

# Inclusão e acessibilidade estética

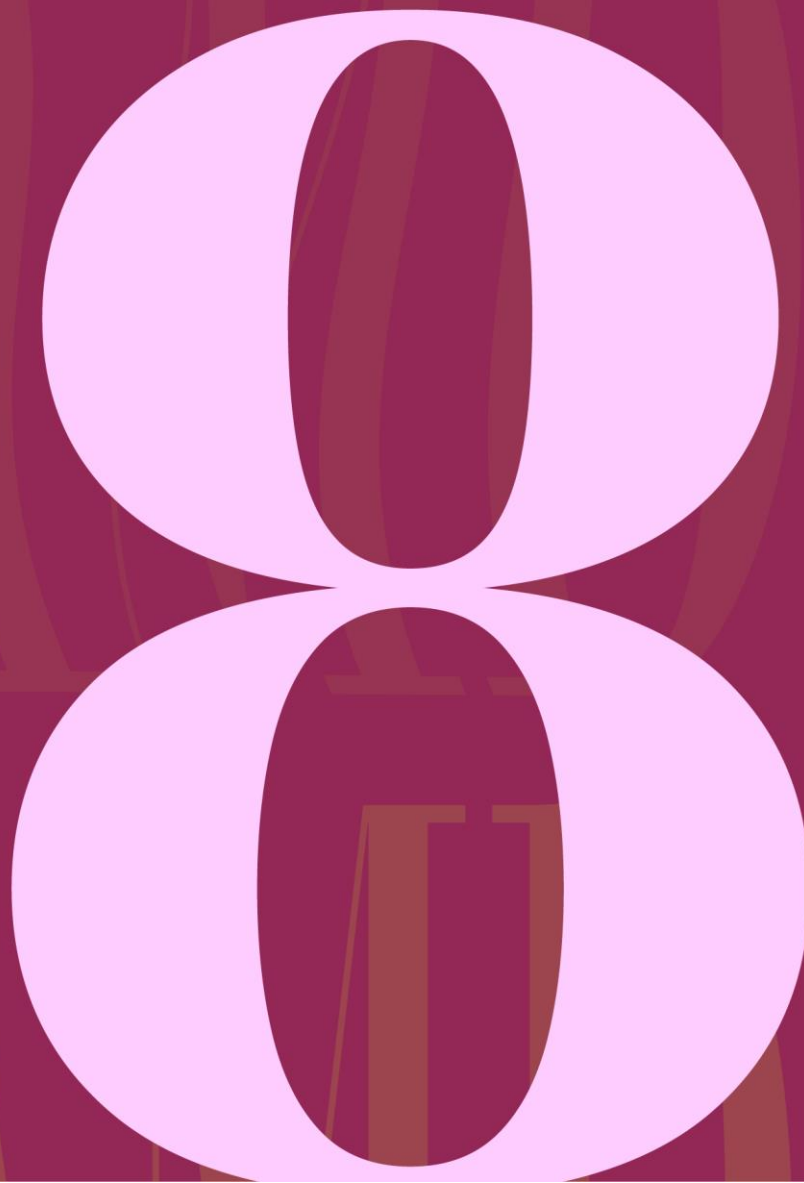
*Inclusion and aesthetic accessibility*

*Inclusión y accesibilidad estética*

Ana Amália Tavares Bastos Barbosa<sup>1</sup>

José Minerini Neto<sup>2</sup>

Moacir José da Rocha Simplicio<sup>3</sup>



## Resumo

Este artigo apresenta análise sobre inclusão e acessibilidade estética em museus e exposições, tomando como ponto de partida os obstáculos para pessoas com deficiência entre o trajeto de sua moradia e a visita a uma exposição em museu. Para tanto, funda-se no que se entende por cidade moderna, tendo como referências a Reforma Haussmann de Paris, a Reforma Pereira Passos da cidade do Rio de Janeiro, o plano de avenidas de Francisco Prestes Maia para a cidade de São Paulo e a reforma projetada por Michell Whitley e Douglas Fox para Recife, capital pernambucana. Tal análise prossegue com estudo de caso sobre acessibilidade no Museu do Ipiranga após a reinauguração que o tornou mais inclusivo, e se encerra com reflexões sobre o que é acessibilidade estética.

**Palavras-chave:** Inclusão; Acessibilidade; Estética.

## Abstract

*This article presents an analysis on inclusion and aesthetic accessibility in museums and exhibitions, taking as a starting point the obstacles for people with disabilities between their home journey and the visit to a museum exhibition. To do so, it is based on what is meant by a modern city, with references to the Haussmann Reform in Paris, the Pereira Passos Reform in the city of Rio de Janeiro, Francisco Prestes Maia's avenue plan for the city of São Paulo and the renovation designed by Michell Whitley and Douglas Fox for Recife, the capital of Pernambuco. This analysis continues with a case study on accessibility at the Museu do Ipiranga after the reopening, which made it more inclusive, and ends with reflections on what aesthetic accessibility is.*

**Keywords:** Inclusion; Accessibility; Aesthetic.

## Resumen

*Este artículo presenta un análisis sobre la inclusión y la accesibilidad estética en museos y exposiciones, tomando como punto de partida los obstáculos para las personas con discapacidad entre su viaje a casa y la visita a una exposición del museo. Para ello, se parte de lo que se entiende por ciudad moderna, con referencias a la Reforma Haussmann en Paris, la Reforma Pereira Passos en la ciudad de Rio de Janeiro, el plan de avenidas de Francisco Prestes Maia para la ciudad de São Paulo y la renovación diseñada por Michell Whitley y Douglas Fox para Recife, la capital de*

<sup>1</sup> Ana Amália Tavares Bastos Barbosa. Pesquisadora independente. <http://lattes.cnpq.br/9140964099490664> <https://orcid.org/0000-0001-7848-8550> [aatbbl@gmail.com](mailto:aatbbl@gmail.com)

<sup>2</sup> José Minerini Neto. Pesquisador independente. <http://lattes.cnpq.br/6031242208088301> <https://orcid.org/0000-0001-9190-6307> [jminerini@gmail.com](mailto:jminerini@gmail.com)

<sup>3</sup> Moacir José da Rocha Simplicio. IA/UNESP. <http://lattes.cnpq.br/8210204276290122> <https://orcid.org/0000-0002-7676-9399> [moasimplicio@gmail.com](mailto:moasimplicio@gmail.com)

*Pernambuco. Este análisis continúa con un estudio de caso sobre la accesibilidad en el Museu do Ipiranga después de la reapertura, que lo hizo más inclusivo, y termina con reflexiones sobre qué es la accesibilidad estética.*

**Palabras clave:** *Inclusión; Acessibilidade; Estética.*

## 1 Introdução

Todo ser humano tem o direito de tomar parte  
livremente da vida cultural da comunidade,  
de fruir as artes e de participar no  
progresso científico e nos benefícios  
que deste resultam.

