com os princípios da Carta de Veneza (1964).

Ao analisar a legislação vigente, tanto no contexto nacional quanto internacional, foi possível constatar que, apesar de avanços normativos nas últimas

décadas, ainda há lacunas que dificultam a adaptação. Uma delas é a falta de diálogo entre as legislações de preservação e de acessibilidade, que tende a resultar em interpretações restritivas, justificando a não intervenção ou a adoção de soluções paliativas e pouco eficazes.

Nesse sentido, torna-se evidente que a promoção da acessibilidade no patrimônio cultural não deve ser tratada como exceção ou concessão pontual, mas como parte integrante do próprio processo de projeto de restauração e reabilitação. A ausência de acesso pleno compromete a apropriação social do patrimônio e, consequentemente, sua valorização e conservação em longo prazo. Ao reconhecer a acessibilidade no patrimônio como um direito de acesso à cultura e um instrumento de inclusão social, amplia-se a compreensão do patrimônio para além de sua materialidade, incorporando o uso, a fruição e a participação das pessoas como elementos centrais.

Apenas a legislação e a definição de normas não são suficientes para abarcar a complexidade e as especificidades da promoção de acessibilidade no patrimônio cultural. Embora tenha havido esforços, do IPHAN, por um lado, ao elaborar o Caderno Técnico (IPHAN, 2014), com orientações e soluções práticas e, por outro, da Lei Brasileira de Inclusão (LBI), que instituiu o conceito de “adaptações razoáveis”, evitando que intervenções excessivamente onerosas ou potencialmente descaracterizantes se tornem justificativas para a não adaptação, estas recomendações ainda não são adotadas de forma associada.

Conforme apontado, além das barreiras físicas, há que se enfrentar os obstáculos causados pela má gestão e ausência de uso, que se revelam determinantes nesse contexto analisado. No caso do complexo estudado, questões relacionadas à cessão das edificações contribuíram para a ausência de implementação efetiva de medidas de acessibilidade.

Os resultados desta pesquisa indicam que a integração entre acessibilidade e preservação constitui um eixo estruturante para a reativação social e urbana do Complexo Ferroviário de Sorocaba. A falta de acessibilidade compromete a apropriação do patrimônio, tornando necessária sua integração ao projeto de preservação como instrumento de inclusão, valorização cultural e permanência do conjunto ferroviário na cidade.

Com os resultados da pesquisa pretendeu-se ir além da reflexão sobre o caso de Sorocaba, evidenciando que outros complexos ferroviários de grande escala também poderiam se beneficiar muito com a aplicação dos princípios de acessibilidade como estratégia de integração e inclusão social no espaço urbano.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGOSTIANO, M. *et al.* **Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale**. Roma (Itália): Gangemi, 2009.
- ANDRADE, I. F.; BINS ELY, V. H. M. **Edificações Históricas Preservadas: Intervir para Torná-las Acessíveis**. Revista Ação Ergonômica, v. 7, n. 2, p. 76–91, 2 dez. 2021.
- ANTIGO prédio da administração da Fepasa em Sorocaba pega fogo outra vez. **Jornal Cruzeiro do Sul**. 1 nov. 2019. Disponível em: <https://www.jornalcruzeiro.com.br/sorocaba/antigo-predio-da-administracao-da-fepasa-em-sorocaba-pega-fogo-outra-vez/>. Acesso em 23 mar. 2026.
- ARENGHI, A.; PANE, A. **L'aggiunta nel progetto di restauro per l'accessibilità del patrimonio culturale**. Techne. Journal of Technology for Architecture and Environment, n. 12, p. 57-65, 2016. Disponível em: <https://oaj.fupress.net/index.php/techne/article/download/4578/4578/>. Acesso em: 31 out. 2025.
- ARGENTINA. **Ley n.º 22.431, de 1981**. *Sistema de proteccion integral de discapacitados*. 1981. Disponível em: https://oig.cepal.org/sites/default/files/1981_ley22431_arg.pdf. Acesso em: 26 mar. 2026.
- _____. **Ley n.º 26.378, de 21 maio 2008**. *Apruébase la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su protocolo facultativo, aprobados mediante resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 13 de diciembre de 2006*. Boletín Oficial de la República Argentina, Buenos Aires, 2008. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-26378-141317#>. Acesso em: 26 mar. 2026.
- ASSIS, E. P. **Acessibilidade nos bens culturais imóveis: Possibilidades e limites nos museus e centros culturais**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, ABNT. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.
- _____. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro: ABNT, 2015.
- _____. **NBR 16537: Acessibilidade – Sinalização tátil no piso – Diretrizes para elaboração de projetos e instalação**. Rio de Janeiro: ABNT, 2024.
- BADDINI, C. M. **Sorocaba no Império: comércio de animais e desenvolvimento urbano**. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2002.
- BELLO, L. **Censo 2022: Brasil tem 14,4 milhões de pessoas com deficiência**. Agência IBGE Notícias, 2025. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/43463-censo-2022-brasil-tem-14-4-milhoes-de-pessoas-com-deficiencia>. Acesso em: 14 out. 2025.

BERNARDI, N. **A aplicação do conceito do Desenho Universal no ensino de arquitetura**: o uso de mapa tátil como leitura de projeto. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade Estadual de Campinas, Campinas. 2007.

BONADIO, G. **Sorocaba: a cidade industrial (espaço urbano e vida social sob o impacto da atividade fabril)**. Sorocaba, SP: Geraldo Bonadio, 2004.

BOTELHO, L. C.; LENZI, M. B. **Trajetória na identificação das pessoas com deficiência no Brasil**: uma análise das pesquisas domiciliares do IBGE. *Ciência e Saúde Coletiva*. v.29, n.11. 2024. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csc/a/PN9KspTnx8CJJ5NkPyHDzN/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em 31 out. 2025.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 26 mar. 2026.

_____. **Decreto-lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937**. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF: 1937. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm. Acesso em: 26 mar. 2026.

_____. **Decreto n.º 5.296 de 2 de dezembro de 2004**. Regulamenta as Leis nos 10.048/2000, e 10.098/2000, e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm. Acesso em: 10 out. 2025.

_____. **Lei n.º 11.483, de 31 de maio de 2007**. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm. Acesso em: 10 out. 2025.

_____. **Lei n.º 12.587, de 3 de Janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 10 mai. 2024

_____. **Lei 13.146/2015, de 6 de julho de 2015**. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm. Acesso em: 10 out. 2025.

_____. **Lei n.º 14.835, de 4 de abril de 2024**. Institui o marco regulatório do Sistema Nacional de Cultura (SNC). Diário Oficial da União: Brasília, 2024. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2024/lei-14835-4-abril-2024-795455-publicacaooriginal-171427-pl.html>. Acesso em: 26 mar. 2026.

CAMPOS, M. **Prefeitura de Sorocaba reabre Barracão Cultural após obras de restauro**. Notícias Sorocaba. 2023. Disponível em: <https://noticias.sorocaba.sp.gov.br/prefeitura-de-sorocaba-reabre-barracao-cultural-apos-obras-de-restauro/>. Acesso em: 16 nov. 2025.

CANALIZAÇÃO já era solicitada em 1902. **Jornal Cruzeiro do Sul**. 15 de Julho de 1978. Edição n.º 21.209. Acervo Jornal Cruzeiro do Sul.

CARBONARA, G. **Brandi e a Restauração Arquitetônica hoje**. *Desígnio*, 2006, n. 6, p. 35-47.

CARLETTI, A. C.; CAMBIAGHI, S. **Desenho Universal**: um conceito para todos. São Paulo: Instituto Mara Gabrilli, 2008.

CELLI, A. **Evolução urbana de Sorocaba**. Dissertação (Mestrado) – FAUUSP. São Paulo, 2012.

CETORELLI, G; GUIDO, M. R. **Accessibilità e fruizione ampliata al patrimonio culturale italiano: una sfida per il Sistema Museale Nazionale**. Roma: MiBACT, 2020.

