

EDIFICAÇÕES E ÁREAS HISTÓRICO-CULTURAIS ACESSÍVEIS

André Souza Silva¹Carine Arend²

Resumo: Analisar a acessibilidade e a mobilidade urbana em áreas histórico-culturais em termos dos condicionantes, dos desafios e das potencialidades que existem, frente às alternativas contemporâneas utilizadas em edificações e espaços abertos públicos, de modo a prover rotas acessíveis capazes de fomentar a integração socioespacial é o objetivo da presente pesquisa. Em termos metodológicos, a partir da análise de estudos de caso, tanto em nível internacional quanto nacional, - transpor os paradigmas tradicionais provenientes da concepção distorcida a respeito da “falta de” acessibilidade e mobilidade universal em edificações e áreas históricas - abarca um sistema complexo de análise. Tal abordagem temática desconstrói o mito da incompatibilidade entre preexistência edificada e urbana e a contemporaneidade. Os resultados indicam a instigante dicotomia de se manter preservados os bens culturais e, concomitantemente, o desafio de se prover condições de acessibilidade e mobilidade universal.

Palavras-Chave: Acessibilidade. Mobilidade. Sítios Históricos. Patrimônio. Cidades

1 Graduado em Arquitetura e Urbanismo (UNISINOS); Doutor em Planejamento Urbano e Regional (UFRGS); Professor nos Cursos de Graduação e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo - Escola Politécnica – UNISINOS. Email: silandre@unisinos.br

2 Estudante de Arquitetura e Urbanismo (UNISINOS); Bolsista de Iniciação Científica; Escola Politécnica – UNISINOS. Email: carinearend11@gmail.com

BUILDINGS AND HISTORICAL-CULTURAL AREAS ACCESSIBLE

André Souza Silva

Carine Arend

Abstract: To analyze accessibility and urban mobility in historical-cultural areas in terms of the conditioning factors, deficiencies and potentialities that exist, in relation to the contemporary alternatives used in buildings and public open spaces, in order to provide accessible routes capable of fostering socio-spatial integration is the objective of the present research. In methodological terms, parting from the analysis of case studies, either at international or national level, clear the traditional paradigms stemming from the distorted conception about the “lack of” accessibility and mobility areas and historic buildings encompasses a complex analysis system. Such a thematic approach destroys the myth of incompatibility between urban and constructed pre-existence and contemporary times. The results indicate the instigating dichotomy of preserving cultural assets and, at the same time, the challenge of providing accessibility and mobility.

Keywords: Accessibility. Mobility. Historical Sites. Heritage. Cities.

1 INTRODUÇÃO

Diante dos desafios provenientes das barreiras físicas existentes é fundamental a implantação de alternativas que fomentem a dinâmica socioespacial capazes de transpor os paradigmas tradicionais da (falta de) acessibilidade e mobilidade, assegurando a salvaguarda do patrimônio histórico-cultural que assume um caráter integrador, tanto social quanto espacial.

Faz-se necessário que a condição de acessibilidade e de mobilidade universal ao patrimônio histórico-cultural edificado e urbano, por meio de leis, normas, decretos e programas institucionais, os quais asseguram o direito de ir e vir das pessoas com necessidades especiais ou mobilidade reduzida (eliminação das barreiras existentes nas edificações e nos espaços abertos públicos), seja de fato uma realidade.

Nesse contexto, o objetivo da presente pesquisa é debater a complexidade em torno da relação conjunta entre fomentar a acessibilidade e a mobilidade universal e prover condições para preservar edificações e áreas histórico-culturais. Com isso, amplia-se o debate crítico e o campo das alternativas de tratamento em torno das possibilidades de intervenção em edificações e no espaço aberto público com vistas a facilitar o livre acesso.

A revisão da literatura empreendida, ao fornecer um apanhado geral sucinto sobre alguns conceitos básicos a respeito de patrimônio histórico cultural, acessibilidade e mobilidade universal, auxilia na compreensão dos principais fundamentos da pesquisa. Pelo modo direto e objetivo de interpretação que fornece, a instância empírica entre a revisão da literatura e a realidade observada inclui a compilação tanto de edificações quanto de espaços abertos públicos de valor histórico-cultural, cujas intervenções são relatadas de modo gráfico, descritivo e interpretativo por meio de croquis baseados na imagem original. Ou seja, o método consiste na visão crítica sobre o tema por meio da análise de alguns estudos de caso, em nível nacional e internacional, demonstrando exemplos de alternativas aos modelos atuais de modo a assegurar a salvaguarda do patrimônio.

De um modo geral, observa-se que seja por questões sociais, econômicas, técnicas e/ou políticas, prover acessibilidade e mobilidade adequadas a pessoas com restrições de mobilidade é um desafio diante dos preceitos de conservação do patrimônio. Desse modo,

é importante observar alternativas que obtiveram êxito em sua implantação, garantindo a abrangência e a conservação de edificações e contextos urbanos de valoração histórica e cultural.

