

ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NO SÍTIO HISTÓRICO DE OLINDA: DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS

Antonieta Bonani Gehring

Universidade Federal de Pernambuco

antonietabg@gmail.com

RESUMO

Estudo das condições de acessibilidade e mobilidade na área urbana do sítio histórico de Olinda, sob o viés da sustentabilidade, com o objetivo de analisar as condições adequadas de uso para as pessoas em geral, inclusive as que possuem algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida, e tendo como finalidade a estruturação de diretrizes projetuais visando a adequação da área às exigências dos usuários relativas a autonomia, conforto e segurança, baseado em normas técnicas. Como metodologia serão utilizados, pesquisa de opinião, observação direta como registro complementar e estudos de caso que constarão de dois casos nacionais e um internacional.

Palavras chaves: arquitetura, acessibilidade física, mobilidade na área urbana

ABSTRACT

Study of the conditions of accessibility and mobility in the urban area of the historic site of Olinda, under the bias of sustainability, in order to consider appropriate conditions of use for people in general, including those with a disability or reduced mobility, and with the purpose of structuring projective guidelines aimed at adapting the area to the demands of users for autonomy, comfort and safety, based on technical standards. As methodology will be used, opinion research, direct observation as a complementary registration and case studies which will consist of two national and international cases.

Key words : architecture, accessibility, mobility in urban areas

1. INTRODUÇÃO

Projetar uma cidade dentro de conceitos de direitos humanos é um desafio para todos nós, em decorrência que se deve prever conforto, acessibilidade, segurança para seus usuários. *É livre a locomoção no território nacional em tempos de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens* (BRASIL, 1988). Desta forma, todos tem direito a utilização dos espaços da cidade, ao transporte, livre de qualquer obstáculo que nos limite, com toda autonomia e segurança.

Quando se trata de sítios históricos o desafio se torna maior, pois exige alternativas que atendam ao mesmo tempo a conservação do patrimônio e garantam a acessibilidade da forma mais ampla possível às pessoas.

O patrimônio compreendido por todos os atributos que são valorizados pela sociedade. Desta forma, esta deve ter acesso garantido ao acervo por ela eleito. As áreas históricas, porém, não se restringem ao sítio histórico em si, mas deve ser considerado de maneira global. As cidades devem primar por suas instalações, desenho urbano, transportes, atender as exigências de segurança, para de promover bem estar de sua população , tendo em vista a legislação pertinente.

Este estudo será sobre as condições de acessibilidade e mobilidade na área urbana do sítio histórico de Olinda, tendo como objetivo analisar as condições adequadas de uso para as pessoas em geral, inclusive as que possuem algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida, visando a adequação da área às exigências dos usuários relativas a autonomia, conforto e segurança, tendo como finalidade a estruturação de diretrizes projetuais Baseado em legislação pertinente e nas revindicações da sociedade, as políticas públicas podem intermediar transformações possíveis que garantam o acesso à cidade, com vistas também na preservação dos sítios históricos e sua memória, conferindo ao processo um caráter de sustentabilidade e garantia dos direitos dos usuários. Neste contexto surge a necessidade de diretrizes formuladas para cada realidade que possam balizar o planejamento e implementação das ações haja vista que a legislação e normas apesar de dispositivos em avanço considerável, exigem como complementos o conhecimento das patologias urbanas – características físicas espaciais – e as reais necessidades dos usuários que vivenciam as fragilidades na área urbana e o descaso do setor público ao impingir soluções prontas e tecnologias não adaptáveis as realidades em foco. É a partir do ideário sonhado e da realidade factual que se propõe um estudo de caso no sítio Histórico de Olinda, sob a perspectiva da sustentabilidade numa visão multidisciplinar e uso de diretrizes que possam responder as variáveis em torno da mobilidade e acessibilidade física no âmbito urbano que também consta como instrumento que pode garantir a preservação do patrimônio ao longo do tempo. *Em se tratando de terrenos íngremes como nos centros históricos brasileiros, são frequentes passeios estreitos, degraus, alguns trajetos inseguros, automóveis disputando espaço com os pedestres. Embora seu traçado original resulte de condicionantes do processo histórico, sejam as questões de defesa, como Salvador e Olinda, seja por imposição da atividade econômica, como é o caso dos sítios mineradores de Minas Gerais e Goiás, nos dias atuais, a maioria dessas barreiras poderia ser reduzida mediante cuidados do poder público e de particulares para garantir o direito constitucional de ir e vir com segurança* (RIBEIRO, 2014).