CHILE. **Decreto Supremo n.º 50 de 2016**: *modifica la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones para incorporar criterios de accesibilidad universal*. Santiago: Diario Oficial de la República de Chile, 2016. Disponível em: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1083149>. Acesso em: 30 mar. 2026.

_____. **Ley 19.284 de 1994**: *establece normas para la plena integración social de las personas con discapacidad*. Santiago: Diario Oficial de la República de Chile, 1994. Disponível em: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=30651>. Acesso em: 30 mar. 2026.

_____. **Ley 20.422 de 2010**: *establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad*. Santiago: Diario Oficial de la República de Chile, 2010. Disponível em: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1010903>. Acesso em: 30 mar. 2026.

CHIOVITTI, N. M. **O discurso do progresso**: Sorocaba e o fim da Feira de Muers (1850-1900). Dissertação (Mestrado) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2003.

COLÔMBIA. **Ley 361 de 1997**: *por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación*. Diario Oficial n. 42.978, Bogotá, 7 fev. 1997. Disponível em: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=343>. Acesso em: 30 mar. 2026.

_____. **Ley nº 1618 de 2013**: *por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad*. Diario Oficial n. 48.733, Bogotá, 27 fev. 2013. Disponível em: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=51641>. Acesso em: 30 mar. 2026.

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO (CONDEPHAAT). **Processo n.º 64204/2011 Complexo Ferroviário de Sorocaba**. São Paulo, 2011

_____. **Resolução SC 013, de 26.02.2018 - Complexo Ferroviário de Sorocaba**. São Paulo, 2018. Disponível em: https://storageproac.blob.core.windows.net/uploads/2025/07/2018_13_Sorocaba_Complexo-Ferrovioario-de-Sorocaba_1753238455708.pdf. Acesso em: 14 out. 2025.

CONSELHO MUNICIPAL DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARTÍSTICO, ARQUITETÔNICO, TURÍSTICO E PAISAGÍSTICO DE SOROCABA (CMDP). **Processo PA n.º 16826/1997 Tombamento do Complexo Ferroviário de Sorocaba**. Sorocaba, 1997.

_____. **Processo PA n.º 19985/2000**. Procedimento preparatório Ministério Público sobre Estação Ferroviária de Sorocaba. Sorocaba, 2000.

_____. **Processo PA n.º 10.457/2008**. AECA – Museu de Arte Contemporânea. Sorocaba, 2008.

COSTA, R. K. **Acessibilidade e preservação no patrimônio cultural da cidade de Ouro Preto, Minas Gerais**. 2016. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável) – Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2016.

COULLS, A.; DIVALL, C.; LEE, R. **Railways as world heritage sites**. Paris: ICOMOS, 1999.

DESTRO, C. R. F.; BREGA FILHO, V. **O aparente conflito existente entre o direito à acessibilidade e a preservação do patrimônio cultural**. RFD- Revista da Faculdade de Direito da UERJ, n. 36, p. 158–176, 9 fev. 2020.

DINIZ, D. **O que é deficiência**. São Paulo: Brasiliense, 2007. Disponível em: <https://www.ufmg.br/giz/wp-content/uploads/2025/08/O-que-e-deficiencia-Diniz-2007.pdf>. Acesso em: 14 out. 2025.

DISCHINGER, M.; BINS ELY, V. H. M.; PIARDI, S. M. D. G. **Promovendo acessibilidade espacial nos edifícios públicos**: Programa de Acessibilidade às Pessoas com Deficiência ou Mobilidade Reduzida nas Edificações de Uso Público. Florianópolis: MPSC, 2012. 161p.

DUARTE, C. R. S. *et al.* **Metodologia para diagnóstico de acessibilidade em centros urbanos**: Análise da Área Central da Cidade do Rio de Janeiro. Assis/SP: Triunfal Gráfica e Editora; Rio de Janeiro: UFRJ, 2013.

EQUADOR. **Norma Ecuatoriana de la Construcción: Accesibilidad Universal (AU)**. Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. 2016. Disponível em: <https://www.quito-turismo.gob.ec/descargas/LOTAIP2018/CCMQ/ANEXO%205%20ACCESIBILIDAD.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2026.

_____. **Ley Orgánica de Discapacidades n.º 301, de 6 de abril de 2001**. Registro Oficial, Quito, 2001 Disponível em: <https://www.guiadisc.com/ecuador-ley-sobre-discapacidades-06-abril-2001.html>. Acesso em: 26 mar. 2026.

_____. **Ley Orgánica de las Personas con Discapacidad**. Registro Oficial, Cuarto Suplemento, n. 73, Quito, 3 jul. 2025. Disponível em: https://www.asambleanacional.gob.ec/es/system/files/ro_12.pdf. Acesso em: 30 mar. 2026.

ESPANHA. **Real Decreto Legislativo 1/2013**, de 29 de noviembre, *por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley general de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social*. Boletín Oficial del Estado, Madrid, 2013. Disponível em: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12632>. Acesso em: 30 mar. 2026.

_____. **Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español**. Boletín Oficial del Estado, Madrid, 1985. Disponível em: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1985-12534>. Acesso em: 30 mar. 2026.

FEDECRAIL - *European Federation of Museum & Tourist Railways*. **Carta de Riga**. 2005.

FERREIRA, O. L. **Patrimônio cultural e acessibilidade**: as intervenções do Programa Monumenta, de 2000 a 2005. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2011.

FUNARI, P.; VILHENA, T. **Arqueologia industrial, arqueologia pública e o patrimônio ferroviário**: uma perspectiva histórica. In: OLIVEIRA, E. R. (org.). *Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho*. São Paulo: Alameda, 2017. Disponível em: <https://memoriaferroviaria.assis.unesp.br/colecoes/colecao-producao-mf/arqueologia-industrial-arqueologia-publica-e-o-patrimonio-ferroviario-uma-perspectiva-historica-2/>. Acesso em: 31 mar. 2026.

GASPAR, A. F. **Histórico do início da fundação, construção e inauguração da estrada de ferro sorocabana 1870-1875**. Sorocaba: LINC/Gráfica Paratodos, 2001.

GERENTE, M. M.; BINS-ELY, V. H. M. **Diretrizes de projeto para a acessibilidade em sítios históricos**: porque o patrimônio brasileiro é de todos e para todos. In: ABERGO 2006, Curitiba - PR. ABERGO, 2006.

HISTORIC ENGLAND. **Easy Access to Historic Buildings**. 2. ed. Londres: Historic England, 2015. Disponível em: <https://historicengland.org.uk/images-books/publications/easy-access-to-historic-buildings/heag010-easy-access-to-historic-buildings/>. Acesso em: 2 abr. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Pessoas com deficiência**: 2022. PNAD Contínua. Coordenação de População e Indicadores Sociais. IBGE: Rio de Janeiro 2023.15p.

_____. **Censo Demográfico 2022**: pessoas com deficiência e pessoas diagnosticadas com transtorno do espectro autista: resultados preliminares da amostra. 2025a. IBGE: Rio de Janeiro, 2025. 80 p.

_____. **Censo Demográfico 2022**: características urbanísticas do entorno dos domicílios / IBGE. 2025b. IBGE: Rio de Janeiro, 2025.

_____. **Censo 2022: Deslocamentos para trabalho e para estudo – Resultados preliminares da amostra**. 2025c. IBGE: Rio de Janeiro, 2025.

_____. **Nota técnica 01/2018**. Releitura dos dados de pessoas com deficiência no Censo Demográfico 2010 à luz das recomendações do Grupo de Washington. 2018. IBGE: Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: https://ftp.ibge.gov.br/Censos/Censo_Demografico_2010/metodologia/notas_tecnicas/nota_tecnica_2018_01_censo2010.pdf. Acesso em: 14 out. 2025.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC). **NTC 4143: Accesibilidad al medio físico. Edificios y espacios urbanos. Rampas fijas adecuadas y básicas**. Bogotá: ICONTEC, 2009.

INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL - NÚCLEO SOROCABA (IAB). **Inventário dos edifícios de Sorocaba tombados pelo Patrimônio Histórico**. Sorocaba, 2018, 46 p.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Instrução Normativa n.º 1, de 25 de novembro de 2003**. Dispõe sobre a

acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, e outras categorias, conforme especifica. Brasília, 2003.