2 FUNDAMENTAÇÃO

Edificações e cidades frequentemente se renovam ao longo dos anos, por vezes em detrimento das relações sociais e/ou estruturas históricas, cuja falta de consciência sobre a importância de preservação do patrimônio arquitetônico e urbano gera um cenário desprovido de identidade histórico-cultural.

Patrimônio significa algo (i)material passível de ser historicamente transferido entre gerações (SANTOS, 2001, pg. 43). Subentende o sentido de pertencimento, i. e., diz respeito ao tempo, a linha entre o passado e o presente tanto de pessoas quanto dos artefatos produzidos socialmente. Neste contexto, patrimônio histórico-cultural remete a condição de valor (i)material atribuído a artefatos, em específico edificações e áreas históricas as quais compreendem tanto a arquitetura quanto o espaço aberto público, os monumentos, dentre outros, expressos por exemplo, por meio da cor, textura, materialidade, forma, volume e uso, que revelam a evolução e o contexto de diferentes sociedades.

Edificações e áreas históricas estão ligadas aos registros da memória cultural capazes de evidenciar as ações de ocupação espacial de uma sociedade num determinado lugar e época específica. Tanto o patrimônio histórico-cultural físico das cidades (edificações, praças, ruas, bairros etc), quanto o patrimônio imaterial intrínseco a objetos arquitetônicos e urbanos (bens intangíveis como os costumes e as tradições), constituem fatos sociológicos com forma espacial.

Neste contexto, fundamental para a dinâmica em torno do patrimônio histórico-cultural arquitetônico e urbano, em última instância, está a condição de acessibilidade e mobilidade, a qual possibilita por meio de diferentes modais, vivenciá-lo. Do ponto de vista da acessibilidade, esta corresponde à condição de pleno acesso e autonomia a espaços privados e públicos, enquanto que a mobilidade diz respeito aos deslocamentos e circulações individuais e coletivas nestes espaços, seja pelos meios peatonal, veicular, ciclística, dentre outros.

As áreas de interesse histórico e cultural, a fim de conservarem a materialidade e as características do conjunto, primam pela manutenção e preservação de sua autenticidade, as quais necessitam se adaptar às atuais necessidades de acessibilidade e mobilidade “(...) *por oportunizar acesso, uso e apropriação cultural a mais pessoas, aumentando o interesse de maior parcela da população em conservá-los*” (RIBEIRO et al, 2012, p. 135).

Além das implicações quanto à limitação do deslocamento, também há impasses quanto ao acesso diretamente às edificações histórico-culturais, onde é perceptível os limites impostos pelas inadequações e/ou a inexistência de rampas, pisos táteis, mapas ou maquetes palpáveis, sinalizações e painéis informativos, sendo que prover tal acesso às edificações é imprescindível de modo a auxiliar economicamente na conservação das edificações tombadas.

Contraditório à salvaguarda das áreas históricas está a mobilidade de veículos automotores. Sua inserção em um contexto de preservação não condizente com seu tempo e espaço infringe nos direitos de implantação de elementos e materiais que promovem acessibilidade e mobilidade capazes de assegurar o acesso de pessoas ao patrimônio histórico-cultural arquitetônico e urbano. Essa questão de disputa de espaço entre pedestres e veículos traz à tona a insuficiência da compatibilização destes opostos aparentes a seu tempo de implantação e tão necessários na contemporaneidade. Faz-se necessário o controle de utilização dos espaços públicos, como a restrição da circulação e estacionamento de veículos de grande porte pelo centro histórico-cultural, visto que o tamanho das ruas e as trepidações viárias geradas pelo tráfego podem danificar e/ou comprometer estruturalmente tais edificações. Este aspecto dificulta a implantação de um sistema de transporte coletivo eficiente, sob o ponto de vista da manutenção, preservação e conservação do entorno (RODRIGUES, 2014, pg. 53; RIBEIRO, 2014, pg.19).

Tal circunstância na qual áreas de preservação histórico-cultural se encontram, está no fato de que não foram originalmente concebidas para prover a irrestrita acessibilidade a todos (PAIVA, 2009, p. 09). Desse modo, visando a concepção de uma dinâmica urbana que assegure a preservação dessas áreas, é necessário buscar alternativas diante dos

atuais desafios. Nesse contexto, a redefinição dos valores sociais fomenta integração e permeabilidade em locais antes inadequados ao acesso equânime das pessoas, sendo sua abrangência um meio de assegurar a disseminação e salvaguarda da história e da cultura.