A importância do estudo pretendido tem como base o fato de considerar a acessibilidade que tem como premissa a ação equilibrada entre ambiente, pessoas, o espaço elementar das cidades, seu funcionamento e abastecimento, vistos em sua totalidade. *Centros históricos, são lugares de fruição do patrimônio , então a Mobilidade e Acessibilidade Urbana em deve estar voltada para as pessoas e deve valorizar o espaço urbano como lugar de encontro, circulação, cruzamento de diferenças. Ou seja, as áreas consagradas como patrimônio cultural devem se constituir em espaços onde é possível conhecer, usufruir e desfrutar do patrimônio cultural. Esses espaços devem proporcionar um deslocamento fácil e seguro para todos os usuários, além de possibilitar a permanência para sua fruição. Os centros históricos devem possibilitar o usufruto do espaço público e do patrimônio, garantindo*

o direito constitucional à cidade e a cultura, (RIBEIRO, 2014). Assim, na medida em que esses passam a ter mais qualidade, a partir de intervenções que possibilitem mobilidade urbana e acessibilidade, podem ser mais conhecidos e apropriados, o que ajudará na sua valorização.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Acessibilidade é inclusão social. O conceito que foi evoluindo no decorrer do tempo, passou a ser obrigatório por pressão social. No futuro deixará de ser tema de discussão, passando a fazer parte de soluções construtivas naturalmente. Assim, questões de acessibilidade, uma vez incorporadas à cultura da gestão das cidades não serão mais pautadas como revindicações. Para isso são necessárias mudanças e ajustes. A responsabilidade social implica em ações que vão além da conformidade legal e do reconhecimento de obrigações para com os outros que não sejam exigências legais. Assim, a abordagem da acessibilidade com autonomia requer mais que atitudes emergenciais. A norma ABNT ISO 26000:2010, utilizada como embasamento deste trabalho tem como objetivo orientar as organizações nas questões de responsabilidade social e pode ser usada como parte de atividades de políticas públicas, a qual se propõe e auxiliar as instituições a contribuírem para o desenvolvimento sustentável. Uma das recomendações desta norma é que o conceito de responsabilidade social seja parte integrante da principal estratégia da administração em todos os níveis e dá ênfase as questões de mobilidade e acessibilidade. Os elementos da responsabilidade social refletem as expectativas da sociedade em um momento específico, sendo, portanto, passíveis de mudança. Conforme as preocupações da sociedade mudam, suas expectativas em relação a organizações também mudam para refletir essas preocupações (ABNT ISO 26000:2010). É nesse contexto que o tema “O futuro do trabalho aplicado ao ser humano começa hoje” está inserido neste artigo, é o próprio tema de discussão. O conceito de Acessibilidade remete à possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertas ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida (ABNT 9050, 2015). O conceito vem se fixando no contexto social no compasso de acontecimentos que de certa maneira forçaram um amadurecimento social. Após a Segunda Guerra Mundial, as associações foram se fortalecendo e conseguindo algumas ações junto aos governos da Europa quanto a inclusão de pessoas portadoras de deficiências na sociedade, além disso, foram criadas instituições especializadas no atendimento das deficiências e implantados programas de reabilitação. Na década de 50, na Europa, modelos de reabilitação do pós-guerra passaram a ser utilizados para proporcionar ao paciente o retorno à vida em sociedade. Nos Estados Unidos, mais fortemente após a guerra do Vietnã, nos anos 70, surgiram grandes centros de reabilitação. No Brasil, a causa foi o surto de Poliomielite, na década de 50 (LANNA JÚNIOR ; MARTINS, 2010). Conforme dados do Censo 45.606.048, ou seja, 23,9% da população total têm algum tipo de deficiência – visual, auditiva, motora, mental ou intelectual (IBGE, 2010). Além disso, o processo de concentração de idosos nas áreas urbanas é mais visível em termos absolutos, pois acompanha o movimento geral de urbanização das populações (MOREIRA, 1998).

