

Acessibilidade e Preservação em Sítios Históricos: O caso de São Luís do Maranhão





**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

Ellayne Kelly Gama de Paiva

**ACESSIBILIDADE E PRESERVAÇÃO EM SÍTIOS HISTÓRICOS:
O caso de São Luis do Maranhão**

Dissertação de Mestrado

Brasília
2009

Ellayne Kelly Gama de Paiva

**ACESSIBILIDADE E PRESERVAÇÃO EM SÍTIOS HISTÓRICOS:
O caso de São Luís do Maranhão**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Andrey Schlee, Dr.

Brasília
2009

Ellayne Kelly Gama de Paiva

**ACESSIBILIDADE E PRESERVAÇÃO EM SÍTIOS HISTÓRICOS:
O caso de São Luís do Maranhão**

Esta dissertação foi julgada e aprovada para obtenção do grau de

Mestre em Arquitetura e Urbanismo

pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília - UnB.

Brasília, 31 de julho de 2009.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Andrey Rosenthal Schlee
Orientador

Prof^a. Dr^a. Sylvia Ficher

Prof. Dr. Eduardo Pierrotti Rosseti

Prof^a. Dr^a. Ana Elisabete Medeiros

Aos meus pais, **Dalva e Alcenor**,
por todo amor, apoio e confiança depositados desde o primeiro dia de minha vida.

Agradecimentos

À **Deus**, minha força maior.

Ao meu orientador, professor **Andrey Schlee**, pela orientação, paciência, apoio e confiança para a realização deste trabalho.

Ao professor **Oscar Ferreira**, sempre disposto a ajudar.

Aos membros da banca, por gentilmente aceitarem participar desta empreitada.

Aos meus pais, **Alcenor** e **Dalva**, pela vida, pela ajuda, proteção, confiança, compreensão, torcida e pelo amor infinito, o meu eterno agradecimento.

Às minhas irmãs **Andréia** e **Nayara** que, apesar da distância, acompanharam todo este processo, reconhecendo o meu esforço e dando o apoio necessário para que eu me sentisse forte nos momentos difíceis.

À minha grande família, que me apoiou e agora festeja mais uma etapa de vida vencida.

Aos professores da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB por ensinarem, cada um à sua maneira, grandes lições.

Aos amigos que estiveram ao meu lado, a me dar força sempre que precisei.

Às minhas grandes companheiras de mestrado **Daniella** e **Luciane**, com quem tive a oportunidade de compartilhar momentos alegres e dividir as angústias dos momentos difíceis.

Aos funcionários do departamento, pela atenção e préstimos durante o curso.

Agradeço a todos os que, direta ou indiretamente, colaboraram para a concretização deste sonho.

Enfim, a todos vocês, muito obrigada!

Bom mesmo é ir a luta com determinação, abraçar a vida e viver com paixão, perder com classe e vencer com ousadia, porque o mundo pertence a quem se atreve e a vida é muito curta para ser insignificante.

Charles Chaplin

Resumo

Palavras-chave: acessibilidade, preservação, sítios históricos

Monumentos e sítios históricos são insubstituíveis e precisam de cuidado especial para garantir sua preservação para as futuras gerações. O acesso aos sítios históricos é um direito, porém é um grande desafio implementar soluções que assegurem o pleno acesso e ainda assim sejam consistentes com os padrões históricos. A dificuldade de se prover acessibilidade nos sítios históricos está no fato de que não foram originalmente concebidos para receber pessoas com restrições. Atualmente, eles são locais protegidos por leis de preservação, que limitam a alteração de seus aspectos históricos e, conseqüentemente, a aplicação das normas de acessibilidade existentes. A convergência de dois temas tão dicotômicos visa eliminar as barreiras que dificultam o pleno acesso aos sítios históricos, auxiliando seus usuários a serem cidadãos efetivamente participantes da sociedade. As soluções para acessibilidade devem facilitar ao máximo o acesso, mas de modo algum podem danificar os materiais e características dos monumentos ou espaços urbanos. É uma tarefa difícil, mas com planejamento cuidadoso é possível tornar sítios históricos mais acessíveis, possibilitando a todos o usufruto destas nobres heranças.

Abstract

Key-words: accessibility, preservation, historical sites

Monuments and historic sites are irreplaceable and need special care to ensure its preservation for future generations. The access to the historical sites is a right, however it is a great challenge to implement solutions that secure the full access and that are solid with the historical standards. The difficulty to provide accessibility in the historical sites is in the fact that they were not originally conceived to receive persons with disabilities. At present, they are places protected by laws of preservation, which limit the alteration of his historical features and the application of the existent standards of accessibility. The convergence of two subjects so different aims to remove the barriers that make difficult the full access to the historical sites, helping its users to be citizens effectively participants of the society. The solutions for accessibility must make seek the full access, but in no way they can damage the materials and characteristics of the monuments or urbane spaces. It is a difficult task, but with careful projection it is possible to make more accessible historical sites, making possible to all the use of this noble heritage.

Lista de figuras

Figura 1	– Deficiências e restrições	35
Figura 2	– Rampa de acesso no CCBB – DF	47
Figura 3	– Utilização de corrimão na rampa	47
Figura 4	– Sinalização direcional no piso	48
Figura 5	– Mapa com informações em braile	48
Figura 6	– Sinalização de alerta no piso	49
Figura 7	– Porta automática com sensor de presença	49
Figura 8	– Balcão de atendimento acessível	50
Figura 9	– Intervenção do Programa Monumenta em Lençóis – BA	61
Figura 10	– Plataforma retrátil implantada em edificação histórica	65
Figura 11	– Rampa e elevador próximos à escada principal	66
Figura 12	– Eliminação do passeio em via estreita	67
Figura 13	– Passeio no mesmo nível da via de tráfego	69
Figura 14	– Guia no mesmo nível da via de tráfego	69
Figura 15	– Edificação histórica acessível	71
Figura 16	– Ciclovía em área de preservação histórica	72
Figura 17	– Maragnon	75
Figura 18	– Mapa de São Luís no século XVIII	77
Figura 19	– Mapa de São Luís no século XX	79
Figura 20	– Estatísticas da população ludovicense	80
Figura 21	– Edifício Caiçara	80
Figura 22	– Praça João Lisboa em 1908	81
Figura 23	– Praça João Lisboa em 1988	81
Figura 24	– Imagem aérea do Centro Histórico de São Luís	84
Figura 25	– Zonas de preservação histórica	86
Figura 26	– Área sob proteção estadual	88
Figura 27	– Área sob proteção federal	89
Figura 28	– Área listada como Patrimônio Mundial	90
Figura 29	– Alinhamento das edificações	95
Figura 30	– Largura da via pública	95
Figura 31	– Praça Benedito Leite	96
Figura 32	– Degraus de acesso às edificações	97
Figura 33	– Escadaria de acesso à Igreja da Sé	98
Figura 34	– Roteiro de visita percorrido	99
Figura 35	– Exemplo de vaga paralela ao passeio	138
Figura 36	– Exemplo de vaga paralela à 45°	139
Figura 37	– Exemplo fictício de rota acessível dentro do sítio histórico	139
Figura 38	– Sinal sonoro e visual que pode ser acionado com o cotovelo	140
Figura 39	– Faixa de travessia de pedestres	140

Figura 40	– Faixa elevada de travessia de pedestres	141
Figura 41	– Altura mínima livre de interferências	142
Figura 42	– Tipo 1 de rebaixamento de calçada – passeios largos	142
Figura 43	– Tipo 2 de rebaixamento de calçada – esquinas	142
Figura 44	– Tipo 3 de rebaixamento de calçada – passeios estreitos	143
Figura 45	– Dimensões mínimas para deslocamento de pessoas com restrições	144
Figura 46	– Passeio integrado à via de tráfego	145
Figura 47	– Tampa nivelada, sem ressalto ou juntas de dilatação	145
Figura 48	– Posicionamento de grelhas e juntas de dilatação	146
Figura 49	– Dimensão do espaço destinado a pessoas em cadeiras de rodas	148
Figura 50	– Especificação de piso tátil direcional	148
Figura 51	– Especificação de piso tátil de alerta	149
Figura 52	– Símbolo internacional de informação	150
Figura 53	– Dimensão de telefones públicos acessíveis	152
Figura 54	– Dimensão de totens informativos	153
Figura 55	– Dimensão de abrigo de parada de ônibus	153
Figura 56	– Sugestão de novas rotas	154

Lista de tabelas

Tabela 1	–	Caracterização do Centro Histórico de São Luís	92
Tabela 2	–	Diagnóstico da acessibilidade na Avenida Dom Pedro II	102
Tabela 3	–	Diagnóstico da acessibilidade na Avenida Dom Pedro II	103
Tabela 4	–	Diagnóstico da acessibilidade na Praça Benedito Leite	104
Tabela 5	–	Diagnóstico da acessibilidade na Rua de Nazaré	105
Tabela 6	–	Diagnóstico da acessibilidade na Rua de Nazaré	106
Tabela 7	–	Diagnóstico da acessibilidade na Beco Catarina Mina / Rua Portugal	107
Tabela 8	–	Diagnóstico da acessibilidade na Avenida Jaime Tavares	108
Tabela 9	–	Diagnóstico da acessibilidade na Entorno Centro de Criatividade	109
Tabela 10	–	Diagnóstico da acessibilidade na Casa das Tulhas	110
Tabela 11	–	Diagnóstico da acessibilidade na Casa das Tulhas	111
Tabela 12	–	Diagnóstico da acessibilidade na Rua da Estrela / Praça Nauro Machado	112
Tabela 13	–	Diagnóstico da acessibilidade na Rua da Estrela / Beco da Prensa	113
Tabela 14	–	Diagnóstico da acessibilidade na Rua do Giz	114
Tabela 15	–	Diagnóstico da acessibilidade na Rua João Vital de Barros	115
Tabela 16	–	Diagnóstico da acessibilidade na Rua da Palma	116
Tabela 17	–	Diagnóstico da acessibilidade na Rua da Saúde	117
Tabela 18	–	Diagnóstico da acessibilidade na Rua do Giz / Convento das Mercês	118
Tabela 19	–	Diagnóstico da acessibilidade na Rua da Palma	119
Tabela 20	–	Diagnóstico da acessibilidade na Beco da Caela / Beco Feliz	120
Tabela 21	–	Diagnóstico da acessibilidade na Rua Afonso Pena	121
Tabela 22	–	Diagnóstico da acessibilidade na Rua Afonso Pena	122
Tabela 23	–	Diagnóstico da acessibilidade na Largo do Carmo	123
Tabela 24	–	Diagnóstico da acessibilidade na Rua do Egito	124
Tabela 25	–	Diagnóstico da acessibilidade na Rua das Barrocas	125
Tabela 26	–	Diagnóstico da acessibilidade na Rua das Barrocas	126
Tabela 27	–	Diagnóstico da acessibilidade na Rua do Ribeirão	127
Tabela 28	–	Diagnóstico da acessibilidade na Rua do Sol	128
Tabela 29	–	Diagnóstico da acessibilidade na Rua de São João	129
Tabela 30	–	Diagnóstico da acessibilidade na Rua Antonio Rayol	130
Tabela 31	–	Diagnóstico da acessibilidade na Rua Antonio Rayol	131
Tabela 32	–	Recomendações – vias públicas ou de tráfego	156
Tabela 33	–	Recomendações – vias públicas / passeios	157
Tabela 34	–	Recomendações – passeios	158
Tabela 35	–	Recomendações – locais públicos de encontro ou descanso	159
Tabela 36	–	Recomendações – acesso às edificações históricas	160

Lista de siglas

ABA	<i>Architectural Barriers Act</i>
ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ADA	<i>Americans with Disabilities Act</i>
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
CF	Constituição Federal
CID	Classificação Estatística Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde
CIDID	Classificação Internacional das Deficiências, Incapacidades e Desvantagens
CIF	Classificação Internacional do Funcionamento, Incapacidade e Saúde
CORDE	Coordenadoria Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência
CVI	Centro de Vida Independente
DEPROT	Departamento de Proteção
DPHAP	Departamento do Patrimônio Histórico, Artístico e Paisagístico
ECA	<i>European Concept for Accessibility</i>
EMBRATUR	Instituto Brasileiro de Turismo
FUNC	Fundação Cultural do Município de São Luís
IBAM	Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Municipal
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICOMOS	Conselho Internacional de Monumento e Sítios
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPLAN	Instituto de Pesquisa e Planejamento Municipal
NBR	Norma Brasileira Regulamentadora
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PCD	Pessoa com Deficiência
PDM	Plano Diretor Municipal
PNPA	Plano Nacional para a Promoção da Acessibilidade
PO	Pessoa Obesa
PRM	Pessoa com Redução de Mobilidade
SHPO	<i>State Historic Preservation Office</i>
SNRIPD	Secretariado Nacional para Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência
SPHAN	Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
UFAS	<i>Uniform Federal Accessibility Standards</i>
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
ZPH	Zona de Preservação Histórica