_____. **Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos**. Org. Sandra Bernardes Ribeiro. Brasília: IPHAN, 2014. (Cadernos Técnicos, v. 9).

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS (INDEC). **Estudio Nacional sobre el Perfil de las Personas con Discapacidad. Resumen ejecutivo 2018: adaptado a lectura fácil**. 1. ed. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Instituto Nacional de Estadística y Censos – INDEC, 2019. Disponível em: https://www.indec.gob.ar/ftp/cuadros/publicaciones/resumen_estudio_discapacidad_2018.pdf. Acesso em: 26 mar. 2026.

INSTITUTO NACIONAL DE NORMALIZACIÓN (INN). **NCh 3269:2013 – Accesibilidad universal en las edificaciones y espacios de uso público**. Santiago: INN, 2013.

INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES (ICOMOS). **Carta de Veneza**. Veneza: ICOMOS, 1964.

_____. **Carta Internacional do Turismo Cultural**. Cidade do México: ICOMOS, 1999.

_____. **Carta Internacional de ICOMOS sobre el Turismo Cultural Patrimonial (2022): Reforzar la protección del patrimonio cultural y la resiliencia de las comunidades mediante una gestión responsable y sostenible del turismo**. Bangkok: ICOMOS, 2022.

_____. **Carta de Burra**. Burra: ICOMOS, 1980.

ICOMOS; TICCIH. **Princípios conjuntos do ICOMOS-TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Patrimônio Industrial. [Princípios de Dublin]**. Aprovados na 17ª Assembleia Geral do ICOMOS, em 28 de novembro de 2011.

KÜHL, B. M. **História e ética na conservação e na restauração de monumento históricos**. Revista CPC-USP, São Paulo, v. 1, n. 1, p.17-40, nov. 2005-abr. 2006.

_____. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização**. São Paulo: Annablume, 2008.

LEITE, L. R. **Usos sociais do conjunto arquitetônico da antiga Estrada de Ferro Sorocabana na cidade de Sorocaba - SP**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

LOPES, P. **Deficiência na cabeça: convite para um debate com diferença**. Horizontes Antropológicos, vol. 28, núm. 64, 2022, setembro-dezembro, p. 297-330. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=401973155011>. Acesso em 15 ago. 2025.

_____. **Deficiência na cabeça: percursos entre diferença, síndrome de Down e a perspectiva antropológica**. 2020. Tese (Doutorado em Antropologia Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

MASSARI, M. A. L. **Arquitetura Industrial em Sorocaba: O Caso Das Fábricas Têxteis**. Dissertação (Mestrado) – FAUUSP. São Paulo, 2011.

MATOS, L. **Memória nos trilhos: o patrimônio ferroviário e sua contribuição às práticas preservacionistas brasileiras na década de 1980.** Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material, São Paulo, v. 28, p. 1–21, 2020. Disponível em: <https://revistas.usp.br/anaismp/article/view/164805>. Acesso em: 31 mar. 2026.

MELO, C. F. A. **Acessibilidade universal aplicada ao patrimônio cultural edificado:** estudo das condições de acessibilidade em uma rota interligando bens culturais no Centro de Fortaleza/CE. 2023. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo e Design) – Centro de Tecnologia, Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2023.

MEGA LEILÕES. **Leilão de área 18.543 m² (Estádio, Quadras e Benfeitorias) - Jardim Santa Rosália - Sorocaba – SP.** 2025. Disponível em: <https://www.megaleiloes.com.br/leiloes-realizados/imoveis/terrenos-e-lotes/sp/sorocaba/area-18543-m2-estadio-quadras-e-benfeitorias-jardim-santa-rosalia-sorocaba-sp-j111849>. Acesso em: 09 mar. 2026.

MENDES, C. **Ferrovia segue abandonada enquanto aguarda relicitação.** Jornal Cruzeiro do Sul. 26 de janeiro de 2026. Disponível em: <https://www.jornalcruzeiro.com.br/sorocaba/noticias/2026/01/756543-ferrovia-segue-abandonada-enquanto-aguarda-relicitacao.html>. Acesso em: 09 mar. 2026.

MENDOZA, M R. D. **Portada, índice y editorial del número monográfico especial “PATRAC. Patrimonio Accesible: I+D+I para una cultura sin barreras”.** ACE: *Arquitectura, Ciudad y Entorno*, v. 5, n. 13, 2010. Disponível em: <https://doi.org/10.5821/ace.5.13.2607>. Acesso em: 31 mar. 2026.

MENESES, U. T. B. **O campo do Patrimônio Cultural:** uma revisão de premissas. In: IPHAN. I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural: Sistema Nacional de Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão, Ouro Preto/MG, 2009. Anais, vol.2, tomo 1. Brasília: IPHAN, 2012.

MORAES, E. H.; OLIVEIRA, E. R. **O patrimônio ferroviário nos tombamentos do Estado de São Paulo.** *Revista Memória em Rede*, v. 9, n. 16, 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufpel.edu.br/index.php/Memoria/article/view/9719>. Acesso em: 31 mar. 2026.

MP firma acordo para recuperação da malha férrea em Sorocaba, SP. **G1.** Disponível em: <https://g1.globo.com/sao-paulo/sorocaba-jundiai/noticia/2012/08/mp-firma-acordo-para-recuperacao-da-malha-ferrea-em-sorocaba-sp.html>. Acesso em: 18 out. 2025.

NIZZOLA, L. J.; CARNEIRO, F. G. **Manual técnico do patrimônio ferroviário.** IPHAN, 2010. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferroviario.pdf. Acesso em: 07 ago. 2025.

OLIVEIRA, E. R. **O patrimônio do transporte ferroviário no Brasil:** contribuições da Arqueologia Industrial para o registro e preservação do sistema ferroviário. *Revista de Arqueologia Americana*, v. 36, p. 45-84, 2019.

_____. **A cultura industrial como herança:** questões sobre o reconhecimento de um patrimônio da industrialização “tardia” no Brasil. *Oculum Ensaio: Revista de Arquitetura e Urbanismo*, Campinas, v. 14, n. 2, p. 311-330, maio/ago. 2017.

_____. **Arquitetura Industrial, patrimônio industrial e sua difusão cultural.** In: FUNARI, P.P.A.; CAMPOS, J.B.; RODRIGUES, M.H.S.G. (Org.). *Arqueologia pública e patrimônio: questões atuais*. Criciúma: UNESP, 2015. v.1, p.197-226. Disponível em: https://memoriaferroviaria.assis.unesp.br/colecoes/wp-content/uploads/tainacan-items/9388/38108/Arqueologia_Industrial_Patrimonio_Indust.pdf. Acesso em: 31 mar. 2026.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência**, aprovada pela Assembleia Geral da ONU em dezembro de 2006. Disponível em: <https://www.unicef.org/brazil/convencao-sobre-os-direitos-das-pessoas-com-deficiencia>. Acesso em: 07 mai. 2026.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Rumo a uma linguagem comum para a Funcionalidade, Incapacidade e Saúde CIF**. Genebra: OMS, 2002. Disponível em: https://toneurologiaufpr.wordpress.com/wp-content/uploads/2013/03/guia_para_principiantes_cif.pdf. Acesso em 31 out. 2025.

PACHECO, K. M. B.; ALVES, V. L. R. **A história da deficiência, da marginalização à inclusão social: uma mudança de paradigma**. Acta Fisiátrica, São Paulo, v. 14, n. 4, p. 242- 248, 2007.

PASCHOALICK, R. **Uma Ferrovia Paulista: A Sorocabana**. In Anais do IX Congresso brasileiro de Geografia, Vol. IV, p. 681-689, Florianópolis, 1940.

PRATS, L. **Concepto y gestión del patrimonio local**. Cuadernos de Antropología Social. n. 21, p. 17-35, 2005.