3 EDIFICAÇÕES E ESPAÇOS ABERTOS PÚBLICOS ACESSÍVEIS

Atualmente, se observa tanto na construção de novas edificações e espaços abertos públicos de muitas cidades quanto na intervenção em preexistências um significativo aumento de consciência da necessidade de se prover melhoria do ambiente para todas as pessoas, assegurando que, independentemente do grau de aptidão física, as necessidades destas sejam atendidas, tendo em vista que:

Ser acessível é a condição que cumpre um ambiente, espaço ou objeto para ser utilizado por todas as pessoas. Esta condição é um direito universal, pois a referência a todas as pessoas, no plural, se associa a uma realidade essencial: a diversidade característica dos seres humanos. A cidade precisa respeitar esta diversidade. É do seu interesse estar adequada arquitetonicamente, de modo a facilitar a integração de todos os indivíduos que nela residem (RJPM, 2003, p. 4).

Diante da necessidade de se prover acessibilidade e mobilidade a edificações e sítios históricos, determinadas soluções fomentam iniciativas criativas que atendem a valores sociais, culturais, econômicos e ambientais. Há diferentes maneiras de se promover a integração entre pessoas e o ambiente construído arquitetônico e urbano, contemplando estética, conforto, funcionalidade, acessibilidade e mobilidade. Atualmente, a necessidade de se atender a valores sociais e sustentáveis estão implícitos no modo como as propostas estão sendo elaboradas, principalmente em obras e espaços de importância cultural.

No âmbito internacional, o Museu Solomon Robert Guggenheim (Fig. 01), em Nova Iorque, obra do arquiteto Frank Lloyd Wright, utiliza a rampa como elemento de diretriz no interior da edificação. Incorporada na composição volumétrica, desde sua concepção, proporciona percursos perimetrais contínuos e permeáveis que transpõem pavimentos de diferentes modos (embora não possua patamares de descanso entre os diferentes níveis).

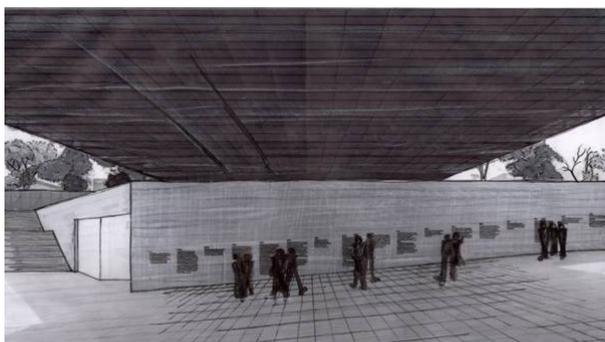
Figura 01 - Museu Solomon Robert Guggenheim



Fonte: Croquis dos autores (2019); adaptado de Nova Iorque (2017).

O Museu da Memória e dos Direitos Humanos no Chile (Fig. 02), obra do Estúdio América, proporciona permeabilidade física e visual, autonomia e dinamismo no espaço aberto público coberto por meio de uma esplanada em declive que acessa os pavimentos inferiores.

Figura 2 - Museu da Memória e dos Direitos Humanos



Fonte: Croquis dos autores (2019); adaptado de Santiago (2017).

No âmbito nacional, uma obra que utiliza a rampa como protagonista é o Museu de Arte Contemporânea em Niterói (Fig. 03), de autoria do arquiteto Oscar Niemeyer, onde a demarcação do acesso principal é evidenciada pela rampa monumental, destacada em vermelho, que faz a transição do espaço aberto público com a edificação. Apesar de condizer parcialmente com os parâmetros estabelecidos pela atual NBR 9050, a obra demonstra potencial para a promoção da acessibilidade.

Figura 3 - Museu de Arte Contemporânea



Fonte: Croquis dos autores (2019); adaptado de Rio de Janeiro (2017a).

No caso do Museu Iberê Camargo (Fig. 04), obra do arquiteto Álvaro Siza Vieira, a rampa é destacada do volume principal realizando a transição entre pavimentos, onde, de maneira sutil e funcional, consegue promover a acessibilidade por meio da fluidez do percurso e apreciação da paisagem do entorno

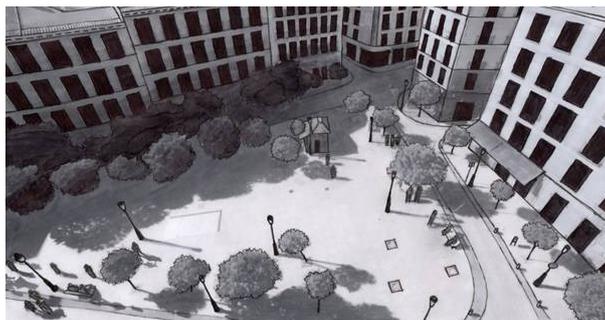
Figura 4 - Museu Iberê Camargo



Fonte: Croquis dos autores (2019); adaptado de Rio Grande do Sul (2017).

Quanto ao espaço aberto público, as proposições privilegiam os pedestres e incentivam o uso das ciclovias, com a finalidade de manter as relações entre pessoas, promovendo dinamismo e movimento que transformam o espaço. Assim, no âmbito internacional, a Plaza de Lavapiés em Madri, apresenta um espaço aberto público nivelado à rua, sendo utilizados balizadores, postes de iluminação e piso com cor e textura diferenciada como meio de demarcação e diferenciação do espaço destinado a veículos e pedestres (Fig. 05). Apesar da dinâmica abranger pessoas com mobilidade reduzida, a adaptação às pessoas com dificuldades visuais não é perceptível no espaço, limitando o uso espacial.