A acessibilidade passou a ter destacada importância a partir da iniciativa da Organização das Nações Unidas - ONU que promoveu a assinatura de protocolos facultativos entre os países membros em prol dos direitos das pessoas com deficiência. Em 2009, o Brasil assumiu junto a ONU o compromisso com

acessibilidade em âmbito internacional. Através do Decreto Federal nº 6.949/2009 reconhece o direito e promove ações para se estabelecer a acessibilidade. O resultado desse acordo foi a promulgação da Lei 12.587/12, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, determina diretrizes e estabelece prioridades. Assim como no Brasil, em outros países, o acordo com a ONU foi incorporado através de leis ou decretos.

A função social da cidade é de garantir a todos o usufruto pleno de seus recursos. Desta maneira, não comprehende simplesmente a visão das cidades como meras porções territoriais, mas como locais de realização de direitos. Moradia, trabalho, mobilidade, saneamento e lazer devem beneficiar todos os seus habitantes, e não estarem a serviço da acumulação do capital (CONFERÊNCIA NACIONAL DAS CIDADES, 2015).

Para a proposição de soluções de acessibilidade aos bens culturais, devem ser cumpridos dois requisitos: não produzir resultados incoerentes com o conjunto e dar respostas às necessidades de qualquer visitante ou usuário. A reversibilidade das intervenções é importante, uma vez que os avanços tecnológicos poderão possibilitar a troca dos materiais por outros mais adequados ao longo do tempo (RIBEIRO, 2014). As questões de mobilidade e acessibilidade, estão previstas por lei e o pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, assim como a responsabilidade do município de propor alternativas para atender as necessidades de sua população. Ressalta-se ainda que a população está cada dia mais exigente, ciente de seus direitos, ao mesmo tempo em que se encontra mais envelhecida, com comprometimento de saúde e consequentemente, com problemas de locomoção, de percepção visual ou auditiva os quais causam impedimentos para certas atividades, e que podem ser amenizados, com novas tecnologias ou elementos arquitetônicos que possibilitem a transformação de lugares inacessíveis ou inseguros por ambientes atrativos para todos.

Nos sítios históricos em especial, as questões quanto ao tráfego de veículos interferem tanto na mobilidade como acessibilidade. Tem sido assunto de discussão em várias oportunidades, pois compromete a segurança das pessoas, assim como a manutenção dos patrimônios. Um recurso é a delimitação de ruas somente para pedestres, garantindo a segurança dos mesmos. Outro instrumento já utilizado em algumas cidades é a cobrança de tarifas para circulação de automóveis, como por exemplo, em Londres, que utiliza esse sistema desde 2003, sendo que o valor arrecadado é aplicado integralmente em transporte público da cidade (SOARES, 2012). Segundo a Carta de Machu Picchu de 1977, as cidades devem planejar e manter o transporte público de massa, considerando-o como um elemento básico no processo do planejamento. E ainda, a Carta de Atenas de 1933, afirma ser necessário enfatizar a solução para a função da circulação devendo prever a subordinação do transporte individual ao transporte coletivo de massa. A carta de Washington, 1986, também faz recomendação sobre a mobilidade e aumento de transporte público, priorizando o deslocamento à pé (IPHAN, 1977).