PRESTES, L. F. **Sorocaba, o tempo e o espaço: séculos XVIII-XX**. 2001. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

PREFEITURA começa em fevereiro a construir a Avenida Marginal. Um dia na História. **Jornal Cruzeiro do Sul**. 15 de Janeiro de 2020. Disponível em: <https://www.jornalcruzeiro.com.br/sorocaba/um-dia-na-historia/um-dia-na-historia-306/>. Acesso em: 14 out. 2025.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Acessibilidade**: manual de instruções técnicas de acessibilidade para apoio ao projeto arquitetônico: princípios básicos, diretrizes, check list. Secretaria da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida. São Paulo, SP: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004. 110 p.

PREFEITURA DE SOROCABA. **Lei n.º 13.123**, de 10 de janeiro de 2025. Plano Diretor de Desenvolvimento Físico Territorial Sustentável do Município de Sorocaba. Sorocaba, 2025.

_____. **Processo CPL 528/2020**. Sorocaba, 2020. Contratação de empresa especializada para obras de restauro e manutenção do Museu Histórico Sorocabano, Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, Casarão de Brigadeiro Tobias e Casa do Turista. Sorocaba, 2020.

_____. **Decreto n.º 22.147**, de 20 de janeiro de 2016. Dispõe sobre o tombamento, em caráter definitivo, com Grau de Preservação 2 (GP2), do prédio das oficinas da estrada de ferro sorocabana e dá outras providências. Disponível em <https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sorocaba/decreto/2016/2214/22147/decreto-n-22147-2016-dispoe-sobre-o-tombamento-em-carater-definitivo-com-grau-de>

[preservacao-2-gp2-do-predio-das-oficinas-da-estrada-de-ferro-sorocabana-e-da-outras-providencias](#). Acesso em: 10 out. 2025.

_____. **Processo PA 1918-8/2016**. Projeto de Restauro da Estação Ferroviária de Sorocaba. Sorocaba, 2016.

_____. **Processo PA 15091/2015**. Casa do turista. Sorocaba, 2015.

_____. **Processo CPL 959/2013**. Projetos executivos para restauro e reforma dos prédios "Museu Histórico Sorocabano, Casarão de Brigadeiro Tobias, Museu da Estrada de Ferro sorocabana e casa do turista. Sorocaba, 2013a.

_____. **Processo CPL 1141/2013**. Reforma do Museu de Arte Contemporânea - MACS. Sorocaba, 2013b.

_____. **Processo CPL 5170-2/ 1997**. Reforma do Museu Ferroviário. Sorocaba, 1997.

PREFEITURA de Sorocaba embarga obra em estádio tombado pelo Condephaat. **G1**. Sorocaba, 13 ago. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sorocaba-jundiai/noticia/2021/08/13/prefeitura-de-sorocaba-embarga-obra-em-estadio-tombado-pelo-condephaat.ghtml>. Acesso em: 12 abr. 2026.

REINO UNIDO. **Equality Act 2010**. Londres: Stationery Office, 2010. Disponível em: legislation.gov.uk. Acesso em: 2 abr. 2026.

_____. **Disability Discrimination Act 1995**. Londres: The Stationery Office, 1995. Disponível em: legislation.gov.uk. Acesso em: 2 abr. 2026.

REIS, R. S. **Rotas acessíveis em sítios culturais de interesse turístico no Brasil e na Itália: normas, diretrizes e projetos**. 2021. Tese (Doutorado) – Universidade Federal da Bahia (UFBA), Salvador, 2021.

RIBEIRO, G. S.; MARTINS, L. B.; MONTEIRO, C. M. G. **O desafio da acessibilidade física diante da sacralização do Patrimônio Histórico e Cultural**. Cadernos ProArq19. Rio de Janeiro, 2012.

SANTOS, J. A. **O Programa Monumenta e os principais programas de preservação antecedentes**. Revista arq.urb, n. 34, p. 45–53, 2022. DOI: 10.37916/arq.urb.vi34.589. Disponível em: <https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/589> . Acesso em: 12 jun. 2025.

SASSAKI, R. K. **Inclusão. Construindo uma sociedade para todos**. Rio de Janeiro: WVA, 1999.

_____. **Inclusão: acessibilidade no lazer, trabalho e educação**. Revista Nacional de Reabilitação (Reação), São Paulo, Ano XII, mar./abr. 2009, p. 10-16. Disponível em: https://files.cercomp.ufg.br/weby/up/211/o/SASSAKI_-_Acessibilidade.pdf. Acesso em: 14 out. 2025.

_____. **As sete dimensões da acessibilidade**. 2. ed. São Paulo: Larvatus Prodeo, 2024.

SILVA, L. S. P. M. **Acessibilidade em Sítios Históricos Urbanos: a contribuição da sinalização para orientação espacial**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2021.

SLAVIN, E. **Patrimonio arquitectónico, accesibilidad y derechos humanos. Lineamientos para una actualización del marco normativo de la ciudad de Mar del**

Plata, Argentina. 2022. Astrolabio, n. 28, p. 41-50, 2022. Disponível em: https://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1668-75152022000100041&script=sci_abstract. Acesso em: 2 abr. 2026.

SOBRINO SIMAL, J.; SANZ CARLOS, M. (ed.). **Carta de Sevilla de patrimônio industrial 2018**. Sevilha: Centro de Estudios Andaluces, 2018. Disponível em: <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2019/03/Carta-de-Sevilla-de-Patrimonio-Industrial-febrero-2019.pdf>. Acesso em: 2 abr. 2026.

SOROCABA está em situação de Emergência Pública. **Jornal Cruzeiro do Sul**. 20 de Janeiro de 2024. Disponível em: <https://www.jornalcruzeiro.com.br/sorocaba/noticias/2024/01/727870-chuva-deixa-rastro-de-destruicao-e-morte.html>. Acesso em: 14 out. 2025.

SORRILHA, F. B. **Depois de 30 anos, concessão da Rumo para usar ferrovias da região de Sorocaba termina com dívida bilionária**. Portal Porque, 23 maio 2026. Disponível em: <https://www.portalporque.com.br/sorocaba-regiao/depois-de-30-anos-concessao-da-rumo-para-usar-ferrovias-da-regiao-de-sorocaba-termina-com-divida-bilionaria/>. Acesso em: 26 jun. 2026.

SOUKEF JR., A. **Sorocabana: Uma Saga Ferroviária**. Editora Dialetto. São Paulo, 2001.

SOUZA, J. M. D. **Tipologias arquitetônicas nas estações da Estrada de Ferro Sorocabana**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: Universidade de São Paulo - USP, 2015.

TICCIH. **Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial**. Nizhny Tagil: The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, 2003.

TREM de passageiros Sorocaba-SP prevê uso de infraestrutura federal, mas depende de leilão da Malha Oeste. **G1**. Sorocaba, 07 de janeiro de 2026. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sorocaba-jundiai/noticia/2026/01/07/trem-de-passageiros-sorocaba-sp-preve-uso-de-infraestrutura-federal-mas-depender-de-leilao-da-malha-oeste.ghtml>. Acesso em: 09 mar. 2026.

UBIERNA, J. A. J. **Accesibilidad y Patrimonio Cultural: a la búsqueda de un equilibrio compatible**. Boletín del Real Patronato sobre Discapacidad, Madrid, n. 64, ago. 2008

_____. (Org.) **Accesibilidad universal al patrimonio cultural: Fundamentos, criterios y pautas**. Boletín Real Patronato sobre Discapacidad. Madrid: Fundación ACS, 2011. Disponível em: <http://riberdis.cedid.es/handle/11181/3292?show=full&rd=0031499419605285>. Acesso em: 05 jun. 2026.

UNION OF THE PHYSICALLY IMPAIRED AGAINST SEGREGATION (UPIAS). **Fundamental Principles of Disability: Comments on the discussion held between the Union and the Disability Alliance**. 1975. Disponível em: <https://disability-studies.leeds.ac.uk/wp-content/uploads/sites/40/library/UPIAS-fundamental-principles.pdf>. Acesso em 31 out. 2025.