Figura 5 - Plaza de Lavapiés



Fonte: Croquis dos autores (2019); adaptado de Madri (2017b).

Ideias criativas em cidades também estão sendo propostas, como na Robson Square em Vancouver (Fig. 06). A “escada rampa” é uma alternativa frente às necessidades de adequação de espaços abertos públicos que possuem topografia acentuada, desde que disponibilizem corrimãos e piso tátil.

Figura 6 - Robson Square

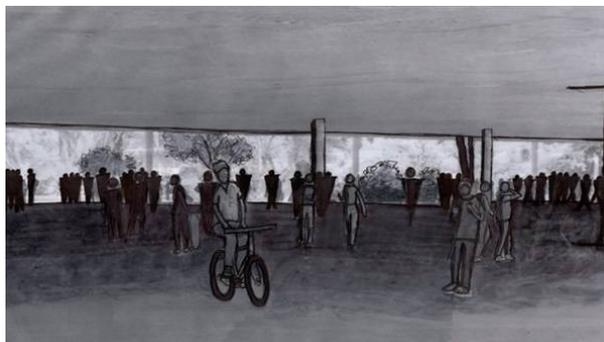


Fonte: Croquis dos autores (2019); adaptado de Vancouver (2017).

O Parque Ibirapuera, patrimônio histórico da cidade de São Paulo, abriga um conjunto de edificações projetadas pelo arquiteto Oscar Niemeyer que estão conectadas por meio de uma proeminente marquise (Fig. 07) sob a qual pessoas se movimentam e/ou permanecem. Esse elemento arquitetônico de ligação proporciona interação e dinamismo, agindo como promotora de diferentes ações, resultando em uma arquitetura metamórfica que transforma o monumental em funcional. Ou seja, trata-se de um local que vincula preservação e utilização, unindo história e função contemporânea. No que diz respeito à

acessibilidade universal, apesar da carência de alguns elementos citados anteriormente, o espaço possui piso regular e nivelado, possibilitando autonomia e livre circulação às pessoas com necessidades especiais ou mobilidade reduzida.

Figura 7 - Parque Ibirapuera



Fonte: Croquis dos autores (2019); adaptado de São Paulo (2017).

Situado na área portuária da cidade do Rio de Janeiro, o Porto Maravilha foi concebido como meio de promover a reestruturação local visando propiciar condições socioeconômicas sustentáveis (Fig. 08). Dentre as ações realizadas está a implantação do VLT - Veículo Leve sobre Trilhos, um sistema de transporte público sustentável que possibilita a conexão entre importantes pontos do bairro. Além de enfatizar a sustentabilidade, a implantação do novo sistema de transporte público abrange o deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida, visto que o embarque e desembarque são feitos por meio de plataformas niveladas com o veículo, trajetos de piso tátil, aviso sonoro e sinalizações. Transitando por áreas de preservação histórica, o VLT propõe a união entre preservação, tecnologia, sustentabilidade, economia e acessibilidade.

Figura 8 - Porto Maravilha



Fonte: Croquis dos autores (2019); adaptado de Rio de Janeiro (2017b).

Na cidade medieval de La Rochelle, França, a dinâmica urbana é equilibrada por meio do alargamento das calçadas e seu respectivo rebaixamento, cujo estreitamento da faixa de rolamentos para veículos garante acessibilidade e movimento de pessoas pelas ruas do centro histórico (Fig. 09).

Figura 09 - Rua do Centro Histórico nivelada com a calçada



Fonte: Croquis dos autores (2019); adaptado de La Rochele (2017a).

A cidade foi uma das pioneiras no mundo na implantação de um sistema de bicicletas urbanas diferenciadas, sustentáveis e adaptas às necessidades das pessoas (REIS, 2015, pg. 45), atualmente conhecidas como *Yélo* (Fig. 10).

Figura 10 - Estação de aluguel de bicicletas



Fonte: Croquis dos autores (2019); adaptado de La Rochelle (2017b).

A intervenção na Plaza Del Dos de Maio e seu entorno, em Madri, Espanha, privilegia o deslocamento de pessoas. Em suas ruas estreitas o estacionamento de veículos foi suprimido de modo a privilegiar o movimento de pedestres. Ruas e calçadas foram niveladas eliminando desníveis, sendo utilizados dois tipos de pavimentos para diferenciação

(Fig. 11). Também foram implantadas sinalizações, rampas, corrimãos e mobiliário urbano apropriado, propiciando um espaço equilibrado entre a praça e o entorno (RIBEIRO, 2008, pg. 65; RIBEIRO et al, 2012, pg. 142).