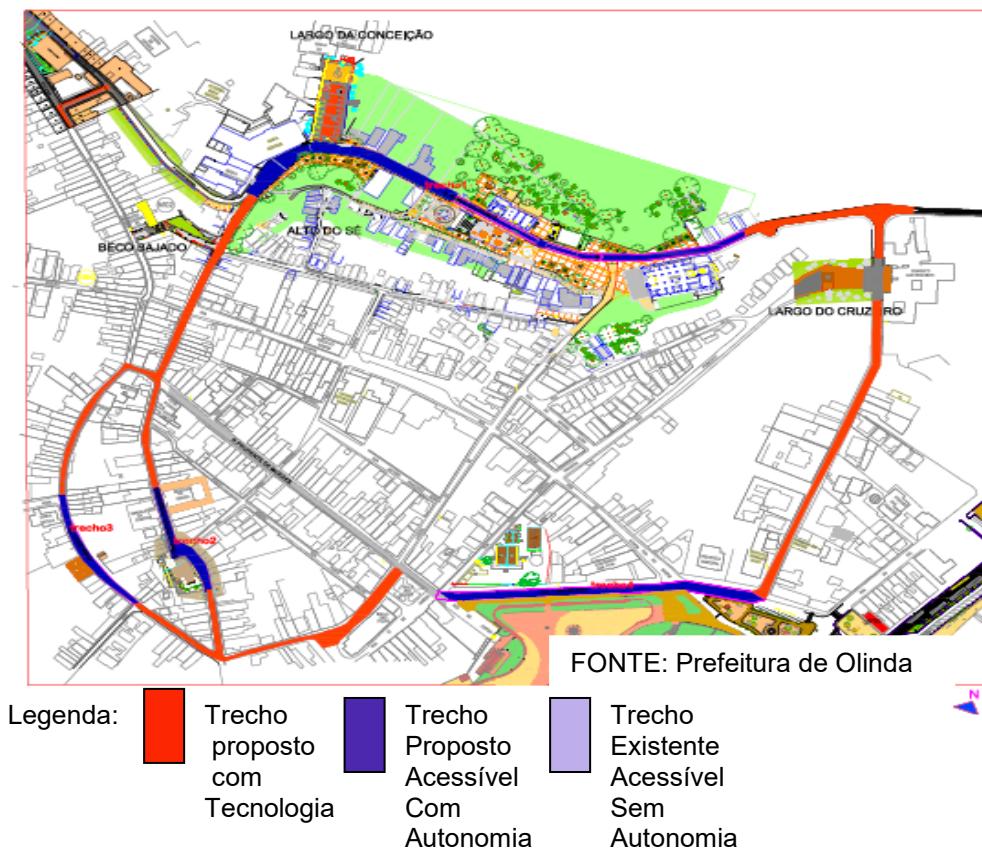
Consta no manual de Boas Práticas “Conservar Olinda Boas Práticas no Casario”, a lei mais importante de Olinda é a de número 4849/92, responsável pela manutenção das características físicas e culturais do Sítio Histórico. No artigo 1º, constam como principais objetivos: “I- Melhoria da qualidade de vida dos moradores e II- Preservação e valorização dos bens culturais, arquitetônicos e naturais.” Há a preocupação com a conservação do patrimônio histórico, tendo como prioridade a qualidade de vida das pessoas. Olinda está amparada no conceito de Conservação Integrada e de sustentabilidade. A Conservação Integrada Urbana refere-se a uma estrutura de planejamento e de ações de gestão numa área urbana existente com a finalidade de garantir o desenvolvimento sustentável mediante a manutenção das características significativas das estruturas físicas e sociais do assentamento e do seu território e sua integração com novos e compatíveis usos e funções (ZANCHETI ;JOKILEHTO, 1995, Apud FREIRE, 2008). A conservação integrada se associa de vez às questões