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID. **PATRAC – Patrimonio Accesible: I+D+i para una cultura sin barreras. E2.25 – Adaptación e integración de sistemas multifuncionales en el medio físico: Herramientas para la accesibilidad al patrimonio**. Madrid, 2010. Disponível em:

https://ddd.uab.cat/pub/estudis/2010/hdl_2072_88238/E2.25.pdf. Acesso em: 31 mar. 2026.

VIEIRA FILHO, D. **Mobilidade Urbana em centros históricos brasileiros: que caminhos trilhar?** In: IPHAN. Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos. Org. Sandra Bernardes Ribeiro. Brasília, 2014. 120 p. (Cadernos Técnicos; Vol. 9).

APÊNDICE

PLANILHAS DE AFERIÇÃO DA ACESSIBILIDADE DO ENTORNO DO COMPLEXO FERROVIÁRIO

Local:

Ponto 01- Acesso Estação Ferroviária, Barracão Cutural e MACS

data: __21__ / __03__ / __2026__

1 PASSEIO PÚBLICO

FL01/05

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
1.1	NBR9050/2020	6.12.3 b)	As calçadas possuem faixa livre com largura mínima de 1,20 m?			X	Há variação da largura do calçamento em alguns trechos mais estreito, com menos de 1,20m, e em outros trechos mais largo	
1.2	NBR9050/2020	6.12.3 b)	A faixa livre ou passeio das calçadas possui inclinação transversal de até 3%?	X			O calçamento possui pouca variação transversal	
1.3	NBR9050/2020	6.12.3 b)	As faixas livres não possuem obstáculos (postes de sinalização, vegetação, desníveis, rebaixamentos)?		X			

1 PASSEIO PÚBLICO

FL02/05

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
1.4	NBR9050/2020	6.12.3 b)	A altura livre dos passeios é de, no mínimo 2,10m (verificar obstáculos como placas, beirais, ramos de árvores)?		X			
1.5	NBR9050/2020	6.3.2	Os passeios possuem piso com superfície regular, firme, estável, não trepidante para dispositivos com rodas e antiderrapante, sob qualquer condição (seco ou molhado)			X	Apesar de estar em bom estado o passeio possui algumas trincas	
1.6	NBR16537/2024	7.8.2	Nos passeios há sinalização tátil direcional?		X			
1.7	NBR16537/2024	7.3.5 e 7.3.8	Esta sinalização tátil está em cor contrastante com o piso existente e com faixas laterais, com no mínimo 0,60 m de largura com superfície lisa e antiderrapante?				Não se aplica	

2 SEMÁFOROS E TRANSPOSIÇÕES DE VIAS

FL03/05

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
2.1	NBR9050/2020	6.12.7.3	Existe faixa de pedestre com guia rebaixada ou em nível em ambos os lados da via?	X				
2.2	NBR9050/2020	5.6.4.3	Na existência de semáforo há sinalização sonora quando aberto?		X			
2.3	NBR9050/2020	8.2.2.1	Existe foco de acionamento para travessia de pedestre com altura entre 0,80m a 1,20m do piso?			X	Foco de acionamento acima de 1,50m	
2.4	NBR9050/2020	6.12.7.3	A rampa para acesso a calçada possuem inclinação igual ou inferior a 8,33% (nas rampas laterais e central)?			X		
2.5	NBR9050/2020	6.6	Os rebaixamentos de calçadas novas ou reformadas possuem largura maior ou igual a 1,50m, admitindo-se o mínimo de 1,20m?	X				
								

2 SEMÁFOROS E TRANSPOSIÇÕES DE VIAS

FL04/05

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
2.6	NBR9050/2020	6.12.7.3	Os rebaixamentos de calçadas são feitos de forma a não reduzir a largura da faixa livre ou passeio em medida inferior a 1,20m?		X		Ocorre no acesso de veículos do MACS	
2.7	NBR16537/2024	6.6	Quando da passagem de pedestres há piso tátil de alerta identificando esta?		X			
2.8	NBR9050/2020	6.12.7.3.1	Não há desnível entre o término do rebaixamento da calçada e o leito carroçável em calçadas novas ou reformadas?		X		Na faixa viva não há desnível , no entanto para acessar o MACS, via calçada a rampa possui desnível	

3 ACESSO AO EDIFÍCIO

FL05/05

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
3.1	NBR9050/2020	6.2.4	Há rota acessível interligando as vagas reservadas dos estacionamentos aos acessos?		X			
3.2	NBR9050/2020	6.2.4 e 6.14.1.2	A vaga acessível se encontra a menos de 50m do acesso a edificação	X			Se encontra a menos de 50m do Barracão Cultural, Estação Ferroviária e MACS.	
3.3	NBR9050/2020	6.2.4 e 6.14.1.2	A vaga acessível está vinculada a uma guia rebaixada?		X		A guia não é rebaixada, tornando a vaga PCD sem acesso à edificação	
3.4	NBR9050/2020	6.2.2	A edificação possui alguma entrada em nível ou adaptada com rampas ou plataforma elevatória?	X				
3.5	NBR9050/2020	6.3.4.2	Quando da presença de rampas em desníveis maiores que 2cm elas obedecem a inclinação máxima de 8,33%			X		
3.6	NBR9050/2020	6.3.4.4 e 6.6.2.6	Há corrimão para as rampas de acesso à edificação?		X			
3.7	NBR9050/2020	6.3.4.4	As rampas e passagens de acesso possuem largura mínima de 0,90m?	X				
3.8	NBR9050/2020	6.2.8	Há piso tátil de alerta sinalizando o acesso da edificação?		X			

Local: Ponto 02- Praça Maylasky

data: 28 / 02 / 2025

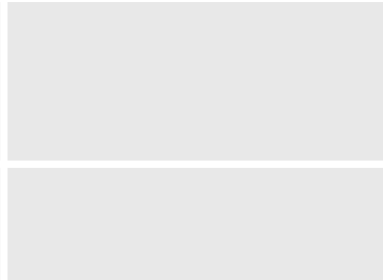
1 PASSEIO PÚBLICO

FL01/04

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
1.1	NBR9050/2020	6.12.3 b)	As calçadas possuem faixa livre com largura mínima de 1,20 m?			X	Alguns trechos possui menos de 1,20m livre	
1.2	NBR9050/2020	6.12.3 b)	A faixa livre ou passeio das calçadas possui inclinação transversal de até 3%?	X				
1.3	NBR9050/2020	6.12.3 b)	As faixas livres não possuem obstáculos (postes de sinalização, vegetação, desníveis, rebaixamentos)?		X			
1.4	NBR9050/2020	6.12.3 b)	A altura livre dos passeios é de, no mínimo 2,10m (verificar obstáculos como placas, beirais, ramos de árvores)?		X			
1.5	NBR9050/2020	6.3.2	Os passeios possuem piso com superfície regular, firme, estável, não trepidante		X			
1.6	NBR16537/2024	7.8.2	Nos passeios há sinalização tátil direcional?		X			
1.7	NBR16537/2024	7.3.5 e 7.3.8	Esta sinalização tátil está em cor contrastante com o piso existente e com faixas laterais, com no mínimo 0,60 m de largura com superfície lisa e antiderrapante?				Não se aplica	

2 SEMÁFOROS E TRANSPOSIÇÕES DE VIAS

FL02/04

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
2.1	NBR9050/2020	6.12.7.3	Existe faixa de pedestre com guia rebaixada ou em nível em ambos os lados da via?			X	No acesso principal há faixa viva, no acesso ao centro a faixa de pedestres é sem acessibilidade	
2.2	NBR9050/2020	5.6.4.3	Na existência de semáforo há sinalização sonora quando aberto?		X			
2.3	NBR9050/2020	8.2.2.1	Existe foco de acionamento para travessia de pedestre com altura entre 0,80m a 1,20m do piso?	X			Há em ambas as faixas	
2.4	NBR9050/2020	6.12.7.3	A rampa para acesso a calçada possuem inclinação igual ou inferior a 8,33% (nas rampas laterais e central)?		X		Não há rampas	
2.5	NBR9050/2020	6.6	Os rebaixamentos de calçadas novas ou reformadas possuem largura maior ou igual a 1,50m, admitindo-se o mínimo de 1,20m?				Não se aplica, pois não há rampas	