Declaração Universal dos Direitos Humanos, Art. 27, § 1

Quando se trata de acessibilidade, constata-se que é assunto relativamente recente, o qual inclui analisar como se configurou e se configura a cidade moderna resultante da Revolução Industrial. Tema amplamente debatido quando se trata de proporcionar acessibilidade a exposições e a museus, deve-se considerar o trajeto pela cidade até chegar aos espaços museais, para então possibilitar entrar nos prédios destinados para esses fins, e, finalmente, pensar e planejar meios para acessar não só o conteúdo exposto, mas também proporcionar experiências estéticas.

## 2 Desenvolvimento

Inclusão é tema que recentemente vem ocupando lugar de destaque quando se trata de ter acesso irrestrito a todos os espaços e à plenitude de tudo que os compõem.

Frente a tamanha amplitude, nesse artigo optamos por refletir sobre acessibilidade na cidade e aos bens culturais e artísticos, especialmente aqueles que pertencem a acervos e coleções de museus.

Pensar a cidade é pensar em urbanismo e o modo como vem se planejando e construindo as cidades que habitamos, cuja concepção ainda muito dominante é a da cidade moderna, resultante da Revolução Industrial e do séc. XIX que atravessa o séc. XX e chega aos dias atuais:

Surgiram nessa época os novos meios de transporte: trens expressos, transatlânticos, carros, caminhões, motocicletas e aviões; e os novos meios de comunicação: telégrafo, rádio, fotografia, cinema. [...] As consequências sobre as cidades de todo o planeta foram diversas; porém, como denominador comum [...], as novas redes criadas induziram à formação da

cidade moderna mediante novas e diversas formas de crescimento urbano. As linhas férreas, por exemplo, propiciaram a ruptura da cidade, que crescia de forma contínua sobre a extensão de ruas, de estruturas urbanas [...] e das redes dos novos serviços urbanos introduzidos no séc. XIX. (Andreatta, El-Dahdah, 2021, p. 110)

A circulação de pedestres foi amplamente prejudicada em traçados urbanos que enfatizaram os meios de transporte, em especial o automóvel. No Brasil isso aconteceu quando a capital federal era o Rio de Janeiro, cidade que passou por essa transformação:

As novas tecnologias de transporte, comunicação e distribuição de mercadorias, veículos e sujeitos concretizam práticas de mobilidade e circulação, eixos marcantes do crescimento do capitalismo. O cenário desse processo, no Brasil, é o Rio de Janeiro, que protagonizou os efeitos dessas mudanças na intensificação da vida sensorial, na vivência de novas experiências no corpo e na percepção do ser humano. [...] Nas ruas que se modernizam tornam-se referências a Avenida Central, reformada com base no modelo político e metodológico parisiense [...]. (Figueiredo, 2016, p. 267)

Figura 1: Vista da Avenida Central após a Reforma Pereira Passos, Rio de Janeiro



Fonte: Ferrez (1909)



O modelo parisiense é o da Reforma Haussmann, chefiada por Georges-Eugène Haussmann – conhecido como Barão Haussmann – enquanto exercia a função de prefeito do Departamento do Sena entre 1853 e 1870, quando promoveu uma grande reforma em Paris, que inspirou reformas em outros continentes e cidades, como o Rio de Janeiro:

As obras executadas por Haussmann nos dezessete anos de poder podem ser divididas em [...] categorias: Antes de tudo, as obras viárias: a urbanização dos terrenos periféricos, com o traçado de novas retículas viárias, e a abertura de novas artérias nos velhos bairros (parisienses), com a reconstrução de edifícios ao longo do novo alinhamento. (Benevolo, 2014, p. 98)

Essa reforma se preocupou com as relações proporcionais das alturas das casas e as larguras das ruas, com edificações realizadas pela administração pública para serem escolas, mercados, hospitais, escritórios, prisões, bibliotecas etc., além de obras de saneamento básico como esgoto, redes hidráulicas, aquedutos e a reorganização dos transportes e das áreas de lazer com grandes boulevards, cujos projetos de jardinagem se tornaram indissociáveis à estética da Reforma Haussmann.

Figura 2: Abertura do Boulevard Saint Santi-Germain como parte da Reforma Haussmann.



Fonte: Anônimo (1870)

Salubridade da população foi argumento usado como justificativa para se fazer o mesmo no Rio de Janeiro, tendo o apoio de Rodrigues Alves, quando ocupou o cargo de presidente do Brasil, entre 1902 e 1906:

A cidade (Rio de Janeiro), com suas fachadas de prédios coloniais, era considerada suja e não civilizada, necessitando de saneamento urgente e radical. Assim, às vésperas de sua posse, Rodrigues Alves via avolumarem-se as pressões da sociedade carioca em prol de uma grande reforma urbana para o Rio de Janeiro. Essas pressões aumentaram consideravelmente nos primeiros anos do século (XX), após a execução de uma reforma urbana na cidade “rival” sul-americana, capital da República Argentina, Buenos Aires. Uma grande avenida cortando o centro portenho fora construída há pouco, provocando uma sensação de estagnação no âmbito do progresso que acreditava estar tomando a Região Sul do continente sul-americano. Se o Brasil era um país destinado ao progresso, como era comum afirmar-se à época, como justificar uma capital insalubre e envelhecida diante do que seria o “avanço” dos países vizinhos? (Azevedo, 2016, p. 132 – 133).

Fato é que críticas não faltaram, pois a reforma desapropriou, demoliu residências e retirou inúmeros moradores da região central, aumentando o distanciamento social no Rio de Janeiro.

Críticas também não faltaram ao plano de Paris, pois “esse modo de agir foi considerado quase uma arbitrariedade, e Haussmann teve de suportar críticas violentas de todas as partes do corpo político e cultural”. (Benevolo, 2014, p. 106).

Pelo ponto de vista da experiência estética, a cidade moderna proporcionou determinado fascínio em quem a habita ou visita, o que nem sempre é livre de críticas e questionamentos.

A experiência urbana oferece a sensação de liberdade e êxtase, embriaguez e vertigem, numa atmosfera cambiante de sensações, com transgressão de limites espaciotemporais no deslocamento do sujeito pelas ruas. Os aspectos dinâmicos da cidade, como os bondes, automóveis, multidões e passeios públicos, servem ao deleite do olhar, tão errante quanto a subjetividade. É pois, na cidade que o olhar, como visão estética, como um fim em si mesmo, pode ser plenamente usufruído (Figueiredo, 2016, p. 268)

É nesse contexto que surgem movimentos artísticos chamados de vanguarda – como Impressionismo, Fauvismo, Cubismo etc - e que não à toa se fortaleceram em Paris, atraindo artistas dos mais variados países e continentes – como Tarsila do Amaral de São Paulo, Emiliano Di Cavalcanti do Rio de Janeiro, Vicente do Rego Monteiro e Cícero Dias de Pernambuco, dentre tantos outros fascinados pela vida moderna da capital francesa.