Sumário

INTRODUÇÃO	16
PARTE 1 – REFERENCIAL TEÓRICO	21
1 PRESERVAÇÃO	22
1.1 Patrimônio Cultural	23
1.2 Conceituando Preservação	25
1.3 Conceituando Sítios de Preservação Histórica	26
1.4 Dispositivos Legais para Preservação no Ambiente Urbano	28
1.4.1 Carta de Veneza	29
1.4.2 Carta de Washington	30
1.5 Leis de Preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro	30
1.5.1 Constituição Federal de 1988	30
1.5.2 Decreto-lei nº 25	31
1.5.3 Estatuto da Cidade	31
2 ACESSIBILIDADE	33
2.1 Deficiência e Mobilidade reduzida	34
2.2 Barreiras na Acessibilidade	36
2.3 Conceituando Acessibilidade	38
2.3.1 Componentes da Acessibilidade Espacial	41
2.3.2 Restrições e suas necessidades espaciais	42
2.3.2.1 Restrições físico-motoras	42
2.3.2.2 Restrições sensoriais	43
2.3.2.3 Restrições psico-cognitivas	44
2.3.2.4 Restrições múltiplas	45
2.4 Desenho Universal	45
2.4.1 Princípios do Desenho Universal	46
2.5 Dispositivos Legais para Acessibilidade no Ambiente Urbano	50

2.5.1	Constituição Federal de 1988	51
2.5.2	Lei 7.835/89	52
2.5.3	Lei 10.098/00	53
2.5.4	NBR 9050/04	53
2.5.5	Instrução Normativa nº 1	54
3	ACESSIBILIDADE EM SÍTIOS HISTÓRICOS	57
3.1	Ações e Programas	59
3.1.1	Âmbito Nacional	60
3.1.1.1	Programa de Ação relacionado à Acessibilidade aos Bens Culturais	60
3.1.1.2	Programa Monumenta	60
3.1.1.3	URBIS	63
3.1.2	Âmbito Internacional	63
3.1.2.1	Estados Unidos	64
3.1.2.2	Conceito Europeu de Acessibilidade	66
3.1.2.3	Portugal	67
3.1.2.4	Espanha	69
3.1.2.5	China	70
PARTE 2 – ESTUDO DE CASO		73
4	CENTRO HISTÓRICO DE SÃO LUÍS	74
4.1	Contextualização Histórica	75
4.2	Delimitação do Centro Histórico	85
4.2.1	Área e monumentos sob Proteção Jurídica Municipal	85
4.2.2	Área e monumentos sob Proteção Jurídica Estadual	87
4.2.3	Área e monumentos sob Proteção Jurídica Federal	89
4.2.4	Área listada como Patrimônio Cultural da Humanidade	90
4.3	Caracterização do Centro Histórico	90
5	DIAGNÓSTICO	93
5.1	Elementos urbanos de análise	94
5.2	Descrição do roteiro de visita	98
5.3	Diagnóstico das condições de acessibilidade	100
5.4	Discussão dos resultados	132
6	DIRETRIZES	136
6.1	Diretrizes Gerais para os Sítios Históricos Brasileiros	137
6.1.1	Quanto ao deslocamento	138
6.1.2	Quanto à orientação espacial	147
6.1.3	Quanto ao uso	151
6.2	Recomendações para o Centro Histórico de São Luís	154
CONSIDERAÇÕES FINAIS		161
REFERÊNCIAS		165
APÊNDICES		173

Introdução

O espírito da cidade formou-se no decorrer dos anos; simples construções adquiriram um valor eterno, na medida em que simbolizavam a alma coletiva; constituem o arcabouço de uma tradição que, sem querer limitar a amplitude dos progressos futuros, condiciona a formação do indivíduo (...). Por ser uma pequena pátria, a cidade comporta um valor moral que lhe pesa e que lhe está indissoluvelmente ligado (CARTA DO RESTAURO, p.26).

Garantir o pleno acesso aos sítios de preservação histórica é a melhor maneira de fazê-los cumprir com o seu papel de referência à memória e à identidade de um povo. A relevância desta pesquisa se dá pelo fato de ser um assunto pouco estudado, portanto digno de ser aprofundado.

No caso de São Luís especificamente, os entraves relacionados com a acessibilidade não dificultam apenas o turismo, mas principalmente o cotidiano dos moradores locais, já que no Centro Histórico ludovicense¹ estão concentrados diversos órgãos públicos (como a sede da prefeitura, por exemplo) e uma grande área comercial. Deste modo, este trabalho surge na tentativa de combinar patrimônios históricos e acessibilidade, visto que a legislação específica é bastante restritiva para ambos os casos.

A respeito da norma técnica de acessibilidade que se encontra em vigor desde 2004, a NBR 9050 (ABNT, 2004), esta atende aos preceitos de desenho universal e prevê um item referente aos bens tombados. Segundo esta norma, os projetos de adaptação para acessibilidade destes bens deverão obedecer às mesmas condições descritas para locais sem interesse histórico, porém, devem acatar aos critérios específicos determinados pelos órgãos do patrimônio histórico e cultural competentes. Embora a grande maioria dos itens que nela constam são impraticáveis em centros históricos.

É a lei 10.098/2000 que rege sobre o direito de um desempenho adequado dos indivíduos no espaço da cidade, propondo a consulta dos parâmetros constantes na norma de acessibilidade NBR 9050 (ABNT, 2004), porém, não traz nenhuma solução de acessibilidade quanto ao acesso aos espaços públicos urbanos de preservação histórica.

Como se pode perceber, a legislação referente à acessibilidade trata do acesso de pedestres, em especial das pessoas com deficiência ou restrições de mobilidade. Deve-se levar em consideração, que a dificuldade de acesso a um determinado local é um problema geral, uma situação comum a todas as pessoas, embora seja agravada para as pessoas com deficiência.

A expressão patrimônio histórico “designa um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias, constituído pela acumulação contínua de uma diversidade de objetos que se congregam por seu passado comum:

¹ Referente à São Luís.

obras e obras-primas das belas artes e das artes aplicadas, trabalhos e produtos de todos os saberes e *savoir faire* dos seres humanos” (CHOAY, 2001).

A partir de 1931, em Atenas, tiveram início as Conferências Internacionais para Conservação dos Monumentos Históricos que resultaram nas chamadas Cartas Patrimoniais. Estas são documentos de grande relevância para o estudo dos Patrimônios urbanos e que para uma melhor conservação das cidades históricas, são necessárias sua constante e adequada utilização e manutenção.

Desta forma, pode-se verificar que assegurar o acesso ao acervo patrimonial é um desafio. A dificuldade de se prover acessibilidade nos sítios de preservação histórica do Brasil encontra-se no fato de que estes são locais protegidos por leis de preservação, que restringem ou impedem a modificação de suas características históricas, dificultando a aplicação das normas de acessibilidade existentes.

De acordo com o Estatuto da Mobilidade Urbana (2005), acessibilidade “é a facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar fisicamente, a partir de um ponto específico no espaço urbano, os destinos desejados”. A minimização de barreiras físicas visa melhorar a circulação urbana e o acesso aos equipamentos urbanos.

Partindo-se do princípio que o espaço tem que ser acessível a todos, foi criado por uma comissão em Washington – EUA, em 1963, o conceito de "Desenho Universal", inicialmente denominado "Desenho Livre de Barreiras", por ter seu enfoque voltado à eliminação de barreiras arquitetônicas nos projetos de edifícios, equipamentos e áreas urbanas. Esse conceito evoluiu para a concepção de Desenho Universal, passando a considerar, além do projeto, a diversidade humana, respeitando as diferenças existentes entre as pessoas e a garantindo a acessibilidade a todas elas (OSTROFF, 2001).

No tocante ao Desenho Universal, a ABNT também contempla esta questão na NBR 9050. Para ela o Desenho Universal “é aquele que visa atender a maior gama de variações possíveis das características antropométricas e sensoriais da população”. ABNT – NBR-9050/04.

A insuficiência de diretrizes de projeto adequadas para a promoção de acessibilidade nos espaços públicos urbanos de preservação brasileiros, aliada à carência de conhecimento a respeito, tem obrigado os profissionais a buscarem soluções isoladas em diferentes manuais e na própria NBR 9050, que ainda oferece soluções que descaracterizam o patrimônio histórico. Nesse sentido, o presente trabalho tem como

finalidade confrontar patrimônio histórico e acessibilidade, ampliando a documentação sobre o assunto em questão e desta forma contribuindo para atenuar a lacuna existente sobre o mesmo.

Diante das questões que norteiam a relevância do assunto, foi definido como objetivo geral estudar a preservação e a acessibilidade nos sítios históricos tendo como estudo de caso o Sítio Histórico de São Luís – MA. Para tanto, procedeu-se à pesquisa bibliográfica com o propósito de conceituar Preservação; conceituar Acessibilidade; definir Sítios Históricos; delimitar o Sítio Histórico escolhido para o estudo de caso e, por fim, caracterizar os problemas referentes à preservação e acessibilidade no Sítio Histórico.

Com relação aos componentes da acessibilidade, verificando-se que o uso de tecnologias assistivas não é essencial para o acesso aos sítios históricos, o componente comunicação não será focado, Neste estudo, serão trabalhados apenas os componentes orientação, deslocamento e uso.

Para que um diagnóstico eficiente da acessibilidade no Sítio Histórico de São Luís fosse feito foi necessária a utilização de alguns métodos de pesquisa.

Os métodos de investigação utilizados abrangem, primeiramente, a revisão bibliográfica dos temas em estudo, desenvolvida através de uma análise documental. Esta análise constitui a parte teórica dos estudos, realizada através de pesquisas em documentos escritos, mapas e imagens. Uma revisão histórica e a conceituação dos temas em questão foram realizadas, com o objetivo de compreender seu desenvolvimento ao longo do tempo, criando um sólido alicerce para o que se realizou neste trabalho.

A leitura de autores especialistas nas áreas de estudo foi essencial para o embasamento teórico do trabalho, buscando o que de mais atual vêm sendo apresentado sobre os assuntos. A interpretação dos dispositivos legais que dispõem sobre os temas é de grande importância para compreensão de como os órgãos governamentais têm procurado promover da acessibilidade em sítios históricos.

Além disso, foi verificado sobre até que ponto os dispositivos legais no âmbito do patrimônio histórico toleram a interferência nos patrimônios tombados, através da análise das leis e normas atualmente em vigor.

Para a compreensão do desenrolar dos temas na prática, foram realizadas pesquisas de campo, observando-se quais as principais barreiras ao uso, orientação e deslocamento dentro do centro urbano. Estas barreiras foram registradas por meio de fotografia e anotação, de acordo com a necessidade. Empregando diferentes formas de análise, pretende-se contemplar todas as questões referentes à acessibilidade urbana nos sítios históricos.

A dissertação está estruturada em duas partes. A primeira trata da discussão teórica do estudo. Nesta parte, constam três capítulos. O primeiro discorre sobre o que é patrimônio cultural, conceito importante para que se entenda o que deve ser preservado e por que preservar.

O segundo, Acessibilidade, primeiramente discursa sobre deficiência e restrição, apresentando suas conceituações e classificações. Após esta introdução, define-se então o que é acessibilidade, direcionando o trabalho para a linha de pesquisa que se pretende seguir.