2 SEMÁFOROS E TRANSPOSIÇÕES DE VIAS

FL03/04

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
2.6	NBR9050/2020	6.12.7.3	Os rebaixamentos de calçadas são feitos de forma a não reduzir a largura da faixa livre ou passeio em medida inferior a 1,20m?	X				
2.7	NBR16537/2024	6.6	Quando da passagem de pedestres há piso tátil de alerta identificando esta?		X			
2.8	NBR9050/2020	6.12.7.3.1	Não há desnível entre o término do rebaixamento da calçada e o leito carroçável em calçadas novas ou reformadas?		X			

3 ACESSO AO EDIFÍCIO

FL04/04

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
3.1	NBR9050/2020	6.2.4	Há rota acessível interligando as vagas reservadas dos estacionamentos aos acessos?		X			
3.2	NBR9050/2020	6.2.4 e 6.14.1.2	A vaga acessível se encontra a menos de 50m do acesso a edificação		X			
3.3	NBR9050/2020	6.2.4 e 6.14.1.2	A vaga acessível está vinculada a uma guia rebaixada?		X		Não há vaga acessível próxima	
3.4	NBR9050/2020	6.2.2	A edificação possui alguma entrada em nível ou adaptada com rampas ou plataforma elevatória?		X			
3.5	NBR9050/2020	6.3.4.2	Quando da presença de rampas em desníveis maiores que 2cm elas obedecem a inclinação máxima de 8,33%				Não se aplica	
3.6	NBR9050/2020	6.3.4.4 e 6.6.2.6	Há corrimão para as rampas de acesso à edificação?				Não se aplica	
3.7	NBR9050/2020	6.3.4.4	As rampas e passagens de acesso possuem largura mínima de 0,90m?				Não se aplica	
3.8	NBR9050/2020	6.2.8	Há piso tátil de alerta sinalizando o acesso da edificação?		X			

Local: Ponto 03- Acesso Terminal Santo Antonio

data: __28__/_02__/_2025__

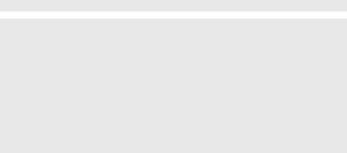
1 PASSEIO PÚBLICO

FL01/02

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
1.1	NBR9050/2020	6.12.3 b)	As calçadas possuem faixa livre com largura mínima de 1,20 m?			X	Alguns pontos são mais estreitos	
1.2	NBR9050/2020	6.12.3 b)	A faixa livre ou passeio das calçadas possui inclinação transversal de até 3%?	X				
1.3	NBR9050/2020	6.12.3 b)	As faixas livres não possuem obstáculos (postes de sinalização, vegetação, desníveis, rebaixamentos)?		X			
1.4	NBR9050/2020	6.12.3 b)	A altura livre dos passeios é de, no mínimo 2,10m (verificar obstáculos como placas, beirais, ramos de árvores)?	X				
1.5	NBR9050/2020	6.3.2	Os passeios possuem piso com superfície regular, firme, estável, não trepidante para dispositivos com rodas e antiderrapante, sob qualquer condição (seco ou molhado)		X			
1.6	NBR16537/2024	7.8.2	Nos passeios há sinalização tátil direcional?		X			
1.7	NBR16537/2024	7.3.5 e 7.3.8	Esta sinalização tátil está em cor contrastante com o piso existente e com faixas laterais, com no mínimo 0,60 m de largura com superfície lisa e antiderrapante?				Não se aplica	

2 SEMÁFOROS E TRANSPOSIÇÕES DE VIAS

FL02/02

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
2.1	NBR9050/2020	6.12.7.3	Existe faixa de pedestre com guia rebaixada ou em nível em ambos os lados da via?		X		Não há faixa de pedestres próxima, sendo a faixa mais próxima distante 350m do ponto analisado	
2.2	NBR9050/2020	5.6.4.3	Na existência de semáforo há sinalização sonora quando aberto?		X		Há semáforo mas sem faixa de pesdetres	
2.3	NBR9050/2020	8.2.2.1	Existe foco de acionamento para travessia de pedestre com altura entre 0,80m a 1,20m do piso?				Não se aplica	
2.4	NBR9050/2020	6.12.7.3	A rampa para acesso a calçada possuem inclinação igual ou inferior a 8,33% (nas rampas laterais e central)?		X		Não há rampas	
2.5	NBR9050/2020	6.6	Os rebaixamentos de calçadas novas ou reformadas possuem largura maior ou igual a 1,50m, admitindo-se o mínimo de 1,20m?				Não se aplica	
2.6	NBR9050/2020	6.12.7.3	Os rebaixamentos de calçadas são feitos de forma a não reduzir a largura da faixa livre ou passeio em medida inferior a 1,20m?				Não se aplica	
2.7	NBR16537/2024	6.6	Quando da passagem de pedestres há piso tátil de alerta identificando esta?		X			
2.8	NBR9050/2020	6.12.7.3.1	Não há desnível entre o término do rebaixamento da calçada e o leito carroçável em calçadas novas ou reformadas?		X			

Local: Ponto 04- Acesso Escola Maylasky

data: __28__ / __02__ / __2025__

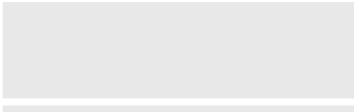
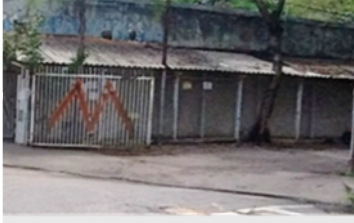
1 PASSEIO PÚBLICO

FL01/04

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
1.1	NBR9050/2020	6.12.3 b)	As calçadas possuem faixa livre com largura mínima de 1,20 m?	X				
1.2	NBR9050/2020	6.12.3 b)	A faixa livre ou passeio das calçadas possui inclinação transversal de até 3%?	X				
1.3	NBR9050/2020	6.12.3 b)	As faixas livres não possuem obstáculos (postes de sinalização, vegetação, desníveis, rebaixamentos)?	X				
1.4	NBR9050/2020	6.12.3 b)	A altura livre dos passeios é de, no mínimo 2,10m (verificar obstáculos como placas, beirais, ramos de árvores)?	X				
1.5	NBR9050/2020	6.3.2	Os passeios possuem piso com superfície regular, firme, estável, não trepidante para dispositivos com rodas e antiderrapante, sob qualquer condição (seco ou molhado)			X	Em alguns trechos está com piso quebrado	
1.6	NBR16537/2024	7.8.2	Nos passeios há sinalização tátil direcional?		X			
1.7	NBR16537/2024	7.3.5 e 7.3.8	Esta sinalização tátil está em cor contrastante com o piso existente e com faixas laterais, com no mínimo 0,60 m de largura com superfície lisa e antiderrapante?				Não se aplica	

2 SEMÁFOROS E TRANSPOSIÇÕES DE VIAS

FL02/04

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
2.1	NBR9050/2020	6.12.7.3	Existe faixa de pedestre com guia rebaixada ou em nível em ambos os lados da via?		X			
2.2	NBR9050/2020	5.6.4.3	Na existência de semáforo há sinalização sonora quando aberto?				Não há semáforo	
2.3	NBR9050/2020	8.2.2.1	Existe foco de acionamento para travessia de pedestre com altura entre 0,80m a 1,20m do piso?				Não se aplica	
2.4	NBR9050/2020	6.12.7.3	A rampa para acesso a calçada possuem inclinação igual ou inferior a 8,33% (nas rampas laterais e central)?		X		Rampa de acesso de veículos e PCD em conjunto	
2.5	NBR9050/2020	6.6	Os rebaixamentos de calçadas novas ou reformadas possuem largura maior ou igual a 1,50m, admitindo-se o mínimo de 1,20m?				Não se aplica	
2.6	NBR9050/2020	6.12.7.3	Os rebaixamentos de calçadas são feitos de forma a não reduzir a largura da faixa livre ou passeio em medida inferior a 1,20m?				Não se aplica	
2.7	NBR16537/2024	6.6	Quando da passagem de pedestres há piso tátil de alerta identificando esta?				Não há faixa de pedestres	
2.8	NBR9050/2020	6.12.7.3.1	Não há desnível entre o término do rebaixamento da calçada e o leito carroçável em calçadas novas ou reformadas?		X			