ambientais e às sociais a partir da 2ª Conferência Mundial do Meio Ambiente - ECO 92, Rio de Janeiro, neste evento foi elaborada a Agenda 21. O conceito de consciência ambiental ficou mais complexo e abrangente, modificou e ampliou a concepção de Conservação Integrada. O tema tradicional dos monumentos, dos sítios e dos centros históricos, hoje, é inserido no conceito de território histórico e cultural. (ZANCHETI, 2000). Cultura é um conceito complexo e é composto de três dimensões, a simbólica, a cidadã e a econômica. Sendo que a simbólica é expressa pelos modos de vida, crenças, práticas, já a dimensão cidadã diz respeito ao acesso universal aos bens e equipamentos culturais e a econômica apresenta a cultura como fonte de renda, recursos e ocupação para a população (FERREIRA, 2011).

3. SOBRE O LOCAL DE ESTUDO E PESQUISA

O presente trabalho a ser desenvolvido no sítio histórico de Olinda, tem como finalidade o estudo das condições de acessibilidade física e mobilidade na área urbana da cidade, visando condições adequadas de uso para as pessoas com algum grau de limitação, seja motora ou sensorial, de forma que estas possam vivenciar e participar do espaço de forma segura e autônoma. O estudo será efetivado nos locais demarcados conforme mostra figura 1. Os trechos a serem analisados foram selecionados de acordo com as características de configuração das ruas e por contemplarem espaços culturais, religiosos e comerciais. Também foi utilizado como critério seletivo, a distribuição alternada, uma vez que o estudo inclui como objetivo a análise da interrelação entre os ambientes sob análise. A população a ser estudada consta de moradores, visitantes e trabalhadores, os quais serão selecionadas tanto as que apresentarem algum tipo de deficiência, assim como aquelas sem problema de mobilidade. As respostas serão codificadas por estamentos – tipos de limitação – ressalvando-se que apenas os adultos participarão deste levantamento.

Figura 1 – Delimitação das áreas de estudo e pesquisa



Trecho 1 - Rua Bispo Coutinho, iniciando na Catedral do Alto da Sé (Igreja de São Salvador do Mundo) até a Igreja de Misericórdia; Trecho 2 - Rua Bernanrdo Vieira de Melo, a partir do Mercado da Ribeira até a Praça Laura Nigro; Trecho 3 - Rua Treze de Maio, entre a Rua Henrique Dias e a Rua da Boa Hora; Trecho 4 - Av. Liberdade, iniciando na Travessa São Francisco até a Rua de São Francisco.

4. METODOLOGIA

O trabalho será desenvolvido em três etapas conforme descrição seguinte:

Primeira etapa: Levantamento de dados técnicos e científicos na forma de estudo da arte; os estudos de caso a serem inseridos no trabalho, constarão de dois locais nacionais e um internacional. Foram selecionados as cidades de Paraty –RJ e Ouro Preto-MG, sendo que a primeira assemelha-se a Olinda por possuir um sítio histórico à beira-ar, porém de conformação plana. A outra localizada no interior do Estado de Minas Gerais, possui relevo montanhoso e faz parte do grupo dos quatro municípios que passaram por um plano de mobilidade e acessibilidade para conjuntos urbanos protegidos apoiados pelo IPHAN. Projeto piloto com a participação da população moradora que ocorreram entre 2011 e 2013. Foram feitos diagnósticos e propostas para cada caso, tendo como finalidade a acessibilidade, a mobilidade e a preservação do patrimônio urbano e ambiental. Os demais municípios que participaram desse projeto foram: Laguna –SC, São Francisco do Sul –SC e Paranaguá – PR, (RIBEIRO,2014). O caso internacional a ser estudado será a cidade histórica de Marburg, na Alemanha, sendo esta montanhosa e posta em relevância pelas exitosas experiências relativas à acessibilidade e mobilidade urbana; elaboração de pré-teste com a finalidade de identificar as categorias a serem utilizadas nas entrevistas com perguntas abertas. Nesta etapa também será feito o estudo das legislações e normas técnicas, levantamento de dados sobre as características físicas do local, as quais serão registradas em um diário de visita a ser elaborado posteriormente, contendo as variáveis a serem analisadas. Também será feito um levantamento fotográfico para complementar a visita *in loco*;