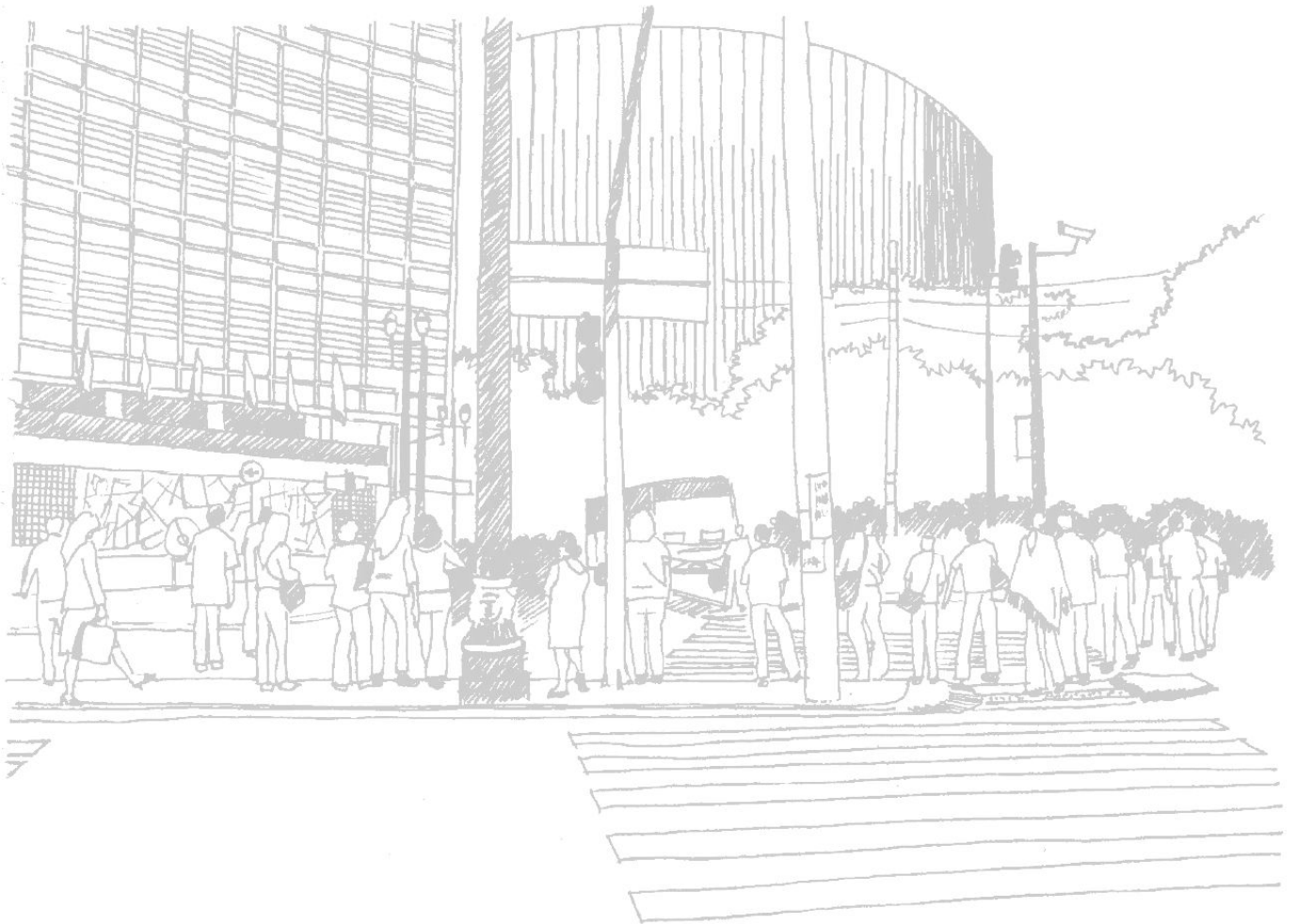
Após a análise das questões relativas à acessibilidade espacial e à preservação, no capítulo três confrontam-se as informações apresentadas anteriormente. Intitulado Acessibilidade em Sítios Históricos, este capítulo traça considerações sobre a união dos dois temas, além de explicar como o assunto vem sendo resolvido por diferentes organizações nacionais e internacionais.

Posteriormente, a segunda parte trata do estudo de caso, em que inicialmente caracterizou-se a cidade de São Luís, incluindo seus aspectos históricos e de configuração urbana. Para complementar os dados já apresentados, no capítulo cinco, Diagnóstico, é feita a análise da situação da acessibilidade no Centro Histórico de São Luís.

Com base em todas as informações colhidas previamente, no capítulo seis são introduzidas diretrizes de projeto buscando tornar sítios históricos mais acessíveis. Por fim, são feitas as considerações finais, sintetizando os resultados e sugerindo algumas recomendações para pesquisas futuras.

1

Referencial Teórico



Preservação

A preservação do patrimônio significa a manutenção da identidade adquirida com o passado, a vivência e a construção do presente, que somados, vêm a constituir os valores a serem preservados no futuro (BOGÉA; BRITO; PESTANA, 2007. p. 31).

1.1 Patrimônio cultural

Segundo Rodrigues (apud Ribeiro, 2007, s.p.), o conceito de sítio histórico está relacionado ao patrimônio cultural, entendido como “tudo aquilo que constitui um bem apropriado pelo homem, com suas características únicas e particulares”. Portanto, para que se compreenda o significado do termo preservação e o conceito de Sítios de Preservação Histórica é necessário primeiro que se entenda o que é Patrimônio Cultural.

Para Santos (2001, p.43), “a palavra patrimônio está historicamente associada ou à noção do sagrado ou à noção de herança, de memória do indivíduo, de bens de família”.

Conforme o dicionário Houaiss (2004, p. 555), a etimologia da palavra patrimônio é oriunda do latim e significa *patrimonium*, relativo à *patrimônio*: “propriedade herdada do pai, herança” e possui como uma das acepções: “bem ou conjunto de bens naturais ou culturais de importância reconhecida num determinado lugar, região, país ou mesmo para a humanidade, que passa(m) por um processo de tombamento para que seja(m) protegido(s) e preservado(s)”. É palavra originalmente ligada às estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade enraizada no espaço e no tempo, requalificada por adjetivos tais como natural, histórico, cultural.

Há uma referência à lembrança e aos antepassados, implícitos na “herança”. Existe ainda uma definição mais econômica e jurídica, “propriedade cultural”, que implica uma conexão menos pessoal entre o monumento e a sociedade.

As primeiras noções de patrimônio histórico e artístico remontam ao século XVIII. Até então, as ações voltadas diretamente a preservação de monumentos eram bastante esporádicas e visavam apenas à conservação dos bens de clérigos e aristocratas.

Em 1789, com o advento da Revolução Francesa, observou-se uma mudança neste cenário. Quando o clero e a nobreza foram derrubados do poder, o povo tentou destruir os seus (agora confiscados) bens, como forma de rechaço ao modelo opressor vigente até o momento. Desse modo, o novo Governo estabelecido foi obrigado a regular a proteção de tais bens, pautado na ideia de que a memória de um Estado se

conservava mediante a preservação de depoimentos concretos de seu processo histórico de formação: os bens imóveis e as obras de arte (OLIVEIRA; VALENTIM e SERRA, 2008).

No Brasil, foi com a Revolução de 30, que as questões referentes à identidade nacional assumiram papel de destaque, e foi quando deram início, oficialmente, às políticas públicas destinadas à preservação do patrimônio histórico e artístico. Data de 1933 o Decreto nº 22.928, primeira norma federal em que o governo toma a iniciativa de uma política preservacionista (OLIVEIRA; VALENTIM e SERRA, 2008).

No final do ano de 1937, já no Estado Novo, o instituto jurídico do tombamento foi finalmente instaurado no Brasil, por meio do Decreto-lei de nº 25. Promulgada por Vargas, a norma estabelece o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – SPHAN (BO, 2003).

De acordo com o Art. 1º do Decreto-lei nº 25 “constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público (...)” (BRASIL, 1937). Ele estabeleceu que são considerados parte do patrimônio cultural nacional, os bens inscritos nos livros do Tombo², ou seja, bens considerados de valor excepcional.

O termo “Patrimônio Cultural” foi adotado no fim da década de 70 pela Fundação Nacional Pró-Memória (instituição de apoio executivo do SPHAN), abordando tanto seus aspectos materiais quanto os imateriais. Foi aceito nacionalmente com a promulgação da Constituição Federal de 1988, que se constitui como um grande marco, pois foi o primeiro documento constitucional a tratar sobre cultura e bens culturais (BO, 2003).

Para Choay (2001, p. 11), patrimônio histórico “designa um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias, constituído pela acumulação contínua de uma diversidade de objetos que se congregam por seu passado comum: obras e obras-primas das belas artes e das artes aplicadas, trabalhos e produtos de todos os saberes e *savoir-faire* dos seres humanos”.

O Programa Monumenta (2005), em sua análise sobre Patrimônio Cultural, discorre que o patrimônio não deve ser entendido, pelo ângulo da propriedade, da

² A inscrição no Livro do Tombo era garantia de proteção pelo reino ou estado. Assim denominado devido o fato do livro ser guardado na Torre do Tombo, em Portugal. Torre do Tombo é o nome do arquivo central do Estado Português desde a Idade Média. Com mais de 600 anos, é uma das mais antigas instituições portuguesas ativas.

imobilização no tempo ou no espaço, mas em termos de sua apropriação e de produção. Isto é, como um recurso cultural muito específico, pois pode e deve gerar renda, mas gera também cultura, que é um benefício não cambiável em moeda.

Para ele, patrimônio não tem definição em si. Suas múltiplas acepções são socialmente produzidas. Como em todo processo de memória, dar sentido ao patrimônio representa dar significado a uma parte do presente, cristalizando-a como símbolo do passado. Patrimônio é, assim, produção de memória, modo de conferir inteligibilidade ao presente e identidade aos seus possuidores ou consumidores. Entendido como produção de sentido, a preservação patrimonial é um ato político, pois representa a produção de uma visão do passado, entre várias possíveis. Logo, é preciso tomar partido, fazer opção.

E finaliza dizendo que o “nosso patrimônio histórico representa uma narrativa sobre nosso passado e que é preciso entender como essa narrativa se constituiu e o que representa hoje para nós, para que possamos recompô-la, negá-la ou apresentar alternativas” (PROGRAMA MONUMENTA, 2005, p. 20).

Fundamenta-se aqui a hipótese de que o patrimônio cultural é capaz de, com sua produtividade, formar uma riqueza ainda não explorada, que poderá ser usufruída por toda sorte de pessoas (NORMAS DE QUITO, 1967).

1.2 Conceituando Preservação

Preservar, segundo o dicionário Houaiss (2004, p. 593), é o ato de livrar de algum mal, manter livre de perigo ou dano, conservar, defender e resguardar, manter em bom estado e/ou com suas características naturais. O termo preservação, empregado em seu sentido mais amplo, significa um conjunto de atos destinados a garantir a permanência do valor simbólico do bem cultural.

Consta na Carta de Burra (1980) que preservação é a manutenção no estado da substância de um bem e a desaceleração do processo pelo qual ele se degrada. Não devem ser admitidas técnicas de estabilização que destruam a significação cultural do bem. Ainda de acordo com esta carta, é necessário preservar nos casos em que a própria substância do bem, no estado em que se encontra, oferece testemunho de uma significação cultural específica, assim como nos casos em que há insuficiência de dados que permitam realizar a conservação de outra forma.

Ulisses Pernambucano de Mello compara o processo de preservação ao da memória, onde nem tudo é conservado, isto é, há uma seleção prévia no ato de memorizar. A memória social é um direito coletivo, daí a legitimidade da preservação.

Uma das formas de preservação do patrimônio cultural é a sensibilização da comunidade, com participação efetiva no processo de preservação, apropriando o patrimônio como uma herança comum e a responsabilidade quanto à sua proteção, garantindo sua permanência para as futuras gerações.

Dois conceitos estão diretamente ligados à preservação. O entendimento do que são conservação e restauração é essencial para a plena compreensão do ato de preservar. Entende-se por conservação os cuidados a serem dispensados a um bem para preservar-lhe as características que apresentem uma significação cultural. De acordo com as circunstâncias, a conservação implicará ou não a preservação ou a restauração, além da manutenção; ela poderá, igualmente, compreender obras mínimas de reconstrução ou adaptação que atendam às necessidades e exigências práticas (CARTA DE BURRA, 1980).

Restauração é uma operação de caráter excepcional que tem por objetivo conservar e revelar os valores estéticos e históricos do monumento e fundamenta-se no respeito ao material original e aos documentos autênticos. Termina onde começa a hipótese. Nas reconstituições trabalhos devem se destacar da composição arquitetônica e ostentar a marca do nosso tempo (CARTA DE VENEZA, 1964).

Visto isto, percebe-se que preservação é um processo contínuo, que requer a participação ativa da comunidade, a partir da apropriação do patrimônio como herança comum, em conjunto com institutos públicos e privados.

1.3 Conceituando Sítios de Preservação Histórica

O conceito de sítio histórico vem se desenvolvendo ao longo dos anos, à medida que agrega valores anteriormente desconsiderados.

Para Reis Filho (2001, p. 126), a melhor definição para sítio é: “Local sobre o qual está assentada uma aglomeração urbana”, ou seja, é o próprio solo, o lugar onde se vive. O relevo influenciará na aparência do conjunto, dos edifícios e do traçado.

De acordo com o 3º Estatuto do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios, de 1978, são considerados sítios “todas as áreas topográficas e paisagens, as obras humanas ou as obras combinadas naturais e humanas, incluindo parques e jardins históricos, que possuam valor do ponto de vista arqueológico, histórico, estético, etnológico ou antropológico” (ICOMOS, 2004, p. 8).

Na Carta de Petrópolis, de 1987, define-se sítio histórico urbano como o espaço que concentra testemunhos do fazer cultural de uma cidade. É parte integrante de um contexto amplo que inclui não só a paisagem construída pelo homem, mas também a natural, incluindo o próprio homem. Não é um espaço estático, mas em formação, pois engloba também “a vivência de seus habitantes num espaço de valores produzidos no passado e no presente” (IPHAN, 1995, p. 285).