3 ACESSO AO EDIFÍCIO

FL04/04

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
3.1	NBR9050/2020	6.2.4	Há rota acessível interligando as vagas reservadas dos estacionamentos aos acessos?		X			
3.2	NBR9050/2020	6.2.4 e 6.14.1.2	A vaga acessível se encontra a menos de 50m do acesso a edificação	X				
3.3	NBR9050/2020	6.2.4 e 6.14.1.2	A vaga acessível está vinculada a uma guia rebaixada?		X			
3.4	NBR9050/2020	6.2.2	A edificação possui alguma entrada em nível ou adaptada com rampas ou plataforma elevatória?	X				
3.5	NBR9050/2020	6.3.4.2	Quando da presença de rampas em desníveis maiores que 2cm elas obedecem a inclinação máxima de 8,33%		X		Rampa de acesso de veículos e PCD em conjunto	
3.6	NBR9050/2020	6.3.4.4 e 6.6.2.6	Há corrimão para as rampas de acesso à edificação?				Não se aplica	
3.7	NBR9050/2020	6.3.4.4	As rampas e passagens de acesso possuem largura mínima de 0,90m?				Não se aplica	
3.8	NBR9050/2020	6.2.8	Há piso tátil de alerta sinalizando o acesso da edificação?		X			

Local: Ponto 05- Praça Frank Speers

data: __28__ / __02__ / 2025__

1 PASSEIO PÚBLICO

FL01/03

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
1.1	NBR9050/2020	6.12.3 b)	As calçadas possuem faixa livre com largura mínima de 1,20 m?		X			
1.2	NBR9050/2020	6.12.3 b)	A faixa livre ou passeio das calçadas possui inclinação transversal de até 3%?	X				
1.3	NBR9050/2020	6.12.3 b)	As faixas livres não possuem obstáculos (postes de sinalização, vegetação, desníveis, rebaixamentos)?		X			
1.4	NBR9050/2020	6.12.3 b)	A altura livre dos passeios é de, no mínimo 2,10m (verificar obstáculos como placas, beirais, ramos de árvores)?	X				
1.5	NBR9050/2020	6.3.2	Os passeios possuem piso com superfície regular, firme, estável, não trepidante para dispositivos com rodas e antiderrapante, sob qualquer condição (seco ou molhado)			X		
1.6	NBR16537/2024	7.8.2	Nos passeios há sinalização tátil direcional?			X		
1.7	NBR16537/2024	7.3.5 e 7.3.8	Esta sinalização tátil está em cor contrastante com o piso existente e com faixas laterais, com no mínimo 0,60 m de largura com superfície lisa e antiderrapante?				Não se aplica	

2 SEMÁFOROS E TRANSPOSIÇÕES DE VIAS

FL02/03

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
2.1	NBR9050/2020	6.12.7.3	Existe faixa de pedestre com guia rebaixada ou em nível em ambos os lados da via?			X	Há uma faixa viva sem guia rebaixada um dos lados	
2.2	NBR9050/2020	5.6.4.3	Na existência de semáforo há sinalização sonora quando aberto?				Não há semáforo	
2.3	NBR9050/2020	8.2.2.1	Existe foco de acionamento para travessia de pedestre com altura entre 0,80m a 1,20m do piso?				Não se aplica	
2.4	NBR9050/2020	6.12.7.3	A rampa para acesso a calçada possuem inclinação igual ou inferior a 8,33% (nas rampas laterais e central)?		X			
2.5	NBR9050/2020	6.6	Os rebaixamentos de calçadas novas ou reformadas possuem largura maior ou igual a 1,50m, admitindo-se o mínimo de 1,20m?		X			
2.6	NBR9050/2020	6.12.7.3	Os rebaixamentos de calçadas são feitos de forma a não reduzir a largura da faixa livre ou passeio em medida inferior a 1,20m?		X			
2.7	NBR16537/2024	6.6	Quando da passagem de pedestres há piso tátil de alerta identificando esta?		X			
2.8	NBR9050/2020	6.12.7.3.1	Não há desnível entre o término do rebaixamento da calçada e o leito carroçável em calçadas novas ou reformadas?	X				

3 ACESSO AO EDIFÍCIO

FL03/03

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
3.1	NBR9050/2020	6.2.4	Há rota acessível interligando as vagas reservadas dos estacionamentos aos acessos?		X		Não é praticado o acesso ao complexo pelo público em geral	
3.2	NBR9050/2020	6.2.4 e 6.14.1.2	A vaga acessível se encontra a menos de 50m do acesso a edificação		X		A vaga PNE é para a praça Frank Speers	
3.3	NBR9050/2020	6.2.4 e 6.14.1.2	A vaga acessível está vinculada a uma guia rebaixada?	X				
3.4	NBR9050/2020	6.2.2	A edificação possui alguma entrada em nível ou adaptada com rampas ou plataforma elevatória?		X		Não é praticado o acesso ao complexo pelo público em geral	
3.5	NBR9050/2020	6.3.4.2	Quando da presença de rampas em desníveis maiores que 2cm elas obedecem a inclinação máxima de 8,33%				Não há rampas	
3.6	NBR9050/2020	6.3.4.4 e 6.6.2.6	Há corrimão para as rampas de acesso à edificação?				Não se aplica	
3.7	NBR9050/2020	6.3.4.4	As rampas e passagens de acesso possuem largura mínima de 0,90m?				Não se aplica	
3.8	NBR9050/2020	6.2.8	Há piso tátil de alerta sinalizando o acesso da edificação?				Não se aplica	

Local: Ponto 06- Acesso ao antigo Grêmio Fepasa, ponto extremo do Complexo

data: 21 / 03 / 2026

1 PASSEIO PÚBLICO

FL01/02

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
1.1	NBR9050/2020	6.12.3 b)	As calçadas possuem faixa livre com largura mínima de 1,20 m?		X		Faixa impossibilitada de acesso pelo excesso de vegetação	
1.2	NBR9050/2020	6.12.3 b)	A faixa livre ou passeio das calçadas possui inclinação transversal de até 3%?		X			
1.3	NBR9050/2020	6.12.3 b)	As faixas livres não possuem obstáculos (postes de sinalização, vegetação, desníveis, rebaixamentos)?		X			
1.4	NBR9050/2020	6.12.3 b)	A altura livre dos passeios é de, no mínimo 2,10m (verificar obstáculos como placas, beirais, ramos de árvores)?	X				
1.5	NBR9050/2020	6.3.2	Os passeios possuem piso com superfície regular, firme, estável, não trepidante para dispositivos com rodas e antiderrapante, sob qualquer condição (seco ou molhado)		X			
1.6	NBR16537/2024	7.8.2	Nos passeios há sinalização tátil direcional?		X			
1.7	NBR16537/2024	7.3.5 e 7.3.8	Esta sinalização tátil está em cor contrastante com o piso existente e com faixas laterais, com no mínimo 0,60 m de largura com superfície lisa e antiderrapante?				Não se aplica	