Figura 11 - Rua Calle Velarde



Fonte: Croquis dos autores (2019); adaptado de Madri (2017a).

Na cidade de Lübeck, Alemanha, há uma réplica do centro histórico com inscrições em braile do nome das ruas. O modelo feito de bronze está disposto sobre um pedestal no espaço aberto público ao alcance tátil e visual do observador (Fig. 12). Com a maquete tátil é possível adquirir conhecimento pelo toque e vivenciar a morfologia e proporções do centro histórico, disseminando história e cultura (UBIERNA, 2008, pg. 09).

Figura 12 - Maquete tátil de Lübeck - Alemanha



Fonte: Croquis dos autores (2019); adaptado de Lübeck (2017).

No âmbito nacional, o Projeto Piloto de Acessibilidade do Pelourinho em Salvador na Bahia, elaborado na década de 1980 pelo escritório da arquiteta Lina Bo Bardi, é um dos precursores de como prover condições alternativas de acessibilidade e mobilidade

adaptadas a áreas histórico-culturais. Cita-se como exemplo, a construção de duas faixas de granito serrado, colocadas similar às pedras do leito carroçável ao longo do Largo do Cruzeiro. O projeto de acessibilidade do Centro Histórico de Salvador estabelece um percurso acessível. A rota passa por um dos lados da via, onde a calçada foi alargada. O meio fio existente em granito foi mantido, apenas reposicionado em seu novo lugar, e a faixa que foi ampliada foi completada em concreto. Nos cruzamentos, foram propostas faixas de nível elevadas, com a utilização da mesma pedra presente no calçamento do leito carroçável. Também foram realizadas intervenções como inserção de rampas, corrimãos e percursos diferenciados com pedras niveladas (Fig. 13).

Figura 13 - Percurso com piso nivelado em Salvador - Brasil



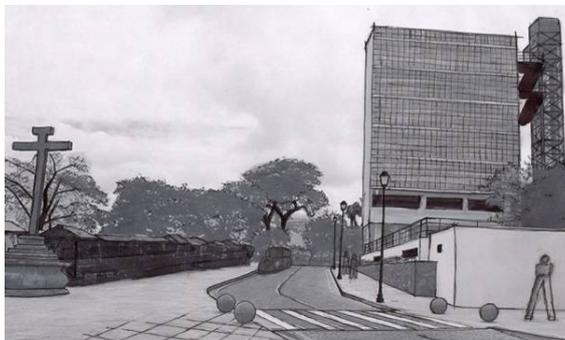
Fonte: Croquis dos autores (2019); adaptado de Salvador (2016).

Dentre as intervenções verificadas, uma estratégia que demonstra resultados satisfatórios são as rotas acessíveis. Composta de trajetos contínuos, sinalizados e desobstruídos, propiciam o alcance e visualização de pontos de relevância histórico-cultural. Desse modo, rotas acessíveis permitem a apreciação do conjunto arquitetônico possibilitando que pessoas com mobilidade reduzida possam transitar com segurança pelo sítio.

Na cidade de Olinda, Pernambuco, atualmente há projetos de rotas acessíveis no centro histórico com significativas intervenções na acessibilidade e na mobilidade urbana. No Varadouro, bairro integrante do polígono de preservação que envolve a área histórica (que possui intenso movimento de pedestres, veículos e mercadorias), foram realizadas intervenções que impactam na democratização do espaço e fornecem melhores condições

no deslocamento de todas as pessoas (RIBEIRO, 2014, pg. 45), tais como a utilização revestimento antiderrapante, a retirada de barreiras arquitetônicas e a inserção de passarela com travessia elevada (Fig. 14)

Figura 14 - Alto da Sé em Olinda - Brasil



Fonte: Croquis dos autores (2019); adaptado de Olinda (2017).

Em Pirenópolis, Goiás, houve a participação da comunidade no processo da proposta de intervenção. Foram realizadas intervenções como o (i) alargamento das calçadas; a (ii) retirada de degraus; a (iii) construção de passarela de travessia nivelada com a calçada; e, o (iv) acesso facilitado a edificações públicas, sendo que em tais mediações foi mantida a pedra de Pirenópolis, preservando as características locais (Fig. 15).

Figura 15 - Passarela de travessia em Pirenópolis - Brasil



Fonte: Croquis dos autores (2019); adaptado de Ribeiro (2014, p. 47).

A implantação das rotas acessíveis é uma alternativa a ser considerada nas intervenções, visto que há potencial para atender diferentes necessidades por meio dos elementos constituintes da acessibilidade universal. Com base nos exemplos apresentados, é significativa a presença de rampas e nivelamento de pisos e faixas de pedestre, mas,

tendo em vista a abrangência das diferentes necessidades das pessoas, faz-se necessária a ponderação de itens relevantes que contemplam a acessibilidade universal de um modo geral (Quadro 1).