A valorização dos sítios históricos deve ser visto como fator de memória das sociedades. Ou seja, Além de servir ao conhecimento do passado, os remanescentes materiais de cultura são testemunhos de experiências vividas, coletiva e individualmente, e permite à humanidade lembrar e ampliar o sentimento de pertencer a um mesmo espaço, de partilhar certa cultura e desenvolver a percepção de um conjunto de elementos comuns, que fornecem o sentido de grupo e compõem a identidade coletiva (RIBEIRO e MARTINS, 2007, s.p.).

A integração dessas áreas urbanas ao resto da cidade, reconhecendo os seus valores, é um princípio a ser adotado nesse processo conjugado de recuperação física e de revitalização sócio-cultural e econômica. Assim, elas não serão mais entendidas apenas como um conjunto de monumentos, mas um tecido urbano e social e não devem ser valorizados somente como bens culturais, mas como bens sócio-econômicos das cidades (BRITO, 2002).

Para o Programa Monumenta (2005, p. 20), “os sítios históricos urbanos nacionais são locais privilegiados, onde repousam experiências coletivas e princípios de identidade. Os monumentos são sinais que perpetuam os testemunhos das sociedades passadas – das possibilidades perdidas, assim como dos processos formadores de nossa realidade presente”.

Tratar sobre sítios de preservação histórica é tarefa complexa. A necessidade de preservação de um sítio urbano se impõe pela significação histórica excepcional do lugar ou de seu acervo arquitetônico. Para que sejam preservados, os sítios devem ser considerados como documentos históricos inseridos no cotidiano da população e em seu

contexto socioeconômico, além de acessível a todos. As intervenções em determinados espaços urbanos de interesse histórico refletem em toda uma cidade, seu povo, usos e costumes.

Desse modo, é importante preservar o caráter histórico do centro ou área urbana e todos aqueles elementos materiais e espirituais que expressam esse estilo, principalmente: os padrões urbanos como definidos pelos lotes e ruas; as relações entre edificações e áreas abertas e verdes; as relações entre o centro ou área urbana e o seu ambiente circundante, tanto natural quanto edificado; e as várias funções que o centro ou área urbana adquiriram no decorrer do tempo (CARTA DE WASHINGTON, 1987).

Igualmente importante é considerar o espaço urbano histórico e cultural em conjunto com seu entorno, de modo a não permitir a desconfiguração deste patrimônio ao comprometer sua autenticidade e significado (DECLARAÇÃO DE X'IAN, 2005).

1.4 Dispositivos Legais para Preservação no Ambiente Urbano

São vários os dispositivos legais utilizados para preservar o ambiente urbano. Diz o §1º, art. 216 da Constituição Federal que a proteção do patrimônio cultural pode ser realizada por meio de: “inventário, registro, vigilância, desapropriação, tombamento e outras formas de acautelamento e preservação”. Além disso, podem ser utilizadas as leis de planejamento urbano, instrumentos processuais como a Ação Civil Pública e a Ação Popular, tutela ampla que não necessita de tombamento para sua efetivação, bastando para tal proteção a aferição social do valor cultural do bem.

Para Santos (2002, p.1):

O instituto do tombamento pode ser definido como o procedimento pelo qual o Poder Público impõe ao proprietário particular ou público de bem de valor comprovadamente de interesse cultural em geral, restrições administrativas visando a sua preservação e proteção. Sua finalidade é conservar a coisa ou conjunto de coisas tidas como de valor cultural, com suas características originais, lembrando que o proprietário não perde a sua propriedade, apenas lhe é retirado o direito de transformá-las, demoli-las ou desnaturá-las.

O tombamento é um ato administrativo realizado pelo Poder Público, nos níveis federal, estadual ou municipal. Os tombamentos federais são de responsabilidade do IPHAN e têm como objetivo preservar bens de valor histórico, cultural, arquitetônico, ambiental e também de valor afetivo para a população, impedindo a destruição e/ou descaracterização de tais bens.

Pode ser aplicado aos bens móveis e imóveis, de interesse cultural ou ambiental, mas somente é aplicado aos bens materiais de interesse para a preservação da memória coletiva.

O processo de tombamento, após avaliação técnica preliminar, é submetido à deliberação das unidades técnicas responsáveis pela proteção aos bens culturais brasileiros. Caso seja aprovada a intenção de proteger um determinado bem, seja cultural ou natural, é expedida uma notificação ao seu proprietário. Essa notificação significa que o bem já se encontra sob proteção legal, até que seja tomada a decisão final, depois de o processo ser devidamente instruído, ter a aprovação do tombamento pelo Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural e a homologação ministerial publicada no Diário Oficial. O processo finalmente termina com a inscrição no Livro do Tombo e a comunicação formal do tombamento aos proprietários.

Outra forma de incentivar a preservação do patrimônio cultural é através de isenções fiscais aos proprietários de bens culturais de interesse coletivo por parte do Estado, assim como favorecer a participação dos grandes grupos econômicos no financiamento de projetos que visem à identificação de bens de interesse cultural.

A Constituição Federal é um dos vários instrumentos legais referentes às questões do patrimônio cultural. Além da legislação, Cartas, Declarações e Tratados Nacionais e Internacionais orientam a preservação dos bens relativos à cultura brasileira.

1.4.1 Carta de Veneza

Em 1964 foi instituída em Veneza a “Carta Internacional sobre Conservação e Restauro de Monumentos e Sítios” com o intuito de proteger os sítios históricos mundiais já que o “monumento histórico engloba, não só as criações arquitetônicas isoladamente, mas também os sítios, urbanos ou rurais, nos quais sejam patentes os testemunhos de uma civilização particular, de uma fase significativa da evolução ou do progresso, ou algum acontecimento histórico”.

No seu artigo 3º a Carta ressalta que a conservação e restauração dos monumentos visam salvaguardar seu testemunho histórico. Desta forma, artigo 7º complementa que “a remoção do todo ou de parte do monumento não deve ser permitida, exceto quando tal seja exigido para a conservação desse monumento ou por razões de grande interesse nacional ou internacional”.

Em relação ao acréscimo de novos elementos ou substituição de elementos danificados, define no artigo 12º que estes devem integrar-se harmoniosamente ao conjunto, distinguindo-se das partes originais, de modo a não caracterizar falsificação de história.

1.4.2 Carta de Washington

A “Carta Internacional para Salvaguarda das Cidades Históricas”, ou “Carta de Washington”, estabelecida em 1987, complementa a Carta de Veneza, ao afirmar em seu artigo 2 que “os valores a preservar são o caráter histórico e o conjunto de elementos que expressão sua imagem”.

A Carta também incentiva a participação da comunidade no processo de preservação e impõe no seu artigo 4 que as intervenções em uma cidade histórica devem ser realizadas com “prudência, sensibilidade, método e rigor”. O artigo 10 complementa dizendo que qualquer operação para transformação de bens históricos “deverá respeitar a organização espacial existente”.

1.5 Leis de Preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro

Para que um sítio urbano se beneficie com um processo de conservação eficiente, é indispensável que se disponha de instrumentos legais para organizar e garantir a sua preservação.

1.5.1 Constituição Federal de 1988

A Constituição Federal possui uma seção integral para os bens culturais e a cultura, com enfoque na criação, difusão e conservação. Ela delega à União, aos

Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios a proteção do patrimônio cultural brasileiro, determinando punição por qualquer dano causado a eles.

1.5.2 Decreto-Lei nº 25

O Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, que criou o instituto do tombamento no Brasil, é uma das principais normas referentes a bens culturais (IPHAN, 2004). Em seu Artigo 1º define o patrimônio histórico e artístico nacional como “o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no País e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico”.

O Artigo 17º exige prévia autorização do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) para que se realize qualquer interferência física em bens tombados, na tentativa de impedir sua destruição, demolição, mutilação, reparação, restauração ou pintura de forma irregular.

Na alínea "i" do artigo 5º do Decreto-lei 3.365, de 1941, quando se fala na preservação e conservação de monumentos históricos e artísticos, isolados ou integrados em conjuntos urbanos e rurais como justificativa para a desapropriação, toma-se em consideração também o papel desempenhado pela atividade de visitação de tais monumentos como componente da função urbanística denominada "lazer".

Na mesma alínea, fala-se na desapropriação para se tomar as medidas necessárias para mantê-los e realçar seus aspectos mais valiosos ou característicos, medida que pode ter como objeto atender à postulação referida no artigo 19º do Decreto-lei 25, de 1937, dado que é dever do proprietário que não tenha recursos para proceder a tal conservação comunicar ao IPHAN a necessidade das obras.

1.5.3 Estatuto da Cidade

Os sítios históricos, em geral, têm sido tratados de forma isolada, no interior das propostas de desenvolvimento local. Daí faz-se necessário integrá-los à dinâmica de desenvolvimento. Neste caso, é imprescindível que os Planos Diretores Municipais expressem claramente diretrizes de preservação urbana de suas áreas de interesse cultural, bem como assegurem os meios necessários para tornar efetivas essas diretrizes, conforme estabelece o Estatuto da Cidade.

O Estatuto da Cidade (Lei n. 10.257/2001) tem como objetivo formular diretrizes gerais de administração do ambiente urbano. Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo normas gerais para a política de desenvolvimento urbano.

O Estatuto exige o gerenciamento adequado do ordenamento territorial do município, visando à sustentabilidade cultural, social, política, econômica, ambiental e institucional, buscando preservar o direito à cidade para as gerações atuais e futuras.

Destacam-se dois instrumentos de política urbana previstos na Lei do Meio Ambiente Artificial para valorização e proteção do patrimônio histórico: a outorga onerosa e a transferência do direito de construir. Trata-se da possibilidade de, em caso de tombamento, o proprietário do imóvel transferir seu direito de construir a outro imóvel, edificando acima do coeficiente básico de construção daquela região, sem a necessidade de pagar ao Poder Público.

É importante desenvolver uma gestão voltada aos interesses de sua população, capaz de preservar tanto a sua história quanto desenvolver alternativas sustentáveis de desenvolvimento para as futuras gerações, criando alternativas legais para que o proprietário de bem tombado seja também beneficiado com o tombamento.

Acessibilidade

(...) a cidadania é uma lei da sociedade que, sem distinção, atinge a todos e investe cada qual com a força de se ver respeitado contra a força, em qualquer circunstância (SANTOS, 1987, p.5).

2.1 Deficiência e Mobilidade Reduzida

Desde a Grécia antiga, busca-se a igualdade entre os homens. A partir deste princípio a sociedade, eleitora dos detentores do direito à cidadania, excluía escravos, estrangeiros e pessoas com qualquer deficiência, que seriam desprezados pelos cidadãos. Assim, os princípios de exclusão de pessoas com deficiência foram adotados por todos os povos influenciados pela cultura grega, incluindo a sociedade ocidental, onde a beleza física frequentemente se associa ao caráter, sendo as pessoas com deficiência vistas como objeto de pena, associadas ao feio ou como castigo divino. Assim, como produto dessa herança cultural, a arquitetura produzia ambientes sem facilidades para o uso das pessoas com qualquer limitação física (QUALHARINI, 1997).

Deste modo, quando se trata de acessibilidade normalmente associa-se a pessoas com deficiência³, porém, o importante a ser considerado não são suas características físicas, e sim suas necessidades ou restrições. Garantir a plena acessibilidade representa o respeito à individualidade de cada um.

É certo que, em algum momento de nossas vidas, enfrentamos dificuldades nos espaços em que passamos ou com equipamentos que utilizamos. Isso se dá pelo fato que o meio construído no qual vivemos não é adaptado às nossas necessidades. Como diz Simões:

Os designers e arquitetos estão habituados a projetar para o mítico homem médio que é jovem, saudável, de estatura média, que consegue sempre entender como funcionam os novos produtos, que não se cansa, que não se engana... mas que na verdade, não existe (SIMÕES, 2006, p. 8).

Cada pessoa é única, com suas capacidades e limitações, e conceber um espaço para pessoas com deficiências é uma maneira de viabilizar a utilização deste espaço por pessoas que eventualmente terão alguma dificuldade de uso e, de certa forma, assegurar o acesso pela maioria da população.

³ No Brasil utilizava-se o termo pessoa portadora de deficiência com o intuito de mostrar que a deficiência está na pessoa, mas não é a pessoa. Apesar de ser uma evolução do termo deficiente – que reduz a pessoa apenas a um de seus aspectos –, o termo portar tende ao sentido de carregar, levar consigo. Atualmente, utiliza-se o termo pessoa com deficiência.

São vários os condicionantes que limitam o uso dos espaços urbanos. Em função da idade, estado de saúde ou até mesmo da estatura, diversas pessoas possuem necessidades específicas para deslocamento nestes espaços.

As dificuldades, limitações e impedimentos vão desde o simples deslocamento até a mais complexa utilização do espaço urbano. De acordo com o Estatuto da Mobilidade Urbana (2005), esses espaços são classificados como Inacessíveis e esses indivíduos, Pessoas com Mobilidade Reduzida. Estão incluídas nesse grupo as pessoas com deficiência.