Segunda Etapa: Será elaborado um roteiro para observação direta, e o questionário final para aplicação junto à população alvo;

Terceira etapa: Os dados serão tabulados e analisados; serão geradas as diretrizes propostas e, finalmente elaborado um relatório final de pesquisa.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme levantamentos de dados junto a organismos competentes como Prefeitura de Olinda, Iphan, além dos estudos sobre acessibilidade e mobilidade, as atuações de associações de pessoas com deficiência e posturas de entidades internacionais como a ONU, assim como de estudos de casos de sítios históricos em outras cidades nacionais e internacional, pretende-se avaliar as condições de se promover a acessibilidade em sítios históricos com autonomia e segurança .

As adaptações no patrimônio que visam à acessibilidade são possíveis. E, quando essas adaptações causam impacto sobre a autenticidade do bem, há a possibilidade de criação de meios alternativos. E, quando não for possível, ou inviável, a visitação deve ser negada para todos os visitantes, e não só às pessoas com deficiência, para não criar uma situação de discriminação (FERREIRA, 2011).

6. REFERÊNCIAS

ABNT NBR 9050:2015 Acessibilidade A Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos. Disponível em:
<http://www.ufpb.br/cia/contents/manuais/abnt-nbr9050-edicao-2015.pdf>, Acesso em 04. maio/16

ABNT NBR ISO 26000:2010 – **Diretrizes Sobre Responsabilidade Social** ;

BRASIL, Lei 12587/12 ,Política Nacional De Mobilidade Urbana, 2012. .Disponível em: [fonte: http://www.emdec.com.br/eficiente/repositorio/6489.pdf](http://www.emdec.com.br/eficiente/repositorio/6489.pdf). Acesso em: 12 abr 2016.

Carta de Atenas,1933. Disponível em:
<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>. Acesso em: 14 maio 2016

Carta de Machu Picchu,1977. Disponível em:
<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Machu%20Picchu%201977.pdf>. Acesso em: 14 maio 2016.

Carta de Washington, 1986. Disponível em:
<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Washington%201986.pdf>. Acesso em: 14 maio 2016.

CARTILHA 6 – Conferência Nacional Das Cidades,2015,pag.29
Disponível em:http://www.concidades.pr.gov.br/arquivos/File/conferencia_cidades/Cartilha_6_Conferencia_Nacional_das_Cidades.pdf. Acesso em 11 maio 2016.

FERREIRA, Oscar Luis, Patrimônio Cultural e Acessibilidade -Intervenções no Programa Monumenta , de 2000 a 2005, 2011. Disponível em:
http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/9381/3/2011_OscarLuisFerreira.pdf. Acesso em 11 maio 2016.

FREIRE ,Giovanna Garcêz Conservação Integrada: Estudo Sobre A Participação Popular No Planejamento E Na Gestão Urbana De São Luís, São Luis, Universidade Estadual do Maranhão – UEMA, 2008. Disponível em:
<http://www.docomomo.org.br/seminario%208%20pdfs/083.pdf>. Acesso:18 maio 2016.

IBGE Censo 2010. Disponível em: <http://censo2010.ibge.gov.br/>. Acesso em: 12 abr 2016.

LANNA Júnior; MARTINS, Mário Cléber ,História Do Movimento Político Das Pessoas Com Deficiência No Brasil. - Brasília: Secretaria de Direitos Humanos. Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência, 2010.Disponível em:
<http://www.bengalalegal.com/asprimeiras-historia-pcd>, Acesso em: 12 abr 2016.