A reforma Pereira Passos não replicou *ipsis litteris*<sup>4</sup> o que se deu em Paris. No prefácio do livro do historiador André Nunes de Azevedo dedicado a analisar a reforma carioca, o professor Valdeci Lopes de Araújo da Universidade Federal de Ouro Preto pontua aspectos e relações entre as reformas Haussmann e Pereira Passos. André:

[...] denuncia, com razão, certo procedimento instintivo de parte da intelectualidade brasileira de sempre interpretar a vida nacional como uma cópia imperfeita das matrizes europeias ou norte-americanas. As ideias de Pereira Passos como um “Haussmann tropical”, ou do Rio de Janeiro como uma cópia superficial de Paris, são veementemente refutadas [...]. No lugar de uma “Reforma”, vemos diversos projetos de intervenção em disputa, cada um deles com seus “projetos morais”, suas concepções de tempo, história e vida urbana. No lugar da cidade vitrine, vemos emergir, por entre diversas camadas de historicidade, uma cidade que resiste como sujeito, complexa, profunda, algumas vezes contraditória e ambivalente. (Araújo, 2016, p. 15-16)

Se em Paris os feitos de Haussmann são amplamente vistos até hoje, o que se vê no Rio de Janeiro de Pereira Passos sobrevivendo ao tempo não tem a mesma abrangência, pois as dinâmicas e as necessidades de quem a abita são outras, o que comprova que modelos importados e implantados sem se preocupar com as pessoas que efetivamente vivem neste lugar, não tem como dar totalmente certo. Um dos itens que sobrevivem é o obelisco que marca a inauguração da Avenida Central modernizada, que hoje se chama Avenida Rio Branco.

---

<sup>4</sup> Leia-se: nos mesmos termos.



Figuras 3 e 4: Obelisco que marca a inauguração da Avenida Central com respectiva placa de identificação.



Fonte: Minerini Neto (2023)

O pintor, escultor, arquiteto e urbanista Le Corbusier exerceu grande influência para se entender quais são as funções que a cidade moderna deve ter:

- habitar
- trabalhar
- cultivar o corpo e o espírito
- circular (Benevolo, 2009, p. 630)

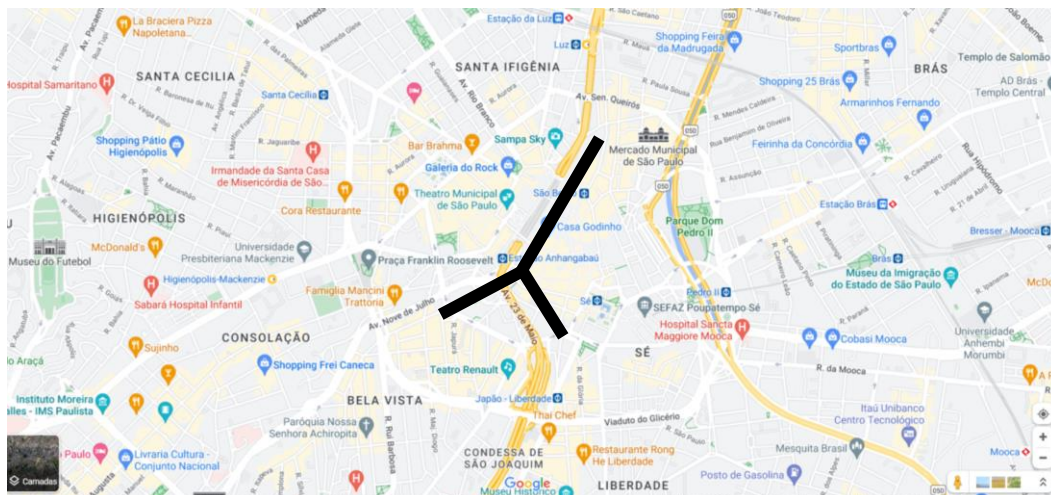
Pensando em acessibilidade, como está a função de circular pelas cidades atuais? Como visto até aqui, se fala em acessar e circular, mas em nenhum momento em acessibilidade e inclusão de pessoas com deficiência no planejamento urbanístico.

O mesmo aconteceu na capital paulista. O urbanismo da cidade de São Paulo no decorrer do século XX tem por base o Plano de Avenidas de Francisco Prestes Maia, que, dentre tantas características, pensou a cidade estruturada em radiais e naquele que ficou conhecido como Sistema Y:

[...] que de fato define e orienta o crescimento de São Paulo a partir desse momento: uma avenida que, diferentemente das outras radiais, atravessa o centro na direção norte-sul e se bifurca em duas avenidas de fundo de vale

na vertente sul (9 de Julho e 23 de Maio) - solução, aliás, que se consagra em São Paulo e vai orientar a abertura de novas avenidas. (Prestes Maia, 2023)

Figura 5: Vista norte-sul com Y que atravessa o Vale do Anhangabaú e se bifurca nas Avenidas 9 de Julho e 23 de Maio, que também estão em vales.



Fonte: Google Maps (2023)

Todas essas vias foram planejadas para receber grande fluxo de carros, que, como se vê, moldou grande parte da região central da cidade de São Paulo que conhecemos hoje. A esse respeito, vejamos análise feita pelo professor Nicolau Sevckenko da Universidade de São Paulo:

Desde o início, dados os seus custos de compra, importação e manutenção, o automóvel era identificado como o último grau de ostentação. Pouco viável no seu uso, em vista do estado deplorável da maior parte das ruas suburbanas e estradas, num contexto em que o transporte era maciçamente baseado nos trens, bondes, carroças, charretes, cavalos e mulas, ele sempre foi encarado como um “brinquedo de ricos”. Depois da (Primeira) Guerra e com sua incorporação ao serviço de táxis urbanos, os automóveis vão ter o seu *boom* ao longo da década de 1920, bloqueando com seu volume os estreitos espaços de circulação da área central e transformando a cidade num autêntico inferno. (Sevckenko, 1992, p. 74)

Isso sem considerar a diversidade de tipos, larguras e concepções de uso de passeios e calçadas, afinal, se a reforma de Pereira Passos se propôs a modernizar o Rio de Janeiro por questões de saúde pública, a construção do plano de avenidas de Prestes Maia, entendeu que a modernidade estava nos meios de transporte motorizados, sobretudo os carros privados e de praça, seguidos pelos meios coletivos, que causaram (e ainda causam) grande opressão na circulação da capital paulista, aos menos desde o começo do século XX.