A atual concepção do termo “pessoa com deficiência” e o seu conceito tiveram suas origens na Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes (ONU, 1975), a qual estabeleceu que “qualquer pessoa incapaz de assegurar por si mesma, total ou parcialmente, as necessidades de uma vida individual ou social normal, em decorrência de uma deficiência congênita ou não, em suas capacidades físicas, sensoriais ou mentais” seria uma “pessoa com deficiência”.

Trata-se de uma expressão que busca ressaltar o conceito de pessoa, diminuindo a desvantagem e o preconceito gerados por uma abordagem, que até pouco tempo, reduzia a pessoa à sua deficiência.

Pessoas com mobilidade reduzida são as que possuem algumas limitações na mobilidade decorrentes de alguma alteração em sua estrutura física, sensorial, orgânica ou mental (compreensão), tanto de caráter definitivo quanto temporário, como idosos, grávidas, pessoas com muletas ou com carrinho de bebê (ESTATUTO DA MOBILIDADE URBANA, 2005).

Na figura abaixo estão alguns exemplos de pessoas com restrições físico-motoras e sensoriais. Nota-se que pessoas sem deficiência também podem ter sua mobilidade reduzida, ainda que temporariamente, como é o caso de pessoa com carrinho de bebê ou pessoa com algum membro fraturado.



Figura 1: Deficiências e restrições de mobilidade
Fonte: Cordeiro de Sá

As deficiências foram divididas em cinco grupos pelo Decreto Federal nº 5.296/04 com as seguintes definições:

Deficiência física: alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções;

Deficiência auditiva: perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000Hz;

Deficiência visual: cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60º; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores;

Deficiência mental: funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como: comunicação; cuidado pessoal; habilidades sociais; utilização dos recursos da comunidade; saúde e segurança; habilidades acadêmicas; lazer; e trabalho;

Deficiência múltipla: associação de duas ou mais deficiências.

1.2.2 Barreiras na Acessibilidade

São vários os entraves e obstáculos que dificultam, limitam e impedem o acesso, a locomoção, o entendimento, a percepção ou a utilização desses espaços por qualquer pessoa, com autonomia e segurança.

Antigamente, quando técnicos e especialistas envolvidos com as condições de movimentação das pessoas com deficiência começaram a buscar termos e definições para seus estudos, todo tipo de obstáculo era classificado como “barreira arquitetônica”.

Por muito tempo, este foi o termo utilizado para indicar a existência dos obstáculos que impediam as pessoas com deficiência de se locomoverem no espaço da cidade (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005).

Uma forma de agrupar estas barreiras é a partir do agente causador do impedimento. Embora os elementos causadores possam ser diversos e os efeitos também possam variar de acordo com o indivíduo e suas limitações particulares, as conseqüências produzidas geram impedimentos ou dificuldades na acessibilidade também com variados graus de gravidade, dependendo de pessoa a pessoa.

Assim sendo, o Art. 8º, Inciso II do Decreto Federal nº 5.296/04 classifica as barreiras não pelas pessoas e, sim, pelo que causa o problema, agrupados em barreiras físicas, barreiras técnicas e barreiras atitudinais.

1. Barreiras Físicas – São elementos físicos, de qualquer natureza, produzidos ou naturais, existentes no interior de edificações públicas ou privadas, nos espaços externos às edificações, mas internos aos lotes e que sejam de uso comum, nos espaços urbanos e nos meios de transportes, inclusive o respectivo mobiliário de apoio ou comodidade pública.

a) barreiras urbanísticas: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público;

b) barreiras nas edificações: as existentes no entorno e interior das edificações de uso público e coletivo e no entorno e nas áreas internas de uso comum nas edificações de uso privado multifamiliar;

c) barreiras nos transportes: as existentes nos serviços de transportes;

2. Barreiras Técnicas – São obstáculos gerados por evolução social de uma certa comunidade ou por avanços tecnológicos que não atenderam às limitações na mobilidade de algumas pessoas, limitando ou impedindo a acessibilidade aos espaços, objetos, determinados aparelhos, às comunicações, ao deslocamento, ao entendimento de certas situações.

3. Barreiras Atitudinais – As barreiras atitudinais podem estar baseadas em preconceitos explícitos, estigmas e estereótipos sobre pessoas com deficiência ou a eles dar origem. Elas aparecem em nossa linguagem, tanto quanto em nossas ações ou omissões.

2.2 Conceituando Acessibilidade

Em termos gerais, acessibilidade é garantir a possibilidade do acesso, da aproximação, da utilização de qualquer objeto ou lugar.

O termo acessibilidade tem origem no latim, 'accessibilitas', que significa livre acesso, proximidade de aproximação (HOUAISS, 2001). Segundo Santos (1994), acessibilidade significa a propriedade que tem a estrutura urbana de atendimento dos diferentes níveis de mobilidade, ou seja, a capacidade ou possibilidade de movimentação, requeridos pela população usuária do espaço urbano.

Já a ABNT (2004) tem a acessibilidade como "a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos".

Para Ubierna (2008, s.p.), "a acessibilidade deve ser considerada como uma qualidade do entorno e não deve ser analisada de forma separada e sim na globalidade do ambiente e em suas interações. Desde a concepção integral do entorno urbano, o meio físico se constitui, junto com o transporte, em fator e elemento essencial propiciador e facilitador da mobilidade, da comunicação sensorial e da acessibilidade"⁴.

Através desta definição podemos tratá-la como valor intrínseco aos espaços urbanos. Ao incidir sobre o ambiente urbano, o conceito de acessibilidade vincula-se ao planejamento e à organização do território (MORAES, 2000).

O conceito de Acessibilidade é utilizado no sentido de identificar uma situação de uso pleno, seguro e independente do espaço construído. Assim, será acessível o espaço ou o equipamento urbano que propiciar tais condições a toda a população, independentemente de características físicas, idade, sexo, etc. Espaços ou equipamentos que não propiciem essas condições são possuidores de barreiras arquitetônicas (PINHEIRO, 2005, p. 2).

Deste modo, é possível definir que acessibilidade é uma condição de aproximação, com segurança e autonomia, de determinados espaços, objetos e

⁴ La accesibilidad ha de ser considerada como una cualidad más del entorno y no debe ser analizada de forma segregada, sino en la globalidad del medio y en sus interacciones. Desde esta concepción integral del entorno urbano, el medio físico se constituye, junto con el transporte, en factor y elemento esencial propiciador y facilitador de la movilidad, de la comunicación sensorial y de la accesibilidad.

elementos diversos, possibilitando a utilização de todas as atividades inerentes e usos específicos que eles possam oferecer.

Pode-se dizer, então, que a acessibilidade é um conceito básico a ser inserido em todas as ações públicas que resultem em oferta de qualidade de vida, relacionados ao comportamento físico do espaço urbano.

O arquiteto e ergonômista americano Henry Dreyfuss escreveu em 1955:

Quando o contato entre o objeto ou a arquitetura e os usuários apresenta um ponto de atrito, então o projetista cometeu um erro. Ao contrário, se as pessoas em sua conexão com o ambiente em que se desenvolvem experimentam uma maior segurança, um maior conforto ou simplesmente se sentem mais felizes, então o projetista obteve sucesso em seu projeto⁵ (DREYFUSS apud UBIERNA, 2008, s.p.).

Sobre a mobilidade deve-se entender que ela é essencial para o crescimento ordenado das cidades. Uma das necessidades básicas de seus usuários é a possibilidade de locomoção. O Estatuto da Mobilidade Urbana (2005, p. 16) tem o conceito de Mobilidade Urbana Sustentável como “o resultado de um conjunto integrado de políticas públicas no espaço urbano que assegura a todos os cidadãos o acesso amplo e democrático à cidade, suas oportunidades, serviços e equipamentos essenciais, de maneira eficaz, eficiente e sustentável”.

O que interessa aqui são as pessoas que, por um motivo ou outro, estão impedidas ou limitadas em seus movimentos. Visto isso, entra-se então na dimensão social da acessibilidade. A adaptação do espaço urbano através da garantia da satisfação das necessidades básicas de cada pessoa leva à conquista da cidadania.

Em se tratando de cidadania, Santos (1987) divide a acessibilidade nas seguintes categorias:

- **O acesso como a capacidade de se chegar a outras pessoas:** como seres sociais, a cidade se torna cenário para o relacionamento entre as pessoas;

⁵ "Cuando el contacto entre el objeto o la arquitectura y los usuarios presenta un punto de fricción, entonces el proyectista ha cometido un error. Por el contrario, si las personas en su vinculación con el medio en el que se desenvuelven experimentan una mayor seguridad, un mayor confort o simplemente se sienten más felices, entonces El proyectista ha tenido éxito en su cometido".

- **O acesso às atividades humanas:** a acessibilidade surge como característica essencial para equiparação de oportunidades em aspectos como educação, trabalho, habitação, e cultura;
- **O acesso ao meio físico:** os ambientes urbanos são de uso coletivo, portanto, devem ser acessíveis a todos. Desta forma, possibilita a construção de uma cidade inclusiva;
- **O acesso à autonomia, liberdade e individualidade:** acessibilidade pressupõe liberdade de escolha no ato de relacionar-se com o ambiente;
- **O acesso ao sistema de transportes:** a cidade deve oferecer alternativas eficientes e seguras de locomoção para todas as pessoas;
- **O acesso à informação:** o sistema de sinalização deve ser feito de modo a facilitar a localização dos usuários do espaço urbano.

Os esforços para tornar os espaços acessíveis foram iniciados após a Guerra do Vietnã, quando ex-combatentes americanos tornaram-se “deficientes” durante as batalhas e iniciaram um movimento reivindicando igualdade de direitos e condições de acesso à vida social. A partir desta época começou-se a estudar maneiras de reintegrá-los no mercado de trabalho e oferecer-lhes ambientes mais inclusivos e menos discriminatórios a partir do desenho.

A designação “desenho livre de barreiras” foi o primeiro termo utilizado para relatar os esforços que começaram no final dos anos 50 para remover as barreiras do ambiente construído. Uma conferência internacional que aconteceu na Suécia, em 1961, reuniu grandes esforços da Europa, Japão e Estados Unidos, primeiramente através de organizações de reabilitação, procurando reduzir as barreiras para as pessoas com restrições. Ao mesmo tempo, foram iniciados esforços internacionais direcionados para o tratamento destas pessoas, que estavam sendo institucionalizadas e removidas da sociedade para programas orientados (OSTROFF, 2001).

No caso do Brasil, a garantia de acesso não era uma grande preocupação. A igualdade das pessoas com deficiência perante a lei e seus direitos à cidade resultam de reivindicações que partiram destas pessoas. O ano 1980 foi um marco com a instituição de uma Comissão Nacional do Ano Internacional das Pessoas Deficientes (AIPD).

O ambiente urbano é composto de contribuições de diferentes tempos históricos e a supressão de barreiras nos sítios históricos constitui-se uma colaboração contemporânea. Desta forma, a acessibilidade deve ser vista como o reconhecimento de

um objetivo social a ser alcançado, não como um problema a ser resolvido, melhorando o acesso ao espaço público para o presente e para o futuro (SOARES, 2003).

2.3 Componentes da Acessibilidade Espacial

Acessibilidade Espacial se refere à possibilidade de plena integração entre as pessoas e os ambientes, sem segregá-las e permitindo que as atividades sejam realizadas com êxito, por todos os diferentes usuários. Para isso, deve-se considerar os quatro componentes da acessibilidade identificados por Dischinger e Bins Ely (2006):

Orientação está relacionada com a compreensão dos ambientes, permitindo que um indivíduo possa situar-se e deslocar-se a partir das informações dadas pelo ambiente, sejam elas visuais, sonoras, arquitetônicas, entre outras. Isto é, significa promover um sistema de sinalização e orientação acessível a todos, utilizando elementos, signos, cores, sons e texturas que estimulem os sistemas perceptivos do ser humano. Por exemplo, quando não se consegue identificar todo um ambiente a partir de seus diferentes pontos, a presença de mapas e placas informativas contribui com a orientação do usuário.

Deslocamento corresponde às condições de movimento e livre fluxo que devem ser garantidas pelas características das áreas de circulações, tanto no sentido vertical como no horizontal. A implantação de pisos regulares e antiderrapantes, a presença de corrimãos e patamares em escadas e rampas, presença de faixa de mobiliário fora das áreas de circulação, etc., são exemplos de características que contribuem com este componente.

Uso é o componente que está relacionado com a participação em atividades e utilização dos equipamentos, mobiliários e objetos dos ambientes, e é garantido a partir de características ergonômicas adequadas aos usuários e de uma configuração espacial que permita ao usuário sua aproximação e presença, como no caso de mesas para jogos com espaço para cadeiras de rodas.