2 SEMÁFOROS E TRANSPOSIÇÕES DE VIAS

FL02/02

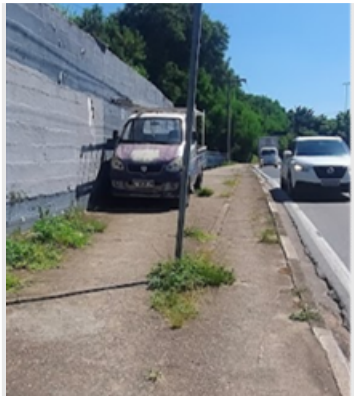
ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
2.1	NBR9050/2020	6.12.7.3	Existe faixa de pedestre com guia rebaixada ou em nível em ambos os lados da via?			X	Há guia rebaixada, com piso tátil, no entanto não há faixa de pedestre	
2.2	NBR9050/2020	5.6.4.3	Na existência de semáforo há sinalização sonora quando aberto?				Não há semáforo	
2.3	NBR9050/2020	8.2.2.1	Existe foco de acionamento para travessia de pedestre com altura entre 0,80m a 1,20m do piso?				Não se aplica	
2.4	NBR9050/2020	6.12.7.3	A rampa para acesso a calçada possuem inclinação igual ou inferior a 8,33% (nas rampas laterais e central)?	X				
2.5	NBR9050/2020	6.6	Os rebaixamentos de calçadas novas ou reformadas possuem largura maior ou igual a 1,50m, admitindo-se o mínimo de 1,20m?		X			
2.6	NBR9050/2020	6.12.7.3	Os rebaixamentos de calçadas são feitos de forma a não reduzir a largura da faixa livre ou passeio em medida inferior a 1,20m?			X		
2.7	NBR16537/2024	6.6	Quando da passagem de pedestres há piso tátil de alerta identificando esta?	X				
2.8	NBR9050/2020	6.12.7.3.1	Não há desnível entre o término do rebaixamento da calçada e o leito carroçável em calçadas novas ou reformadas?		X			

Local: Ponto 07- passagem sobre o córrego do Supiriri na Avenida Dom Aguirre

data: 21 / 03 / 2026

1 PASSEIO PÚBLICO

FL01/03

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
1.1	NBR9050/2020	6.12.3 b)	As calçadas possuem faixa livre com largura mínima de 1,20 m?			X	Calçadas bem largas exceto sob o pontilhão das ferrovias	
1.2	NBR9050/2020	6.12.3 b)	A faixa livre ou passeio das calçadas possui inclinação transversal de até 3%?	X				
1.3	NBR9050/2020	6.12.3 b)	As faixas livres não possuem obstáculos (postes de sinalização, vegetação, desníveis, rebaixamentos)?		X			
1.4	NBR9050/2020	6.12.3 b)	A altura livre dos passeios é de, no mínimo 2,10m (verificar obstáculos como placas, beirais, ramos de árvores)?	X				

1 PASSEIO PÚBLICO

FL02/03

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
1.5	NBR9050/2020	6.3.2	Os passeios possuem piso com superfície regular, firme, estável, não trepidante para dispositivos com rodas e antiderrapante, sob qualquer condição (seco ou molhado)			X	O piso é bastante estável mas há trechos com a presença de buracos, principalmente na ponte do córrego do Supiriri.	
1.6	NBR16537/2024	7.8.2	Nos passeios há sinalização tátil direcional?		X			
1.7	NBR16537/2024	7.3.5 e 7.3.8	Esta sinalização tátil está em cor contrastante com o piso existente e com faixas laterais, com no mínimo 0,60 m de largura com superfície lisa e antiderrapante?				Não se aplica	

2 SEMÁFOROS E TRANSPOSIÇÕES DE VIAS

FL03/03

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
2.1	NBR9050/2020	6.12.7.3	Existe faixa de pedestre com guia rebaixada ou em nível em ambos os lados da via?		X			
2.2	NBR9050/2020	5.6.4.3	Na existência de semáforo há sinalização sonora quando aberto?				Não há semáforo	
2.3	NBR9050/2020	8.2.2.1	Existe foco de acionamento para travessia de pedestre com altura entre 0,80m a 1,20m do piso?				Não se aplica	
2.4	NBR9050/2020	6.12.7.3	A rampa para acesso a calçada possuem inclinação igual ou inferior a 8,33% (nas rampas laterais e central)?				Não se aplica/ não há rampa de acesso	
2.5	NBR9050/2020	6.6	Os rebaixamentos de calçadas novas ou reformadas possuem largura maior ou igual a 1,50m, admitindo-se o mínimo de 1,20m?				Não se aplica	
2.6	NBR9050/2020	6.12.7.3	Os rebaixamentos de calçadas são feitos de forma a não reduzir a largura da faixa livre ou passeio em medida inferior a 1,20m?				Não se aplica	
2.7	NBR16537/2024	6.6	Quando da passagem de pedestres há piso tátil de alerta identificando esta?				Não se aplica	
2.8	NBR9050/2020	6.12.7.3.1	Não há desnível entre o término do rebaixamento da calçada e o leito carroçável em calçadas novas ou reformadas?				Não se aplica	

Local: Ponto 08- cruzamento da Avenida Afonso Vergueiro com a Avenida Dom Aguirre

data: 28 / 02 / 2025

1 PASSEIO PÚBLICO

FL01/03

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
1.1	NBR9050/2020	6.12.3 b)	As calçadas possuem faixa livre com largura mínima de 1,20 m?	X			Há trechos mais estreitos, no entanto mantém a largura mínima	
1.2	NBR9050/2020	6.12.3 b)	A faixa livre ou passeio das calçadas possui inclinação transversal de até 3%?	X				
1.3	NBR9050/2020	6.12.3 b)	As faixas livres não possuem obstáculos (postes de sinalização, vegetação, desníveis, rebaixamentos)?	X				
1.4	NBR9050/2020	6.12.3 b)	A altura livre dos passeios é de, no mínimo 2,10m (verificar obstáculos como placas, beirais, ramos de árvores)?	X				

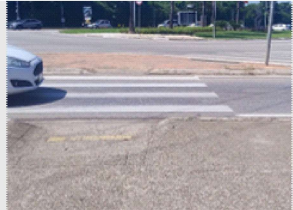
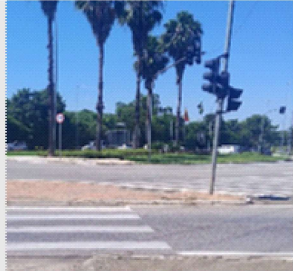
1 PASSEIO PÚBLICO

FL02/03

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
1.5	NBR9050/2020	6.3.2	Os passeios possuem piso com superfície regular, firme, estável, não trepidante para dispositivos com rodas e antiderrapante, sob qualquer condição (seco ou molhado)			X	Há trechos de piso quebrado	
1.6	NBR16537/2024	7.8.2	Nos passeios há sinalização tátil direcional?		X			
1.7	NBR16537/2024	7.3.5 e 7.3.8	Esta sinalização tátil está em cor contrastante com o piso existente e com faixas laterais, com no mínimo 0,60 m de largura com superfície lisa e antiderrapante?				Não se aplica	

2 SEMÁFOROS E TRANSPOSIÇÕES DE VIAS

FL03/03

ITEM	LEGISLAÇÃO		ITENS A CONFERIR	ATENDE			OBSERVAÇÃO	IMAGEM
	LEI	ARTIGO		SIM	NÃO	PARCIAL		
2.1	NBR9050/2020	6.12.7.3	Existe faixa de pedestre com guia rebaixada ou em nível em ambos os lados da via?	X				
2.2	NBR9050/2020	5.6.4.3	Na existência de semáforo há sinalização sonora quando aberto?		X			
2.3	NBR9050/2020	8.2.2.1	Existe foco de acionamento para travessia de pedestre com altura entre 0,80m a 1,20m do piso?		X			
2.4	NBR9050/2020	6.12.7.3	A rampa para acesso a calçada possuem inclinação igual ou inferior a 8,33% (nas rampas laterais e central)?	X				
2.5	NBR9050/2020	6.6	Os rebaixamentos de calçadas novas ou reformadas possuem largura maior ou igual a 1,50m, admitindo-se o mínimo de 1,20m?	X				
2.6	NBR9050/2020	6.12.7.3	Os rebaixamentos de calçadas são feitos de forma a não reduzir a largura da faixa livre ou passeio em medida inferior a 1,20m?	X				
2.7	NBR16537/2024	6.6	Quando da passagem de pedestres há piso tátil de alerta identificando esta?	X				
2.8	NBR9050/2020	6.12.7.3.1	Não há desnível entre o término do rebaixamento da calçada e o leito carroçável em calçadas novas ou reformadas?	X				