Em qualquer circunstância, em qualquer lugar, o tempo todo, o imperativo (para os carros) era a máxima aceleração e o uso da buzina. Os atropelamentos são diários e múltiplos [...]. Como o crescimento da cidade era um fenômeno recente, os carros eram um fato novo, o grosso da população não tinha qualquer representação na Câmara Municipal ou outros órgãos políticos e os motoristas ou eram ou estavam a serviço dos ricos e poderosos, não havia qualquer regulamentação do trânsito e os atropelamentos, mesmo com mortes, ficavam impunes, exceto por uma pequena multa. O que aumentava ainda mais o prestígio dos automóveis e a ousadia sem limites dos motoristas, mantendo a população pedestre acuada sob clima de terror. O automóvel herdou assim o estigma proveniente do recente passado escravista, que associava necessariamente as posições de poder com o exercício da brutalidade. (Idem, ibidem, p.74)

A música “Rua Augusta”, composição de Hervé Cordovil, gravada originalmente por Ronnie Cord em 1964 e depois pelos Mutantes e Raul Seixas, vangloria o poder do automóvel em São Paulo, jogando as pessoas para fora do passeio, da calçada.

Entrei na Rua Augusta a 120 por hora  
Botei a turma toda do passeio pra fora  
Fiz curva em duas rodas sem usar a buzina  
Parei a quatro dedos da vitrina

(Refrão) Hay, hay, Johnny  
Hay, hay, Alfredo  
Quem é da nossa gang não tem medo  
Hay, hay, Johnny  
Hay, hay, Alfredo  
Quem é da nossa gang não tem medo

Meu carro não tem breque, não tem luz, não tem buzina  
Tem três carburadores, todos os três envenenados  
Só para na subida quando acaba a gasolina  
Só passa se tiver sinal fechado

Toquei a 130 com destino à cidade  
No Anhangabaú eu botei mais velocidade

Com três pneus carecas derrapando na raia

Subi a galeria Prestes Maia

Tremendão

[...] (Cordovil, 1964)

Recife passou também por grande reforma de modernização em 1918 na zona portuária, claramente impulsionada pela Reforma Pereira Passo no Rio de Janeiro.

O projeto de urbanização que vinha embutido nesse programa modernizador botou o bairro do Recife abaixo. Profissionais especializados, como os engenheiros ingleses Michell Whitley e Douglas Fox, foram contratados para dar início à reforma da cidade. Criou-se, ainda, a Comissão de Saneamento do Recife, com a direção do engenheiro Francisco Saturnino Rodrigues de Brito. A elite pernambucana tinha encontrado um modo de expulsar dos bairros centrais a pobreza e as atividades ligadas ao mundo do trabalho. Antes que alguém pudesse entender a confusão, começaram a demolir o casario antigo, um aglomerado de sobrados magros, como se dizia na época, que cresciam espichados por conta do arruamento estreito e, em geral, serviam de moradias coletivas para trabalhadores do porto. No processo de embelezamento da área urbana portuária, aconteceram a derrubada de marcos históricos [...] e o desmanche das ruas estreitas e tortas, como a da Cadeia, a do Comércio e a dos Judeus, que viviam abarrotadas de gente. Além de congestionadas pelo trânsito de carroças e tropas de burros vindas do interior do estado. [...] O projeto urbanístico abriu espaço à implantação de avenidas largas, arborizadas, com jeito de bulevar e capazes de abrigar os prédios adequados ao principal centro comercial e financeiro do Norte<sup>5</sup> do país; aliás, um centro tão dinâmico quanto o Rio de Janeiro, gabavam-se os pernambucanos. (Schwarcz, Starling, 2020, p. 76-77)

Essa reforma teve como ponto negativo a expulsão de trabalhadores e pobres que viviam nessas regiões, assim como se deu no Rio de Janeiro. São projetos urbanísticos tratados como civilizatórios e higienistas que resultaram em exclusão, como se fez no passado com leprosos. Portanto, cabe pensar o que se entende por civilização e saúde pública:

Já era tempo de substituir os velhos meios de locomoção da cidade: [...] o bonde elétrico virou senhor absoluto do transporte de massa no Recife. E, se essas alterações atendiam, teoricamente, a todos os grupos sociais, na prática antigos moradores eram marginalizados pelo processo “civilizatório”. Tratava-se de um urbanismo de exclusão e com alvo definido. (Idem, ibidem, p. 77)

<sup>5</sup> Nota dos autores: assim era denominada a região que hoje é definida como Nordeste.



Esse alvo era o pobre e daí a importância de se pensar o urbanismo como inclusivo e irrestrito, de modo que viver na cidade garanta para todos o pleno direito de participar da vida em geral, na qual estão as instâncias culturais e artísticas, tal qual previsto no Artigo 27, parágrafo 1 da Declaração Universal dos Direitos Humanos, proclamada em 1948.

A Região Administrativa do Plano Piloto de Brasília - DF, é certamente o auge da cidade moderna no Brasil. Projetada por Lúcio Costa e vencedora de concurso realizado entre 1956 e 1957, estrutura-se em grandes eixos, cujos acessos também privilegiam o automóvel coletivo e individual.

Como se vê, novamente pessoas com deficiência ou com dificuldade de locomoção, em nenhum momento foram contempladas nesses projetos urbanísticos, atentando-se aqui, particularmente, à cadeira de rodas, que existe desde o mundo antigo e teve grande desenvolvimento entre os séculos XVI e XVII. O relojoeiro alemão Stephan Farffler contribuiu imensamente com a acessibilidade ao desenvolver para si próprio um triciclo, em 1655, de modo que atendesse com conforto às suas necessidades de paraplégico (Cadeira de rodas e sua evolução histórica, 2021.). Surpreende negativamente saber que planejamentos de cidades posteriores a isso em nada se preocuparam com acessibilidade.

Figura 6: Cadeira de rodas.



Fonte: Farffler (1655)



Em 1933, o engenheiro mecânico estadunidense Harry Jennings (Silveira, 2016.). Desenvolveu a cadeira de rodas dobrável, cujo objetivo – além, de guardá-la ocupando menor espaço e ser ergonometricamente aprimorada, possibilitou acomodá-la no porta-malas dos carros. Tal união abriu campo para pensar a intersecção entre meios de transporte sobre rodas.

A preocupação com a acessibilidade no traçado urbanístico e arquitetônico se intensificou no decorrer do século XX. 1981 foi proclamado pela ONU - Organização das Nações Unidas como o Ano Internacional das Pessoas Deficientes (sic), que teve como lema ‘Participação plena e igualdade’. Nesse mesmo ano aconteceu em Torremolinos na Espanha a “Conferência Mundial sobre as Ações e Estratégias para a Educação, Prevenção e Integração dos Impedidos” (sic), cujo objetivo foi cumprir o direito à educação, à saúde e ao trabalho de pessoas com deficiência, o que resultou no que se conhece como “Declaração de Sunderberg”, assim nominada como homenagem a Nils Sunderberg, encarregado na UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura pela educação inclusiva entre 1968 e 1981.

Logo no artigo 1º, essa declaração destaca que “Todas as pessoas deficientes (sic) poderão exercer seu direito fundamental de pleno acesso à educação, formação, cultura e informação” (Declaração de Sunderberg, 1981, art. 1º.), o que condiz com a Declaração Universal dos Direitos Humanos. Por se tratar de documentos, optamos por manter aqui os termos pessoas deficientes e impedidos tal qual usados à época em que tais textos foram redigidos.