Comunicação corresponde à facilidade de interação entre os usuários com o ambiente, e pode ser garantido a partir de configurações espaciais de mobiliários de estar ou de

tecnologias assistivas⁶, como terminais de informação computadorizados, para o caso de pessoas com problemas auditivos e de produção lingüística.

Neste estudo, serão trabalhados apenas os componentes orientação, deslocamento e uso. Uma vez que o uso de tecnologias assistivas não é essencial para o acesso aos sítios históricos, o componente comunicação não será enfocado.

2.4 Restrições e suas necessidades espaciais

Após o entendimento dos componentes da acessibilidade pode-se verificar que cada tipo de deficiência enfrenta diferentes tipos problemas. Moraes (2004, p.3) diz que

Uma experiência cotidiana específica demonstra que necessidades espaciais diferentes podem também requerer meios diferentes para poderem se desenvolver de maneira satisfatória. (...) Necessidades específicas e formas diversas de apropriação da cidade conduzem ao reconhecimento dos territórios, lugares e identidades construídos pelas práticas concretas dos cidadãos. A acessibilidade se concretizará, então, na oferta de alternativas que criarão e assegurarão a existência de todos na cidade e o exercício da sua cidadania social, política e cultural.

Deste modo, cada tipo de restrição possui necessidades espaciais específicas, que serão apresentadas a seguir. As exigências aqui explanadas foram sintetizadas a partir de Gerente (2005).

2.4.1 Restrições físico-motoras: impedimentos ou dificuldades encontradas em relação ao desenvolvimento de atividades que dependam de força física, coordenação motora, precisão ou mobilidade. As pessoas com restrições físico-motoras apresentam diferentes níveis de dificuldade ao se deslocar no espaço da cidade, dependendo da categoria e da gravidade da limitação.

⁶ Tecnologia Assistiva é um termo novo, ainda inexistente nos dicionários da língua portuguesa, utilizado para identificar todo o arsenal de recursos e serviços que contribuem para proporcionar ou ampliar habilidades funcionais de pessoas com deficiência. Os recursos são todo e qualquer item, equipamento ou parte dele, produto ou sistema fabricado em série ou sob medida utilizado para aumentar, manter ou melhorar as capacidades funcionais das pessoas com deficiência. Os serviços são definidos como aqueles que auxiliam diretamente uma pessoa com deficiência a selecionar, comprar ou usar os recursos acima definidos.

- As circulações devem apresentar pavimentação uniforme e não escorregadia, com manutenção freqüente e inclinação longitudinal leve (até 5%) ou inexistente. As inclinações transversais não devem exceder 1%, suficiente para o escoamento da água. As dimensões devem ser adequadas ao movimento de usuários de cadeira de rodas, bengalas e muletas.
- As informações devem ser legíveis por pessoas de baixa estatura ou em cadeira de rodas;
- O ciclo semafórico (tempo dos semáforos) deve ser adequado à largura da via;
- O mobiliário e os equipamentos devem ser acessíveis também na posição sentada, exigindo o mínimo de força, priorizando a sua utilização apenas com uma das mãos ou com o cotovelo. Devem ser providenciados espaços livres ao lado dos bancos, para pessoas em cadeira de rodas se aproximarem;
- Durante o trajeto devem ter previstos locais de descanso;
- Rampas e degraus devem ser colocados lado a lado, para evitar a segregação.

2.4.2 Restrições sensoriais: dificuldades na percepção das informações do meio ambiente devido à deficiência nos sistemas sensoriais (visual, auditivo, paladar, olfato ou orientação).

Com relação à restrição sensorial visual:

- Áreas de circulação devem possuir largura suficiente para o andar acompanhado. Deve ser utilizado piso que se diferencie da sinalização tátil de alerta, com manutenção frequente;
- Deve-se dar preferência a cores contrastantes;
- Nos locais de travessia deve-se utilizar piso de alerta e dispositivos sonoros;
- O mobiliário e os equipamentos devem ser de fácil detecção, sem oferecer perigos imprevisíveis. Devem-se utilizar mapas táteis e sinalizadores;

- A sinalização deve ter textos nítidos e com qualidade, transmitindo as informações de várias formas (Braille, sons, alto relevo, etc);

Com relação à restrição sensorial auditiva:

- A iluminação deve ser adequada, facilitando a leitura labial;
- A sinalização deve possuir sinais táteis, visuais ou vibratórios. Em situação de perigo ou emergência, utilizar mais de um tipo de informação (redundante). Diferenciar o tipo de informação (por exemplo, informação de alerta) através de diferentes cores das luzes.
- Os sons devem ser mantidos com baixa frequência, procurando não causar perdas auditivas. Evitar barulho excessivo e poluição sonora.

2.4.3 Restrições psico-cognitivas: dificuldade no tratamento das informações recebidas (atividades mentais), sua compreensão e/ou na sua comunicação através de produção lingüística devido a limitações no sistema cognitivo, ex: pessoa com dislexia;

- Ambientes e mobiliário: apelo visual e contraste de cores, evitando a monotonia e a repetição. Orientação através de cores no piso e nos mobiliários, com contrastes. Utilizar equipamentos conhecidos e com desenhos de fácil percepção;
- Iluminação deve ser adequada, evitando pisca-pisca de luzes de 10-50 Hz;
- Informação: mensagens e informações claras e, se possível, disponibilizadas por mais de um meio (escrita, visual, auditiva e pictórica). Usar símbolos de fácil compreensão já convencionados num ângulo de visão adequado em todos os ambientes e perto das vias. Disponibilizar terminal de informação computadorizado para pessoas com restrições na fala;
- O ambiente deve oferecer elementos que facilitem sua compreensão. Utilizar pontos de referência.
- Os objetos devem ser robustos e de fácil manutenção;
- Os sons devem ser de baixa frequência, pois são mais fáceis de serem distinguidos.

2.4.4 Restrições múltiplas: dificuldades no deslocamento, orientação e uso, muitas vezes isolados ou simultaneamente. Dependendo dos tipos de restrições múltiplas, a pessoa pode apresentar diferentes problemas com relação ao seu desempenho no espaço urbano.

Neste caso, as necessidades espaciais são mais complexas de serem determinadas, devido ao fato de que a presença de duas ou mais restrições em uma só pessoa requer soluções específicas para cada conjunto de restrições, sendo necessário o estudo de cada caso individualmente.

2.5 Desenho Universal

Para um bom entendimento do que é o desenho universal é importante diferenciá-lo do desenho acessível. O desenho acessível é o conceito que busca desenvolver edificações, objetos ou espaços que sejam acessíveis às pessoas com mobilidade reduzida, em muitos casos adequá-los a este público específico, produzindo elementos diferenciados.

O desenho acessível evoluiu para o conceito de desenho universal, que por ser essencial para a realização das atividades básicas da vida cotidiana, constitui-se na efetivação dos direitos humanos.

O Desenho Universal é um conceito relativamente novo, e deve ser utilizado na produção de espaços e de objetos de modo a permitir a igualdade no seu emprego por todas as pessoas, incluindo as pessoas com deficiências ou com mobilidade reduzida. Basicamente, visa assegurar que **todas as pessoas** possam utilizar **todos os componentes ambientais e todos os produtos** e suas peças intercambiáveis, de forma completa, segura e irrestrita.

Os espaços devem permitir várias maneiras de uso ou exploração, possuir elementos construídos únicos ajustáveis, ou múltiplos-complementares, de forma que o conjunto esteja adequado a algum tipo de necessidade ou característica do usuário (GUIMARÃES apud MORAES, 2004, p. 5).

Basicamente, seu objetivo é a busca de se transformar o dia-a-dia das pessoas em momentos cada vez mais simples, através da produção de uma cidade democrática, onde não se precise fazer adaptações extras ou adequações a elementos, objetos e ambientes.

Este conceito teve início em 1963, quando foi criada, em Washington, uma comissão com o objetivo de apresentar projetos de edificações, áreas urbanas e equipamentos que pudessem atender pessoas com deficiência, chamado na época de “Desenho livre de barreiras” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005).

O termo Desenho Universal foi criado pelo arquiteto Ron Mace em 1985. Ele representa uma filosofia de projeto que leva em consideração a diversidade humana e a inclusão de todas as pessoas (OSTROFF, 2001).

Apesar da primeira denominação, o conceito vai além deste pensamento de eliminação de barreiras. A intenção é projetar para a diversidade, evitando a necessidade de produção de ambientes ou elementos especiais para atenderem públicos diferentes, pois não abrange somente pessoas com deficiência e sim leva em consideração as diferenças que existem entre as pessoas.

Desenho Universal é a concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade. (Dec. Nº 5.296/04, Art. 8º, Inciso IX). A ABNT (2004, p. 2) define o Desenho Universal como “aquele que visa atender a maior gama de variações possíveis das características antropométricas e sensoriais da população”.

2.5.1 Princípios do Desenho Universal

1. Uso Equitativo - O desenho é utilizável por pessoas com habilidades diversas. Para isso, as condições promovidas pelo objeto ou espaço aos usuários devem ser iguais e, quando não for possível esta igualdade pelo menos devem ser equivalentes, evitando assim a segregação.

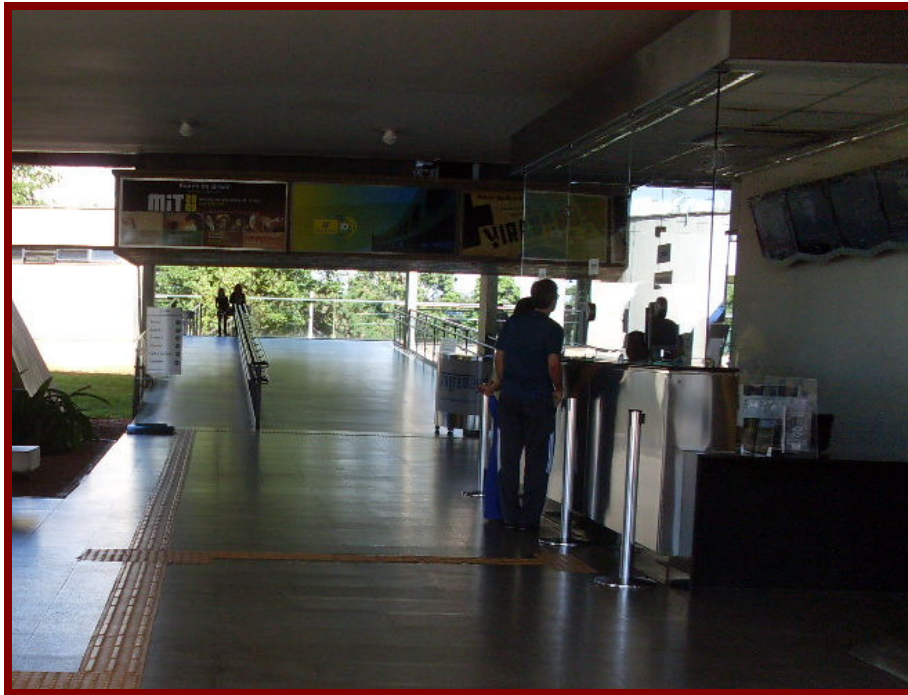


Figura 2: Utilização de rampa permite o acesso de pessoas com ou sem restrições.
Fonte: acervo do autor.

2. Uso flexível - O desenho acomoda uma ampla faixa de preferências e habilidades, permitindo sua adaptação conforme necessidade e ritmo do usuário.



Figura 3: Presença de corrimão dos dois lados e com duas alturas permite o uso por destros ou canhotos e pessoas de diferentes estaturas, incluindo pessoas em cadeiras de rodas.
Fonte: acervo do autor.

3. Uso simples e intuitivo - O desenho é fácil de ser compreensão e independe da experiência, conhecimento, habilidades de linguagem, ou nível de concentração do usuário, seu uso não pode gerar dúvidas, devendo ser exato e preciso.



Figura 4: Utilização de piso guia permite a orientação de pessoas com deficiência visual.
Fonte: acervo do autor.

4. Informação de fácil percepção - O desenho comunica a informação necessária para o usuário, independente de suas habilidades ou das condições do ambiente.



Figura 5: Mapa guia com informações em braille.
Fonte: acervo do autor.

5. Tolerância ao Erro - O desenho minimiza riscos e conseqüências adversas de ações acidentais ou não intencionais.



Figura 6: Sinalização de alerta no piso previne que pessoas com deficiência visual se machuquem.
Fonte: acervo do autor.

6. Baixo Esforço Físico - O desenho pode ser usado eficientemente, confortavelmente e com o mínimo de fadiga.



Figura 7: Porta automática com sensor de presença permite o acesso universal.
Fonte: www.speedoor.com.br

7. Dimensão e espaço para aproximação e uso – Prover dimensão e espaço apropriados para o acesso, o alcance, a manipulação e o uso independente do tamanho do corpo, da postura ou mobilidade do usuário.