Quadro 01 - Elementos constituintes recorrentes em rotas acessíveis

Rampas	Elemento utilizado para condicionar o acesso a pessoas com mobilidade reduzida que não conseguem transpor diferentes níveis por meio de escadas. A rampa é um plano inclinado que deve respeitar inclinações máximas previstas em normatização com auxílio de corrimão que proporcione acesso com autonomia.
Piso tátil	Tem como premissa orientar e conduzir as pessoas com visibilidade comprometida por um percurso seguro e desobstruído. Possui uma superfície com relevos e cores que se destacam da coloração de pisos próximos sendo perceptível pelas pessoas. Utilizar (i) piso tátil direcional: que atua como dispositivo norteador às pessoas; e, (ii) piso tátil de alerta: que atua como aviso de obstáculo à frente.
Piso nivelado	O nivelamento de revestimentos é uma alternativa com o intuito de fornecer estabilidade e segurança às pessoas. O nivelamento ocorre por meio de pedras com superfície regular e semelhante às existentes nas áreas de valoração histórico-cultural.
Passarela nivelada	O nivelamento entre o passeio e a via proporciona maior segurança e acessibilidade aos pedestres, além de priorizar sua travessia.
Maquete tátil	Instrumento palpável para pessoas com visibilidade comprometida, permitindo a compreensão do contexto, tais como informações de orientação, cultura e histórias locais.
Sinalização	Elemento fundamental para a orientação e indicação de acessibilidade e mobilidade em edificações e áreas histórico-culturais.
Painel audiovisual	Painéis auditivos e visuais com informações e orientações são importantes para a compreensão de pessoas com visão e audição comprometidas.
Estacionamento	A implantação de vagas de estacionamento localizados nas imediações do perímetro protegido é uma solução alternativa que prioriza a livre circulação de pessoas pela área, acarretando na preservação da paisagem e integridade do contexto histórico.
Veículos de transporte coletivo	Bondes, VLT's (Veículo Leve sobre Trilhos), teleféricos e outros meios de transporte coletivo movidos com energia renovável são medidas de intervenção que podem minimizar impactos ambientais e proporcionar um entorno mais sustentável, proporcionando transporte coletivo otimizado, qualidade de vida e manutenção da integridade da área histórica.
Ciclovias	A implantação de ciclovias e estações de aluguel de bicicletas é uma alternativa à circulação de veículos automotores nas áreas históricas, favorecendo os deslocamentos das pessoas no interior da área preservada.

Fonte: original dos autores (2019).

As rotas acessíveis são compostas por elementos diversificados para garantir máxima funcionalidade e acessibilidade a uma sociedade com necessidades variadas, o que abrange diferentes necessidades de locomoção. São uma alternativa para conciliar

as políticas públicas de preservação, normativas de acessibilidade e sustentabilidade. Contudo, devido às condições topográficas dos sítios, é perceptível a inviabilidade de prover acessibilidade com total segurança em trechos demasiadamente acentuados. Sendo assim, a implantação de rotas e intervenções tem limitações físicas quanto ao provimento de acessibilidade nesses trechos, sendo necessário o estudo de alternativas a esses locais, como o deslocamento por meio de transportes coletivos sustentáveis, sendo uma extensão da mobilidade para a acessibilidade dentro da área histórico-cultural.

Juntamente com as rotas acessíveis, a implantação de um sistema que integre diferentes modais (movimento a pé, ciclovias e transporte público) e auxilie no acesso à área de preservação é fundamental, visto que prover acessibilidade e mobilidade urbana adequada às pessoas assegura a necessária disseminação da história e da cultura para futuras gerações. Adaptados ao perímetro e imediações são iniciativas positivas frente às dificuldades de adaptação no interior da área histórico-cultural.

4 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

De modo a transpor os paradigmas tradicionais da restrição de acessibilidade e mobilidade urbana, alternativas contemporâneas aliadas à tecnologia podem auxiliar na preservação de áreas histórico-culturais, evitando sua degradação. Considerando tão somente e, em específico o conjunto de referências abordadas na pesquisa, verifica-se que as intervenções no âmbito internacional têm foco abrangente na dinâmica urbana, onde a acessibilidade e a mobilidade são consideradas como sistema. Já no âmbito nacional, as intervenções têm um foco pontual voltado à acessibilidade universal, considerando acessibilidade e a mobilidade como dois sistemas paralelos, contemplando parcialmente os demais sistemas que a complementam e fornecem suporte para o seu uso. Ainda no âmbito nacional, há diversas leis, normas e decretos que asseguram o direito de ir e vir das pessoas com mobilidade reduzida, por meio da eliminação das barreiras existentes no espaço da cidade e nas edificações. A exemplo da (i) Constituição Federal de 1988; do (ii) Decreto no 5.296/04, que regulamenta as Leis nº 10.048/00 e nº 10.098/00, em conformidade com a NBR 9050/1994; e, do (iii) Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana (Brasil Acessível, 2006) por meio da publicação de Cadernos com conteúdo temáticos específicos. Contudo,

dependendo da época de sua construção o patrimônio histórico-cultural edificado e urbano não contempla por completo tais exigências da legislação. Necessita vincular condições de acessibilidade adequadas com os preceitos de preservação, conservação e restauro (SOUZA, 2018).