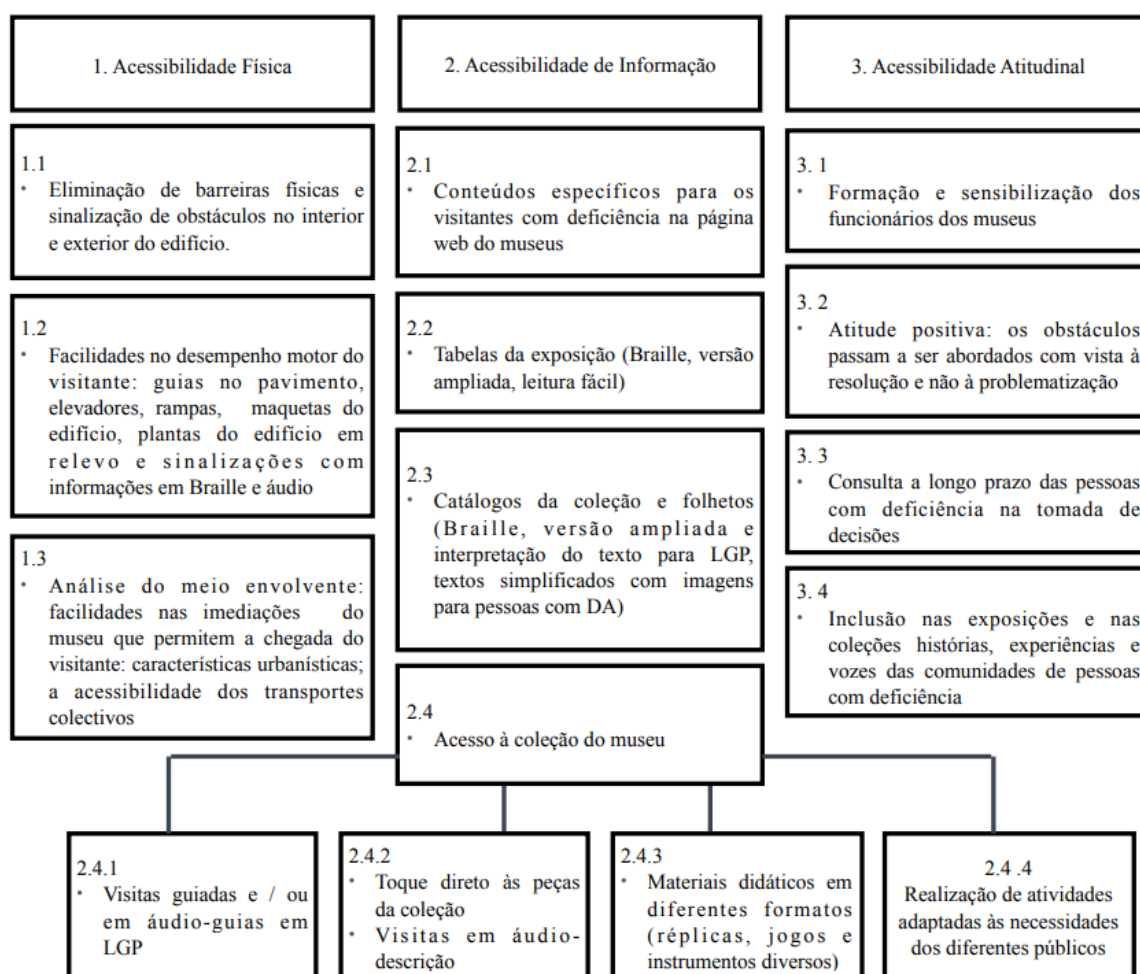
O Ano Internacional das Pessoas Deficientes foi proclamado pela ONU em 1976 e teve várias etapas para organização até chegar à realização em 1981. Em São Paulo aconteceu um encontro com o arquiteto, escultor e ativista argentino Adolfo Pérez Esquivel - vencedor do Prémio Nobel da Paz do ano seguinte - para contribuir com a preparação do referido ano. Naquela ocasião, estiveram presentes pessoas em maca e em cadeiras de rodas, reafirmando a importância da participação irrestrita de pessoas com deficiência para a definição de políticas públicas inclusivas.

O Brasil conta desde 2015 com a Norma NBR-950 da ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas, a qual indica que cidades e edificações privadas e públicas devem ser planejadas ou adaptadas de modo que se proporcione autonomia,

conforto e segurança para pessoas com deficiência. Sítios, prédios históricos e museus tombados pelos órgãos de defesa do patrimônio artístico e cultural no Brasil ou construídos antes dessa norma técnica, possuem desafios ainda maiores pois, além de transpor os obstáculos urbanos de calçadas, ruas e avenidas, devem se preocupar com a acessibilidade arquitetônica, museográfica/expográfica, o que – no caso dos museus - se entende por museu capacitante.

A pesquisadora Patrícia Roque Martins dedica-se a analisar o que é o museu capacitante e entende que a acessibilidade deve ser física, informativa e atitudinal, organizada em tese de doutorado defendida por ela em 2014 na Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa:

Quadro 1: Quadro sobre acessibilidade física, de informação e atitudinal para museus capacitantes.



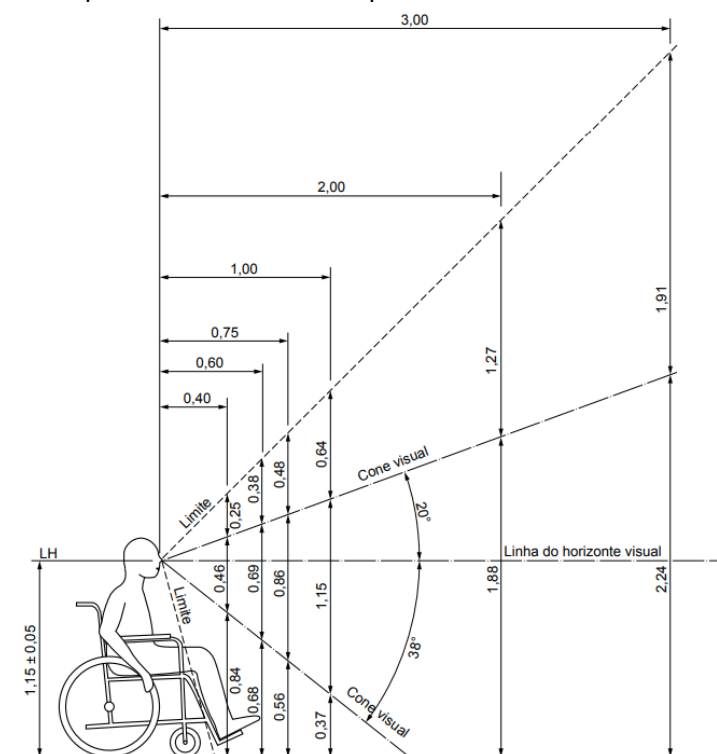
Fonte: Martins (2014, p.155)

No Brasil, acessibilidade informacional é conhecida como acessibilidade comunicacional. Nesse sentido, um dos problemas recorrentes é falta de comunicação visual para pessoas em cadeira de rodas, pois a acessibilidade vem sendo entendida nas exposições como audioguia, braile e relevo tátil para deficientes visuais; audiodescrição, videoguia legendado e com LIBRAS – Linguagem Brasileira de Sinais para deficientes auditivos.