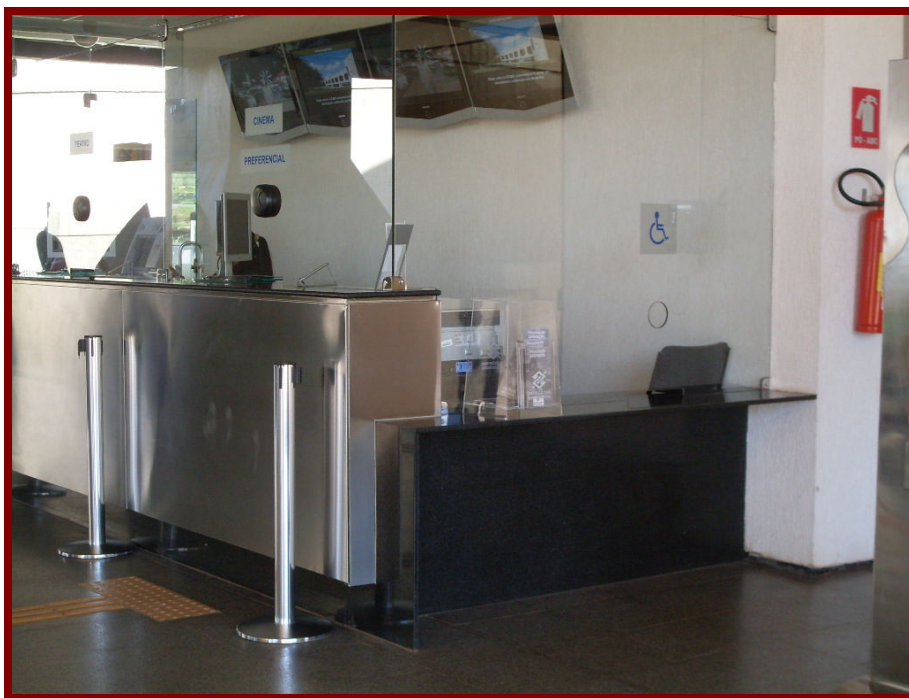


Figura 8: Balcão de atendimento com diferentes alturas, permitindo a aproximação de pessoas de baixa estatura ou em cadeira de rodas.
Fonte: acervo do autor.

É importante destacar que o conceito do desenho universal não deve ser utilizado para atender apenas às pessoas que necessitam dele. Ele deve ser utilizado por todos, mesmo os que não possuem nenhuma deficiência ou limitação, não sendo direcionado a um único público, ainda que seja um público de pessoas com deficiência (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005).

2.6 Dispositivos Legais para Acessibilidade no Ambiente Urbano

Os dispositivos legais até hoje criados para a proteção dos direitos das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida percorrem diversas áreas do domínio social.

No que diz respeito à relação que as pessoas com restrições estabelecem com o ambiente urbano, há nas constituições federal, estadual e em várias leis orgânicas municipais um conjunto de disposições que, primeiramente voltadas para pessoas com deficiência, atingem potencialmente outros setores sociais como idosos, grávidas e pessoas de baixa estatura, através da qualificação e humanização desses ambientes.

2.6.1 Constituição Federal de 1988

A introdução da política pública de acessibilidade ocorreu com a vigência da Constituição Federal de 1988. Considerada uma das mais avançadas no tocante à garantia dos direitos das pessoas, possui disposições específicas em relação às pessoas com deficiência. Em seu Art. 23, estabelece como competência comum dos governos, cuidar da saúde e assistência pública, proteção e garantia das pessoas com deficiência.

A Carta Magna de 1988, bem como toda a legislação regulamentadora da proteção ao deficiente físico, são claras e contundentes em fixar condições obrigatórias a serem desenvolvidas pelo Poder Público e pela sociedade para a integração dessas pessoas aos fenômenos vivenciados pela sociedade, pelo que há de se construir espaços acessíveis a elas, eliminando barreiras físicas, naturais ou de comunicação, em qualquer ambiente, edifício ou mobiliário, especialmente nas Casas Legislativas (Ministro José Delgado, 1999).

O art. 203 define como um dos objetivos da assistência social a habilitação e a reabilitação das pessoas com deficiência e a promoção de sua integração à vida comunitária.

O art. 227 - § 2º- A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.

Nas Disposições Constitucionais Gerais, complementou-se a citada norma acrescentando no Art. 244: A lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existentes, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência, conforme o disposto no artigo 227, § 2º.

Ademais, previu no art. 215, caput, que o Estado garantirá a todos o pleno exercício dos direitos culturais e acesso às fontes da cultura nacional.

Em 24 de outubro de 1989, a Lei nº 7853 ratificou estes direitos, transferindo para Estados e Municípios a responsabilidade pela adoção e efetiva execução de normas referentes ao assunto. Apesar disso, são poucas as Constituições Estaduais que demonstram preocupação com a acessibilidade das pessoas com deficiência ao espaço urbano. Quanto ao cumprimento dos direitos dispostos na Constituição, esse papel cabe aos municípios.

Atendendo aos direitos constitucionais, foram editadas leis de grande importância no que se diz respeito à acessibilidade em edificações e espaços urbanos, tanto relacionados à construção como à adaptação.

2.6.2 Lei 7.853/89

A Lei 7.853, de 24 de outubro de 1989, dispõe sobre o apoio às pessoas com deficiência, sua inclusão social, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas e define a atuação do Ministério Público.

Como estabelece em seu artigo 2º, V, visa a lei da adoção e a efetiva execução de normas que garantam a funcionalidade das edificações e vias públicas, que evitem ou removam os óbices às pessoas com deficiência, permitam o acesso destas a edifícios, a logradouros e meios de transporte.

Com base nessa lei busca-se garantir, administrativamente ou judicialmente (caso seja necessário) a acessibilidade da pessoa com deficiência nas edificações e no ambiente urbano. Foi necessária a regulamentação da norma constitucional por leis e decretos em face das peculiaridades de cada situação que envolve a pessoa com deficiência, seja física, mental, visual, auditiva ou múltipla.

O Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999, regulamentou a Lei citada, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa com Deficiência, consolidando normas de proteção.

2.6.3 Lei 10.098/00

A Lei nº 10.098 (Lei da Acessibilidade), de 19 de dezembro de 2000 estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios, nos meios de transporte e de comunicação.

Estabeleceu em seu art. 25 que “as disposições desta Lei aplicam-se aos edifícios ou imóveis declarados bens de interesse cultural ou de valor histórico-artístico, desde que as modificações necessárias observem as normas específicas reguladoras destes bens”.

O Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004, que regulamenta a Lei nº 10.048/2000, dispõe em seu art. 30 que “as soluções destinadas à eliminação, redução ou superação de barreiras na promoção da acessibilidade a todos aos bens culturais imóveis devem estar de acordo com o que estabelece a Instrução Normativa nº 1 do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, de 25 de novembro de 2003”.

Essa Lei, cujas normas gerais se aplicam a todos os entes da Federação, se reporta às Normas Técnicas da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas), em especial à NBR 9050/2004.

2.6.4 NBR 9050/04

A norma 9050/2004 elaborada pela ABNT trata da acessibilidade, tentando suprir a carência de referenciais teóricos a respeito da questão.

Esta norma considera as pessoas com deficiência, idosos, pessoas com mobilidade reduzida, obesas, etc, ressaltando o conceito de desenho universal. A versão de 2004 muda a inclinação de rampas, cuja permissão anterior era de até 10%, e passa a ser de até 8% de inclinação, índice constante, inclusive, em normas de países como México, EUA, Itália e Espanha.

Com relação à comunicação e sinalização, é detalhado no item "piso tátil", a especificação como sendo de alerta ou orientação (relevo e rugosidade diferenciados) e sua localização e aplicação (início ou final de rampa, rebaixamento de guia, beiradas de

plataformas, etc.). Outra obrigatoriedade no aspecto da comunicação e sinalização é a ênfase na sinalização visual através de pictogramas e a sinalização tátil utilizando os caracteres em relevo e o braile.

A norma apresenta soluções que ressaltam a necessidade de se projetar uma cidade acessível, que resulte em qualidade de vida para sua população, para que não seja preciso depois investir em recuperação da saúde.

2.6.5 Instrução Normativa nº 1

A Instrução Normativa nº 1, de 25 de novembro de 2003, é um documento recente do IPHAN e marco inicial na tentativa de resolver o problema da acessibilidade nos sítios históricos. Visa proporcionar diretrizes para a promoção de acessibilidade nos bens culturais imóveis, “a fim de equiparar as oportunidades de fruição destes bens pelo conjunto da sociedade, em especial pelas pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida”.

A Instrução Normativa tem como referências básicas a Lei Federal nº 10.098/2000 e a NBR 9050 da ABNT, e afirma que a adoção dos critérios de acessibilidade deve compatibilizar-se com a preservação dos imóveis, “devendo ser legíveis como adições do tempo presente, em harmonia com o conjunto”.

Dispõe ainda, que o limite para a adoção de soluções para acessibilidade é o comprometimento do valor testemunhal e da integridade estrutural do bem. Este documento não apresenta soluções de projeto, e sim destaca a importância de se adotar soluções segundo os preceitos de desenho universal, observando sua compatibilidade com as características históricas.

Ela estabelece a adoção de um “Plano Plurianual de Ação em Acessibilidade do Instituto”, para a promoção de acessibilidade nos locais de preservação histórica brasileiros. São diretrizes de intervenção estabelecidas pela Instrução Normativa:

- As soluções adotadas para a eliminação, redução ou superação de barreiras na promoção da acessibilidade aos bens culturais imóveis devem compatibilizar-se com a sua preservação e, em cada caso específico, assegurar condições de acesso, de trânsito, de orientação e de comunicação, facilitando a utilização desses bens e a compreensão de seus acervos para todo o público.

- As intervenções poderão ser promovidas através de modificações espaciais e estruturais; pela incorporação de dispositivos, sistemas e redes de informática; bem como pela utilização de ajudas técnicas e sinalizações específicas, de forma a assegurar a acessibilidade plena sempre que possível, devendo ser legíveis como adições do tempo presente, em harmonia com o conjunto.
- Cada intervenção deve ser considerada como um caso específico, avaliando-se as possibilidades de adoção de soluções em acessibilidade frente às limitações inerentes à preservação do bem cultural imóvel em questão.
- O limite para a adoção de soluções em acessibilidade decorrerá da avaliação sobre a possibilidade de comprometimento do valor testemunhal e da integridade estrutural resultantes.

Nos casos de áreas ou elementos onde não seja possível promover a adaptação do imóvel para torná-lo acessível, deve-se garantir o acesso por meio de informação visual, auditiva ou tátil das áreas ou dos elementos cuja adaptação seja impraticável. No caso de sítios considerados inacessíveis ou com visitação restrita, devem ser oferecidos mapas, maquetes, peças de acervo originais ou suas cópias, sempre proporcionando a possibilidade de serem tocados para compreensão tátil.

Ou seja, quando não for possível adequar o meio físico para garantir o direito à acessibilidade como parte do processo de inclusão social da pessoa com deficiência, deverão ser adotadas medidas de acesso à informação e compreensão a respeito do bem cultural. Embora seja pretensiosa, a Instrução Normativa nº 1 representa mais um passo dado na direção da inclusão social no patrimônio cultural.

Pode-se constatar pelas legislações citadas, que as limitações ou ausência de acessibilidade não estão nas pessoas e sim no ambiente, sendo assim, este deve ser adaptado para possibilitar a plena inclusão.

Acessibilidade nos Sítios Históricos

O direito de acessibilidade aos bens culturais encontra fundamentos, ainda, no princípio da isonomia e no princípio da fruição coletiva do patrimônio cultural, segundo os quais todos os cidadãos devem ter iguais condições de conhecer, visitar e obter informações sobre os bens integrantes do patrimônio cultural nacional (MIRANDA, NOVAIS, 2008).

Para atender aos preceitos constitucionais e desenvolver ações de promoção de acessibilidade associadas à preservação do patrimônio cultural, deve-se buscar a compatibilização das legislações referentes à acessibilidade e preservação.

Os sítios históricos tem especificidades próprias que dificultam os trabalhos em relação à acessibilidade, tais como projeto e execução que desconsideraram a diversidade dos usuários, uma vez que trazem traços de uma época em que a questão da deficiência era vista como tabu, quando as pessoas com alguma deficiência eram discriminadas e segregadas da sociedade, e leis de preservação que vigoram sobre estes bens (RIBEIRO, 2008, s.p.).

Diz a Carta de Veneza (1964, p. 92), em seu artigo 5º, que a “conservação do monumento é favorecida por sua destinação a uma função útil à sociedade”. Assim, todas as pessoas, com ou sem restrições, devem ter acesso também a estes monumentos, permitindo às pessoas com restrições que usufruam locais construídos em épocas quando seu acesso não era admitido.