LEI n.º 4.849/92 LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA DOS SÍTIOS HISTÓRICOS DE OLINDA. Disponível em:
http://www.olinda.pe.gov.br/download/legislacao/rlush_lei_municipal_4849-1992.pdf.Acesso em 11 maio 2016.

Olinda, 2012. Disponível em: <http://www.ct.ceci-br.org/ceci/br/publicacoes.html?start=80>,Acesso em 11 maio 2016

Marburg, Alemanha. Disponível em:

<https://www.marburg.de/leben-in-marburg/menschen-in-marburg/menschen-mit-behinderungen/>, Acesso em: 30 abr 2016.

MOREIRA, Morvan de Mello, Envelhecimento Da População Brasileira: Aspécitos Gerais, 1998,pag 51. Disponível em:

www.abep.nepo.unicamp.br/.../vol15_n1_1998_5artigo_79_94.pdf.Acesso em: 12 abr 2016.

ONU- Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento,
Relatório Brundtland “Nosso Futuro Comum” – definição e princípios,1983.
Disponível em: <https://www.passeidireto.com/arquivo/2947269/relatorio-brundtland---nosso-futuro-comum>. Acesso em 16 maio 2016.

ONU, Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, 2010.

Disponível em:<http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/publicacoes/convencao-sobre-os-direitos-das-pessoas-com-deficiencia> .Acesso em 16 maio 2016.

Ouro Preto (MG).Disponível em:

<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/30>; Acesso em: 18 abr 2016.

Paraty –RJ. Disponível em:

<file:///C:/Users/W7/Documents/PARATY/P%C3%A1gina%20-%20IPHAN%20-%20Instituto%20do%20Patrim%C3%B4nio%20Hist%C3%B3rico%20e%20Art%C3%A9stico%20Nacional.html>, Acesso em: 16 abr 2016.

RIBEIRO, Sandra Bernardes, Mobilidade e Acessibilidade Urbana Em Centros Históricos, Caderno Técnico 9 ,Organização,IPHAN,2014. Disponível em:
http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Caderno_mobilidade_acessibilidade_e_urbana.pdf; Acesso em: 12 abr 2016.

SOARES ,Nicolau, Desafios Urbanos - Pedágio Urbano Pode Ser Solução Para Metrópoles Brasileiras? especial para a RBA publicado 10/01/2012. Disponível em:
<http://www.redebrasilatual.com.br/blogs/desafiosurbanos/2012/01/pedagio-urbano-pode-ser-solucao-para-metropoles-brasileiras>, Acesso em: 14 abr 2016.

LACERDA, Norma ; ZANCHETI, Sílvio Mendes .(org).Plano de gestão da Conservação Urbana:Conceitos e Métodos, LA MORA ,Luis de

A Gestão da Conservação do Patrimônio e seus Instrumentos, Olinda, 2012

Disponível em: <http://www.ct.ceci-br.org/ceci/br/publicacoes.html?start=80>. Acesso em 11 maio 2016.

ZANCHETI , Silvio Mendes,Conferência Das Nações Unidas Sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento. Agenda 21. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria De Edições Técnicas, 2001. p. 83 – 132. 2000. Disponível em:

<file:///C:/Users/W7/Documents/ACESSIBILIDADE/ZANCHETI.html>, Acesso:20 maio 206.

Agenda 21. Disponível em:

www.onu.org.br/rio20/img/2012/01/agenda21.pdf. Acesso em 11 maio 2016.

LACERDA, Norma ; ZANCHETI, Sílvio Mendes .(Org).Plano De Gestão da Conservação Urbana:Conceitos e Métodos, ZANCHETI

Sílvio Mendes ; LAPA,Tomás,**Conservação Integrada: Evolução Conceitual**, Olinda, 2012.
Disponível em: <http://www.ct.ceci-br.org/ceci/br/publicacoes.html?start=80>,Acesso em 11 maio
2016.