Itens que poucas vezes são pensados como acessibilidade são a iluminação e a mobília de exposições, que por vezes resultam em reflexos sobre vidros protetores de quadros e de redomas tridimensionais, ou a altura inadequada de gavetas e vitrines, que atrapalham a visibilidade do que está exposto.

Se os responsáveis por exposições se atentarem ao desenho abaixo presente na já citada Norma NBR-950, esses problemas podem ser resolvidos ou amenizados.

Figura 7: Exemplo de cones visuais da pessoa em cadeira de rodas.



Fonte: ABNT (2015)

Tomemos como breve estudo de caso o Museu do Ipiranga, que passou recentemente por grande reforma e que está amplamente instrumentalizado para

acessibilidade desde sua reinauguração em setembro de 2022. Ana Amália, coautora desse artigo, foi até lá para verificar o design dos meios disponíveis. Vejamos:

Figuras 8 e 9: Piso tátil, botoeira sonorizada e em libras para deficientes visuais e elevador adequados para receber pessoa em cadeira de rodas com acompanhante.



Fonte: Costa (1) (2023)

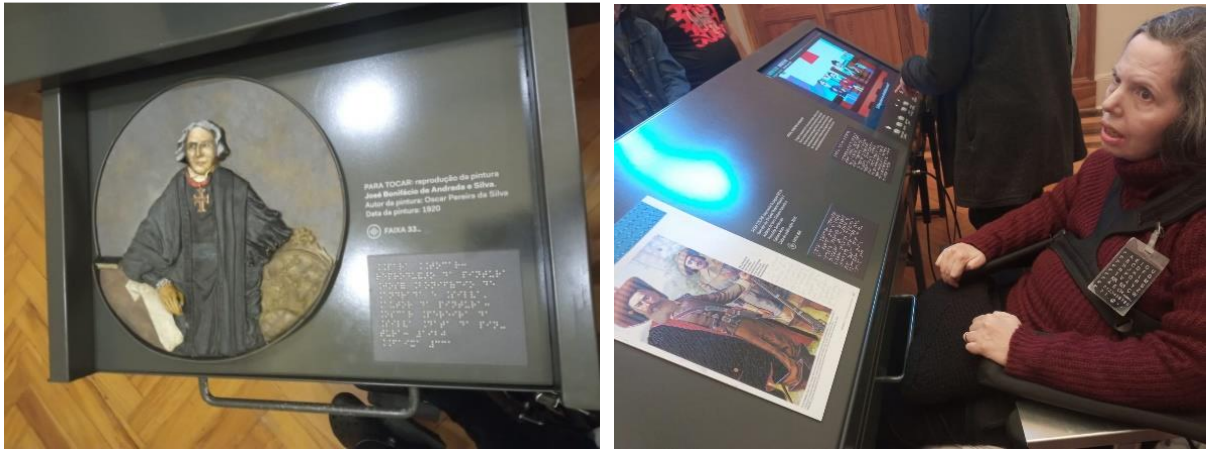
Figuras 10 e 11: Relevo e descrição em braille para deficientes visuais, boa altura e inclinação de bancadas e vitrines para visualidade de pessoas em cadeira de rodas.



Fonte: Costa (2) (2023)



Figuras 12 e 13: Reflexos de pontos de luz que dependendo da angulação em que se olha, atrapalham a visibilidade de quem está em cadeira de rodas.



Fonte: Costa (3) (2023)

Figuras 14 e 15: Gavetas muito baixas que esbarram e podem enroscar nas pernas de pessoas em cadeira de rodas.



Fonte: Costa (4) (2023)



Figura 16: Guarda-corpo de vidro no Mirante que permite ótima visibilidade de pessoas em cadeira de rodas.



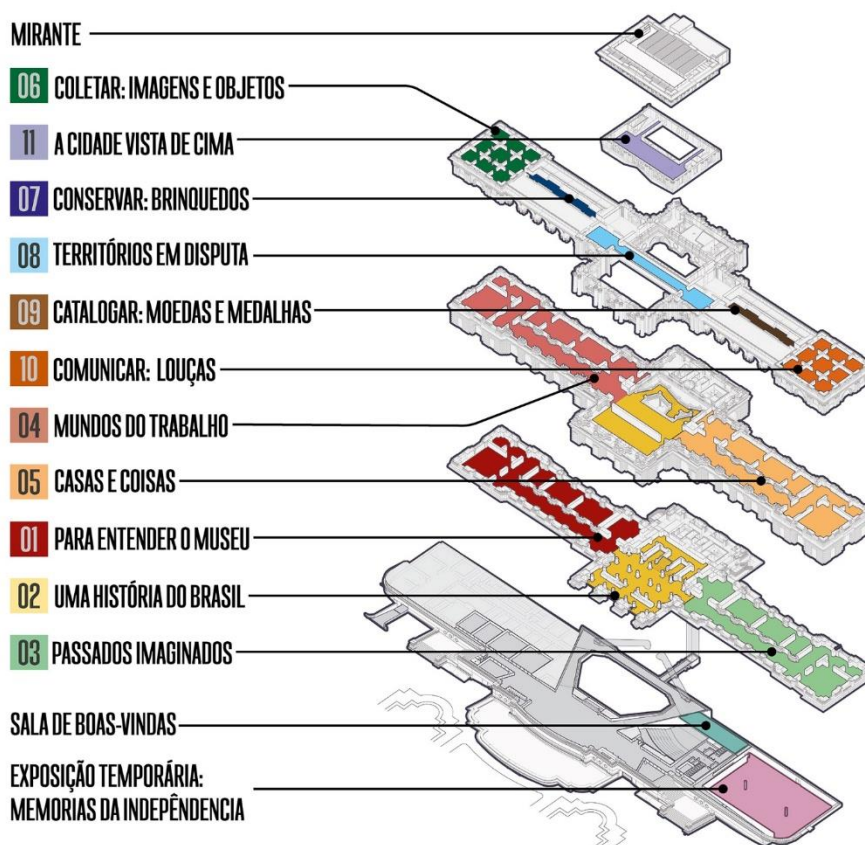
Fonte: Costa (5) (2023)

Após a visita que gerou as fotografias acima, Ana Amália escreveu o seguinte relato, no qual faz a sua avaliação sobre acessibilidade no Museu do Ipiranga:

Sexta passada, dia 2 (de junho de 2023) fui com Tamires (auxiliar de enfermagem) ao Museu do Ipiranga. Era para o Neto (José Minerini) também ter ido, no entanto ele teve um problema e não pode ir. Resolvi ir assim mesmo, a ideia era testar a acessibilidade. Primeiro problema: a distância do carro até a entrada do museu, apesar do piso tátil não facilitar a vida de quem, como eu, utiliza a cadeira de rodas, ele é essencial para os cegos e está presente dentro e fora do museu. Entramos e logo tem uma sala com um audiovisual, com tradução em libras, explicando o que veríamos; senti falta de um mapa impresso depois. Fomos pro saguão, ficamos zanzando pelas salas, as vitrines estão numa boa altura, mas eu enganchei meu joelho numa gaveta e tive um espasmo forte. Os elevadores não estavam todos funcionando, assim como os fones com a audiodescrição. Mesmo assim consegui ir ao mirante e no Salão Nobre. Falta manutenção e tem poucos bombeiros. Uma bombeira eficiente nos acompanhou até o mirante. Há piso tátil em todo o museu. O museu tem design de acessibilidade, mas não adianta se não tiver manutenção. (Amália, 2023.).

Na ocasião, o mapa impresso já estava disponível em português e em inglês no guia de visitação das exposições de longa duração, porém, não foi acessado por Ana Amália.

Figura 18: Fragmento adaptado do mapa impresso no guia de visitações ao Museu do Ipiranga.



Fonte: MUSEU DO IPIRANGA (2022)

Visitar exposições pressupõe que se tenha experiências significativas e singulares, aspectos analisados na filosofia educacional proposta por John Dewey, que vem exercendo importante influência na educação brasileira. Para Dewey:

Temos uma experiência singular quando o material vivenciado faz o percurso até sua execução. Então, e só então, ela é integrada e demarcada no fluxo geral da experiência proveniente de outras experiências. Conclui-se uma obra de modo satisfatório; um problema recebe sua solução, um jogo é praticado até o fim; uma situação, seja a de fazer uma refeição, jogar uma partida de xadrez, conduzir uma conversa, escrever um livro ou participar de uma campanha política, conclui-se de tal modo que seu encerramento é uma consumação, e não uma cessação. Essa experiência é um todo e carrega em si seu caráter individualizador e sua autossuficiência. Trata-se de uma experiência. (Dewey, 2010, p. 109-110)

Dewey vai além e destaca que experiências possuem qualidades estéticas, daí serem de grande importância quando se trata do ensino e da aprendizagem da arte e das linguagens a ela relacionadas, afinal:

[...] uma experiência de pensar tem sua própria qualidade estética. Difere das experiências que são reconhecidas como estética, mas o faz somente em seu material. O material das belas-artes consiste em qualidades; o da experiência que tem uma conclusão intelectual consiste em sinais e símbolos sem qualidade intrínseca própria, mas que representam coisas que, em outra experiência, podem ser qualitativamente vivenciadas. A diferença é enorme. É uma das razões por que a arte estritamente intelectual nunca será popular como a música. Não obstante, a experiência em si tem um caráter emocional satisfatório, porque possui integração interna e um desfecho atingido por meio de um movimento ordeiro e organizado. Essa estrutura artística pode ser sentida de imediato. Nessa medida, é estética. Ainda mais importante é o fato de que não só essa qualidade é um motivo significativo para se empreender uma investigação intelectual e mantê-la verdadeira, como também nenhuma atividade intelectual é um evento integral (uma experiência), a menos que seja complementada por essa qualidade. Sem ela, o pensamento é inconclusivo. Em suma, a experiência estética não pode ser nitidamente distinguida da intelectual, uma vez que esta última precisa exibir uma chancela estética para ser completa. (Idem, *ibidem*, p. 114)

Partindo da compreensão da estética como percepção sensível que aciona os sentidos humanos e articula as interrelações sinestésicas entre eles, “qualquer atividade prática, desde que seja integrada e se mova por seu próprio impulso para consumação, tem uma qualidade estética” (Dewey, 2010, p. 115). Se relacionada à cultura, para que isso aconteça é fundamental que se tenha consciência que - ao desenhar uma cidade, ao planejar, reformar ou construir aparelhos culturais como os museus – não ocorra nenhum tipo de privação cultural e que a acessibilidade seja entendida muito além do mero proporcionar acesso, mas também possibilitar experiências estéticas, que em si e como visto, são experiências de intelectualidade, o que nos leva a pensar em acessibilidade estética, pois são muitas as camadas de leitura envolvidas, quer sejam na linguagem verbal ou não verbal.

### 3 Conclusão

Como visto nesse artigo, acessibilidade é substantivo que serve para denominar que uma pessoa possa transitar sem obstáculos por espaços arquitetônicos, educacionais, culturais e comunicacionais.

Por sua vez, a palavra estética empregada nesse texto, designa relações ligadas aos seres humanos na produção de tecnologias e conhecimentos para o bem-estar, do cuidado do corpo ao cuidado da mente (beleza).

Nesse caso o ato de ser acessível é dar oportunidade a todas as pessoas de usufruir, trocar e produzir democraticamente, epistemologias, tecnologias e conhecimentos.

Quando conseguirmos nos despir dos nossos preconceitos estruturados em nossas formações coloniais e conseguirmos ter uma visão de mundo mais democrática, ou seja, sem obstáculos e mais abrangente, significa que poderemos contemplar e dar acesso e possibilitar trocas a um número maior de pessoas, onde deixaríamos de ter uma só forma de olhar o mundo e o outro. Assim, poderemos nos encantar e perceber que todos nós somos possibilidades de poesias e histórias, possibilidades de sermos no mundo, existirmos, sermos percebidos e percebermos o outro, como ser que acessamos e que nos acessa, e que ambos possamos transitar pelos espaços de lazer, cultura e conhecimento sem obstáculos e barreiras.

Nesse caso, não faz sentido falarmos sobre beleza com um só olhar ou uma só estética; teremos belezas, olhares e estéticas, e, assim, ampliaremos nossas percepções do mundo. Trata-se de experiências completas através da acessibilidade estética irrestrita e inclusiva.

## Referências:

AMÁLIA, Ana. **Relato de visita ao Museu do Ipiranga**. Diário de Notícias: Dia a dia de Ana Amália. 05/06/2023. Disponível em < <https://anaamaliabarbosa.blogspot.com/2023/06/05062023.html>, acesso em 19/06/2023. 14:32.

ANDREATA, Verena, EL-DAHDAH, Farès. Paisagens fluídas e rodoviarismo: Roberto Burle Marx e o Rio de Janeiro. In: CAVALCANTI, Lauro. **O tempo completa: Burle Marx clássicos & inéditos**. Rio de Janeiro: Instituto Casa Roberto Marinho, 2021.