Nos âmbitos nacional e internacional, adaptações e intervenções como meio de prover pleno acesso e melhoria na dinâmica urbana associada a sustentabilidade geram impactos positivos no meio urbano e, conseqüentemente, para as pessoas. Consiste em iniciativas e medidas frente à acessibilidade e a mobilidade urbana como incentivo e demonstração de viabilização de condições sociais, sustentáveis e econômicas que desenvolvem motivação à implantação de melhorias.

Diante dos exemplos apresentados, é notório o esforço, ainda que pontual, de fomentar alternativas para o desenvolvimento das relações sociais, bem como o uso das edificações e dos espaços abertos públicos que propiciam locais de integração. Consiste na dinâmica urbana essencial para a preservação e vivacidade das áreas históricas, pois são as pessoas que efetivamente constroem socialmente o espaço, o transformam em lugar e promovem conseqüentemente a conservação da área como um todo, pois são parte deste sistema. Medidas para fomentar intervenções que contemplem a dinâmica urbana, qualidade de vida e pleno acesso a pessoas em edificações e áreas histórico-culturais têm se tornado realidade. Cabe ressaltar que as edificações e os espaços abertos públicos apresentados, ainda que parcialmente adaptados às condições ideais de acessibilidade, podem inspirar iniciativas inovadoras e alternativas criativas às intervenções contemporâneas.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O acesso universal ao patrimônio histórico-cultural urbano e edificado por todas as pessoas com suas diferentes necessidades é condição fundamental para a equidade socioespacial. Todos devem ter garantido o livre acesso ao patrimônio histórico-cultural edificado e urbano, independentemente de suas necessidades especiais decorrentes de restrições físicas, mentais e sensoriais, do tempo de permanência, ou do modo de apropriação espacial. Há casos de pessoas que apresentam algum limite ou perda de agilidade em sua locomoção decorrente de alguma imposição física limitadora em função da

idade ou mesmo dos limites provenientes de motivos momentâneos, alheios à aptidão física. Como pessoas têm diferentes características antropométricas e sensoriais, o patrimônio histórico-cultural edificado e urbano precisa ser acessível a todos sobre qualquer condição. Ao facilitar o acesso de pessoas com necessidades especiais ou mobilidade reduzida, tais soluções também contemplam as exigências de todas as demais independentemente de suas condições sensoriais e motoras. Ou seja, enfatiza interesses e assegura acesso e deslocamento adequados num espaço partilhado por todos.

O conflito entre manter a autenticidade e preservação dos sítios e a promoção de acessibilidade e mobilidade urbana está na inserção de elementos contemporâneos que possam vir a descaracterizar o conjunto, e, conseqüentemente, seu valor como patrimônio. Neste sentido, na medida em que o patrimônio histórico, cultural e artístico necessita ser protegido e preservado em sua autenticidade formal e funcional, i.e., a materialidade e as características do conjunto, deve também se adaptar às atuais necessidades de acessibilidade e mobilidade urbana. Nesse contexto, tais aspectos são condicionantes desafiadores na implantação de elementos que promovam acessibilidade e a mobilidade aos sítios de valor histórico e cultural. O rompimento de paradigmas é necessário para a compreensão de que é possível prover acessibilidade e mobilidade urbana universal por meio de intervenções alternativas e criativas, proporcionando harmonização com as narrativas preservacionistas.

REFERÊNCIAS

CANANI, A. S. K. B. Herança, Sacralidade e Poder: sobre as diferentes categorias do patrimônio histórico e cultural no Brasil. **Revista Horizontes Antropológicos**, ano 11, n. 23, pg. 163 a 175, jan./jun. 2005.

COSTA, D. R. M. **Aspectos críticos em obras de restauração arquitetônica no estado:** a experiência do arquiteto Edegar Bittencourt da Luz. Trabalho de conclusão (mestrado em Engenharia) – Escola de Engenharia, UFRGS, Porto Alegre, 2006.

FERREIRA, O. L. **Patrimônio Cultural e Acessibilidade:** as intervenções do Programa Monumenta, de 2000 a 2005. Programa de Pesquisa e Pós Graduação – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Brasília, junho de 2011.

LA ROCHELE. 2017a. Disponível em: <<https://odis.homeaway.com/odis/listing/c867ef12-3f75-4a15-8e4d-506d28f19f33.c10.jpg>>. Acesso em: 15 ago. 2018.

LA ROCHELE. 2017b. Disponível em: <<https://entrepresaeapreguica.files.wordpress.com/2013/08/yelo.jpg?w=650>>. Acesso em: 15 ago. 2018.