ARAÚJO, Valdeí Lopes de. Pereira Passos, entre o passado e o futuro. In: AZEVEDO, André Nunes de. **A grande reforma urbana do Rio de Janeiro: Pereira Passos, Rodrigues Alves e as ideias de civilização e progresso**. Rio de Janeiro: Ed. PUC-Rio, 2016.

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas. **Norma brasileira ABNT NBR 9050: Acessibilidade e edificações, mobiliário, espaços e equipamento urbanos**. Rio de Janeiro: ABNT, 2015, p. 29.

ANÔNIMO. **Abertura do Boulevard Saint-Santi-Germain como parte da Reforma Haussmann**. Revista *Le Monde Illustré*, 26 de fevereiro de 1870. Disponível em < [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Le\\_Monde\\_Illustr%C3%A9\\_-\\_26\\_f%C3%A9vrier\\_1870\\_-\\_PerceMENT\\_du\\_boulevard\\_Saint-Germain.jpg?uselang=pt#Licenciamento](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Le_Monde_Illustr%C3%A9_-_26_f%C3%A9vrier_1870_-_PerceMENT_du_boulevard_Saint-Germain.jpg?uselang=pt#Licenciamento) >, acesso em 19/06/2023. 15:20.

AZEVEDO, André Nunes de. **A grande reforma urbana do Rio de Janeiro: Pereira Passos, Rodrigues Alves e as ideias de civilização e progresso**. Rio de Janeiro: Ed. PUC-Rio, 2016.

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 2009.

BENEVOLO, Leonardo. **História da arquitetura moderna**. São Paulo: Perspectiva, 2014.

**Cadeira de rodas e sua evolução histórica. Brasília**: UPCD – União das Pessoas com Deficiência do Distrito Federal, 18 de abril de 2021. Disponível em < <http://upcd.org.br/blog/cadeira-de-rodas-e-sua-evolucao-historica/77/> >, acesso em 12/06/2023. 14:45.

CORDOVIL, Hervé. **Rua Augusta**. Brasil: RCA Victor, 1964.

COSTA, Tamiris (1). **Piso tátil, botoeira sonorizada e em libras para deficientes visuais e elevador adequados para receber pessoa em cadeira de rodas com acompanhante**, 2023.



COSTA, Tamiris (2). **Relevo e descrição em braile para deficientes visuais, boa altura e inclinação de bancadas e vitrines para visualidade de pessoas em cadeira de rodas**, 2023.

COSTA, Tamiris (3). **Reflexos de pontos de luz que dependendo da angulação em que se olha, atrapalham a visibilidade**, 2023.

COSTA, Tamiris (4). **Gavetas muito baixas que esbarram e podem enroscar nas pernas de pessoas em cadeira de rodas**, 2023.

COSTA, Tamiris (5). **Guarda-corpo de vidro no Mirante que permite ótima visibilidade de pessoas em cadeira de rodas**, 2023.

Declaração de Sunderberg. Torremolinos: **Conferência Mundial sobre as Ações e Estratégias para a Educação, Prevenção e Integração dos Impedidos**, 1981, art. 1º. Disponível em < [https://educacao.mppr.mp.br/arquivos/File/dwnld/educacao\\_basica/educacao\\_especial/legislacao/declaracao\\_de\\_sunderberg.pdf](https://educacao.mppr.mp.br/arquivos/File/dwnld/educacao_basica/educacao_especial/legislacao/declaracao_de_sunderberg.pdf) >, acesso em 12/06/2023. 15:30.

**Declaração Universal dos Direitos Humanos**. Paris: Assembleia Geral das Nações Unidas, 10 de dezembro de 1948. Disponível em < <https://www.unicef.org/brazil/declaracao-universal-dos-direitos-humanos> >, acesso em 12/06/2023. 15:53.

DEWEY, John. **Arte como experiência**. São Paulo: Martins Fontes, 2010.

FARFFLER, Stephan. **Cadeira de rodas**, 1655. Disponível em < [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Stephan\\_Farfler#/media/File:Rollstuhl\\_Farfler\\_1655.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Stephan_Farfler#/media/File:Rollstuhl_Farfler_1655.jpg) >, acesso em 12/06/2023. 16:10.

FERREZ, Marc. **Vista da Avenida Central após a Reforma Pereira Passos**, Rio de Janeiro, 1909. Disponível em < [https://pt.wikipedia.org/wiki/Pereira\\_Passos#/media/Ficheiro:TeatroMunicipal-MFerrez1909.jpg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Pereira_Passos#/media/Ficheiro:TeatroMunicipal-MFerrez1909.jpg) >, acesso em 19/06/2023. 16:27.

FIGUEIREDO, Carmem Lúcia Negreiros de. **Vivência Urbana e experiência estética em narrativas da Belle Époque**. In: NEGREIROS, Carmem, OLIVEIRA, Fátima, GENS, Rosa. Belle Époque: crítica, arte e cultura. Rio de Janeiro: LABELLE; São Paulo: Intermeios, FAPERJ, 2016.

GOOGLE MAPS. **Vista norte-sul com Y que atravessa o Vale do Anhangabaú e se bifurca nas Avenidas 9 de Julho e 23 de Maio, que também estão em vales**. Imagem: Google Maps, acesso em 05 de junho de 2023.

MARTINS, Patrícia Isabel de Sousa Roque. **Museus (in)capacitantes: Deficiência, acessibilidades e inclusão em museus de arte (tese de doutorado)**. Lisboa: Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa, 2014, vol. 1, p. 155. Disponível em < [https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/15959/1/ulsd069831\\_td\\_vol\\_1.pdf](https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/15959/1/ulsd069831_td_vol_1.pdf) >, acesso em 15/05/2023. 15:40.

MINERINI NETO, José. **Obelisco de 1906 que marca a inauguração da Avenida Central com respectiva placa de identificação.** Fotografia: José Minerini Neto, 2023.

MUSEU DO IPIRANGA. **Fragmento adaptado do mapa impresso no guia de visitas ao Museu do Ipiranga,** 2022. Disponível em < <https://metropole.org.br/expografia-do-museu-ipiranga> >, acesso em 26/06/2023. 17:15.

**PRESTES MAIA.** In: ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileira. São Paulo: Itaú Cultural, 2023. Disponível em: < <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa4511/prestes-maia> >. Acesso em: 08 de maio de 2023. 15:45. Verbete da Enciclopédia. ISBN: 978-85-7979-060-7.

SCHWARCZ, Lilia Moritz, STARLING, Helo Murgel. **A bailarina da morte: a gripe espanhola no Brasil.** São Paulo: Cias das Letras, 2020.

SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole:** São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

SILVEIRA, Evanildo. **Engenharia biomédica:** soluções para os cadeirantes. São Paulo: Revista FAPESP, edição 250, dez. 2016. Disponível em < <https://revistapesquisa.fapesp.br/solucoes-para-os-cadeirantes/> >, acesso em 12/06/2023. 18:10.

**Data de submissão:** 26/06/2023

**Data de aceite:** 05/02/2024

**Data de publicação:** 19/02/2024