LÜBECK. 2017. Maquete Tátil. Disponível em: <http://www.kunst-luebeck.de/assets/images/e/Stadtmodell_Broerken_3_joergschwarze-cc38ea9e.jpg>. Acesso em: 20 ago. 2018.

MADRI. 2017a. Disponível em: Fonte:<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/e/ed/Calle_Velarde.jpg/1200px-Calle_Velarde.jpg>. Acesso em: 15 ago. 2018.

MADRI, 2017b. Disponível em: <<http://e01-elmundo.uecdn.es/assets/multimedia/imagenes/2016/01/12/14526223751541.jpg>>. Acesso em: 05 nov. 2018.

NBR 9050. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. 2015.

NOVA IORQUE, 2017. Disponível em: <http://www.street-urban.com/img/photographer/gene_lowinger/110402_003_sep2.jpg>. Acesso em: 26 de set. 2018.

OLINDA, 2017. Disponível em: <<http://3.bp.blogspot.com/-Zk6piTScYbg/TrMxu3-BhsI/AAAAAAAAAS0/89sUzk2OzxM/s320/20111025131808.jpg>>. Acesso em: 18 set. 2018.

PAIVA, E. K. G. **Acessibilidade e preservação em sítios históricos:** o caso de São Luís do Maranhão. Dissertação de mestrado. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – Universidade de Brasília, 2009.

REIS, R. S. **Acessibilidade a edifícios históricos de interesse turístico por pessoas com mobilidade reduzida:** um estudo de exemplos representativos situados na rota acessível do Centro Histórico de Salvador. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura. Salvador, 2015.

RIBEIRO, G. S. **Proposta de procedimentos metodológicos para avaliação de acessibilidade física em sítios históricos urbanos.** Dissertação de mestrado. Programa de Pós Graduação em Design. Recife, 2008.

RIBEIRO, G. S.; MARTINS, L. B.; MONTEIRO, C. M. G. **O desafio da acessibilidade física diante da sacralização do Patrimônio Histórico e Cultural.** Cadernos PROARQ 19, pg. 132 a 151, dezembro, 2012.

RIBEIRO, S. B. **Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos.** Cadernos Técnicos; 9. Brasília, Iphan, 2014.

SALVADOR. 2017 Disponível em: <<http://preservacaodopatrimonioedificado.blogspot.com/2018/03/cidade-historica-e-acessibilidade-o.html>>. Acesso em: 22 ago. 2018.

SANTOS, C R. **Novas Fronteiras e novos pactos para o patrimônio cultural.** São Paulo em Perspectiva, 15(2), 2001, pg. 43 a 48.

SÃO PAULO, 2017. Disponível em: <https://www.tripadvisor.co.uk/LocationPhotoDirectLink-g303631-d311966-i227559576-lbirapuera_Park-Sao_Paulo_State_of_Sao_Paulo.html>. Acesso em: 11 dez. 2018.

SOUZA, E. Preservação e acessibilidade: a incompatibilidade em projetos de restauro. In: **Anais do II Simpósio Científico 2018**. ICOMOS Brasil. Belo Horizonte. UFMG. 2018 (pp. 6535 – 6553). Disponível em: <<https://www.even3.com.br/simposioicomosbr>>. Acesso em: 20 Jan. 2018.

RIO DE JANEIRO, 2017a. Disponível em: <<https://mapio.net/pic/p-40200931/>>. Acesso em: 06 out. 2018.

RIO DE JANEIRO, 2017b. Disponível em: <<http://viagemacessivel.com/wp-content/uploads/2016/08/jonas-licurgo-testa-a-acessibilidade-do-vlt-do-rio.jpeg>>. Acesso em: 01 dez. 2018.

RIO GRANDE DO SUL, 2017. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/media/images/magazines/grid_12/96cd35a43cd1_iberecamargo_07_nelsonkon.jpg> Acesso em 02 out. 2018.

RODRIGUES, C. S.; LIMA, L. O. **A mobilidade em cidades históricas**: discutindo o transporte coletivo na cidade de Goiás. Goiás, Brasil. Élisée, Rev. Geo. UEG – Anápolis, v.3, n.1, p. 49 a 61, jan./jun. 2014.

SANTIAGO, 2017. Disponível em: <https://arcowebarquivos-us.s3.amazonaws.com/imagens/51/74/arq_25174.jpg>. Acesso em: 20 ago. 2018.

UBIERNA, J. A. J. Accesibilidad y Patrimonio Cultural: a la búsqueda de um equilibrio compatible. **Boletín del Real Patronato sobre Discapacidad**, Madri, n. 64, pg. 4 a 11, ago. 2008.

VANCOUVER, 2017. Disponível em: <http://2.bp.blogspot.com/_2KLOVw5yobY/Sr_yjvw2tMI/AAAAAAAAAGc/T1eaOVxy5hk/s400/robson+square3.jpg>. Acesso em: 02 out. 2018.

Recebido em: 01/02/2019
Aceito em: 07/04/2019