A promoção de acessibilidade não deve provocar a descaracterização dos bens culturais. A criação de condições adequadas de acesso físico ao sítio histórico é uma arma a mais para sua preservação, já que permite que um maior número de pessoas guarde o espaço urbano, aumentando sua co-responsabilidade pelo mesmo, pois de acordo com Magalhães “..., a própria comunidade é a melhor guardiã de seu patrimônio” (MAGALHÃES, 1995, p. 184).

Pesquisas bibliográficas e documentais mostram que pessoas com alguma deficiência ainda são segregadas destes espaços pelo fato que não foram encontradas soluções às questões de acessibilidade espacial nestes ambientes.

Na prática, nem sempre é simples assegurar a completa acessibilidade aos sítios históricos, locais concebidos em uma época em que acessibilidade e inclusão são faziam parte dos valores sociais.

É preciso buscar o cumprimento simultâneo das legislações referentes à acessibilidade e à preservação do patrimônio cultural. A própria lei 10.098/2000 (lei federal sobre acessibilidade) estabeleceu no Art. 25 que “as disposições desta lei aplicam-se aos edifícios ou imóveis declarados bens de interesse cultural ou de valor

histórico-artístico, desde que as modificações necessárias observem as normas específicas reguladoras destes bens”.

Ademais, "as intervenções realizadas em gravosa ao testemunho histórico que a proteção do bem cultural visa garantir", sob bens culturais com vistas a sua acessibilidade não podem chegar a ponto de causar mutilação ou descaracterização pena de caracterização de ilícito em âmbito cível, administrativo e mesmo criminal.

A Carta de Washington (1987) em seu artigo 10 justifica a possibilidade da adoção de elementos para a acessibilidade ao permitir a introdução de elementos contemporâneos, desde que estes não perturbem a harmonia do conjunto, podendo se caracterizar como um “enriquecimento” social.

A Portaria nº 010, de 10 de setembro de 1986, determina que “quaisquer obras de construção ou reconstrução, total ou parcial, tais como modificações, acréscimos, reformas, (...) a serem executados nas áreas constituídas por bens tombados ou integrantes de seus respectivos entornos” estão sujeitos à aprovação do IPHAN.

O Decreto nº 5.296/2004, que regulamenta a Lei nº 10.048/2000, dispõe em seu art. 30 que: As soluções destinadas à eliminação, redução ou superação de barreiras na promoção da acessibilidade a todos aos bens culturais imóveis devem estar de acordo com o que estabelece a Instrução Normativa nº 1 do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN.

Esta Instrução Normativa do IPHAN, que por força do contido na Lei 10.048/2000 (norma geral sobre acessibilidade) e no art. 30 do Decreto 5.296/2004, aplica-se também aos bens acautelados pelos Estados, Distrito Federal e Municípios (CF/88, art. 24, § 1º.), estabelece diretrizes, critérios e recomendações para a promoção das devidas condições de acessibilidade aos bens culturais imóveis, a fim de equiparar as oportunidades de fruição destes bens pelo conjunto da sociedade, em especial pelas pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Jester e Park (1993) colocam que a autonomia e a acessibilidade física em propriedades históricas podem ser conseguidas com planejamento cuidadoso, consulta a especialistas e projeto sensível. Recomendam identificar e executar modificações de acessibilidade que protejam a integridade e o caráter histórico das propriedades a partir de três aspectos:

- rever o significado histórico da propriedade e identificar suas características;

- avaliar a propriedade existente e requerida ao nível da acessibilidade; e
- avaliar opções de acessibilidade dentro de um contexto de preservação.

As intervenções realizadas para promover acessibilidade são contribuições contemporâneas e muitas das adições são elementos modernos como elevadores e equipamentos mecânicos, elementos estes que podem modificar a aparência dos monumentos históricos e danificar o aspecto destes monumentos e ambientes. Deste modo, deve-se sempre levar em consideração que os elementos a serem acrescentados devem ser compatíveis quanto à proporção, materiais e características dos monumentos e espaços históricos.

As novas adições devem ser localizadas em pontos estratégicos da edificação ou espaço urbano para que seja sua forma e integridade física continuem intactos caso estes elementos precisem ser retirados no futuro. Eles devem também ter desenho diferenciado para que se note a evolução do ambiente através do tempo.

Para tornar um espaço acessível é necessária grande pesquisa para verificar quais as características mais significativas, o que pode ou não ser modificado e onde podem ser feitas intervenções. Ou seja, as intervenções deverão ser cuidadosamente planejadas e para que se busquem soluções que proporcionem o mais alto nível de acessibilidade ao passo que sejam preservados os recursos e materiais que transmitem um significado histórico da propriedade.

Nem sempre a plena acessibilidade a um Sítio Histórico é possível. No caso de sítios muito íngremes, às vezes é necessário definir uma rota acessível, que percorrerá pontos selecionados ao longo de uma via de pedestre ou tráfego. Ao definir essa rota, o valor interpretativo da experiência do usuário deve ser considerado, em outras palavras, o percurso deve proporcionar o acesso físico ou visual às áreas que são fundamentais para compreender o significado da paisagem (JESTER E PARK, 1993).

3.1 Ações e Programas

Diversas ações e programas vêm sendo desenvolvidas com o intuito de buscar soluções para a questão da acessibilidade nos sítios históricos. A seguir serão

apresentados alguns exemplos do que tem sido feito tanto no âmbito nacional, quanto no âmbito internacional.

3.1.1 Âmbito Nacional

3.1.1.1 Programa de Ação relacionado à Acessibilidade aos Bens Culturais

Na década de 90 o Departamento de Proteção – DEPROT do IPHAN voltou sua atenção para a acessibilidade. Na tentativa de desenvolver um Programa Nacional de Acessibilidade, em conjunto com o CORDE, reuniu a legislação existente referente à proteção das pessoas com deficiência, bem como aquela referente à acessibilidade ao patrimônio cultural.

Desta maneira, o IPHAN incluiu a questão da acessibilidade em todas as intervenções que passassem pelo órgão a partir do ano de 1998. Após esse ato, foi elaborado um Programa de Ação relacionado à Acessibilidade aos Bens Culturais. Por suas ações, o IPHAN foi estruturado para atender às exigências legais referentes a acessibilidade e a preservação dos bens dentro da área de proteção federal (SOARES, 2003).

3.1.1.2 Programa Monumenta

No ano 2000 teve início o Programa Monumenta, produto de uma parceria entre o Ministério da Cultura, o IPHAN e a UNESCO – com financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) –, para a revitalização sustentável de diversos sítios urbanos brasileiros.

Seu conceito procura combinar recuperação e preservação do patrimônio histórico com desenvolvimento econômico e social. Ele atua em cidades históricas protegidas pelo IPHAN e propõe agir de forma integrada em cada um desses locais, promovendo obras de restauração e recuperação dos bens tombados e edificações localizadas nas áreas de projeto, de forma a garantir condições de sustentabilidade do Patrimônio. Além de atividades de capacitação de mão-de-obra especializada em restauro, formação de agentes locais de cultura e turismo, promoção de atividades econômicas e programas educativos.

Com isto, facilita a manutenção das características originais dos bens, sem que sejam necessários futuros aportes de recursos públicos. Uma das estratégias para atingir essa meta é estabelecer novos usos para os imóveis e monumentos recuperados.

O Programa Monumenta já tem proporcionado uma série de resultados que contribuem para o cumprimento do programa de Governo, ativando a economia das cidades pela ocupação e geração de renda da população e pela capacitação de mão de obra específica. Um dos objetivos é o de permitir que o patrimônio histórico e artístico com proteção federal tenha suas características restauradas e que, cada vez menos, dependa de recursos federais para sua conservação.



Figura 9: Intervenção do Programa Monumenta na cidade de Lençóis – BA
Fonte: www.cultura.gov.br

A fim de alcançar seus objetivos, o Programa estrutura-se em cinco componentes:

- Investimentos Integrados em Áreas de Projetos;

- Fortalecimento Institucional;
- Promoção de Atividades Econômicas;
- Capacitação de Artífices e de Agentes Locais de Cultura e Turismo;
- Programas Educativos sobre o Patrimônio Histórico.

O Programa conta com apoio dos estados e municípios, de forma que suas intervenções afetem, direta e indiretamente, a economia, a educação e a cultura local, e facilitem, assim, a inclusão cultural, social e econômica da população.

O Monumenta é implementado nas cidades a partir da assinatura de convênios firmados entre o Ministério da Cultura, prefeituras e/ou estados, mediante o qual se estabelecem as atribuições de cada uma das partes, os valores a serem repassados e os prazos de execução das obras. Para acompanhar e conduzir as ações do Programa são formadas equipes compostas por técnicos do município ou do estado em conjunto com o IPHAN.

Atualmente, 26 cidades participam do Programa: Alcântara (MA), Belém (PA), Cachoeira (BA), Congonhas (MG), Corumbá (MS), Diamantina (MG), Goiás (GO), Icó (CE), Laranjeiras (SE), Lençóis (BA), Manaus (AM), Mariana (MG), Natividade (TO), Oeiras (PI), Olinda (PE), Ouro Preto (MG), Pelotas (RS), Penedo (AL), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), São Cristóvão (SE), São Francisco do Sul (SC), São Paulo (SP), Serro (MG). Elas foram escolhidas de acordo com a representatividade histórica e artística, levando em consideração a urgência das obras de recuperação.

Entre o acervo selecionado estão centenas de monumentos, espaços públicos e edificações privadas em todas as áreas tombadas pela União. Uma das prerrogativas do Monumenta é estimular ações compartilhadas entre governo, comunidade e iniciativa privada. Para isso, foi criado o Fundo Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico e Cultural, cujo objetivo é financiar ações de preservação e conservação das áreas submetidas à intervenção do Programa.

3.1.1.3 URBIS

O URBIS – Programa de Reabilitação dos Sítios Históricos criado pelo IPHAN – trata especificamente a acessibilidade nos locais de preservação histórica do país. A reabilitação urbana é uma política recente que vem sendo adotada pelo Governo Federal. Basicamente, constitui-se em uma série de procedimentos, apoiados em um tripé básico, qual seja, o da recuperação física, associado à revitalização funcional urbana e à melhoria da gestão local (BRITO, 2002).

Ele foi instituído em 2000 e está voltado para a solução de problemas afetos ao patrimônio nas cidades, constituindo-se como instrumento para o desenvolvimento de uma cultura urbanística do patrimônio. É, portanto, um programa estratégico para as cidades, na medida em que o patrimônio cultural constitui-se em elemento propulsor do desenvolvimento local.

O URBIS está direcionado, portanto, para a preservação de áreas urbanas de valor histórico-cultural que se encontrem ameaçadas de deterioração ou já deterioradas, descaracterizadas, desvitalizadas e disfuncionais em relação ao resto da cidade onde se localizam. Assim, busca propiciar a melhoria dos índices urbanos que medem a qualidade de vida dos habitantes dessas áreas em função de sua recuperação física, bem como promover a sua revitalização sócio-econômica e cultural.

O gestor do Programa é o Ministério da Cultura, por meio da Secretaria do Patrimônio, Museus e Artes Plásticas. O trabalho técnico e de execução é da responsabilidade do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

Por meio deste programa, foi elaborado o documento “Orientações gerais para a promoção da Acessibilidade em Sítios Históricos Urbanos”, que dispõe sobre a importância da acessibilidade no patrimônio cultural com base nas legislações existentes.

Segundo este documento, “a reabilitação urbana pode se constituir em uma oportunidade efetiva para promover a supressão de barreiras e, portanto a melhoria das condições de acessibilidade as cidades” (IPHAN, 2001).

3.1.2 Âmbito Internacional

Como exemplos de ações no âmbito internacional foram selecionados os casos dos Estados Unidos (pioneiro na questão da acessibilidade); do Conceito Europeu de Acessibilidade, por sua atuação em diversos países; de Portugal, por sua similaridade com a cidade estudada neste trabalho; e os casos da Espanha e da China, países sede de olimpíadas e paraolimpíadas.

A partir do estudo destes casos, teremos conhecimento de como a acessibilidade é tratada em países com diferentes culturas e visões.

3.1.2.1 Estados Unidos

O Ato das Barreiras Arquitetônicas⁷ (1968) estipulou que todos os edifícios concebidos, construídos e alterados pelo Governo Federal, ou com a ajuda federal, devem ser acessíveis. As alterações feitas nos edifícios federais devem cumprir as Normas de Acessibilidade Uniforme Federal⁸ (UFAS). Disposições especiais foram incluídas no UFAS de prédios históricos que seriam ameaçados ou destruídos por conta de intervenções realizadas.

O Ato de Reabilitação⁹ (1973) exigiu que receptores de ajuda financeira federal tornassem seus programas e atividades acessíveis a todos. Aos beneficiários foi permitido tornarem acessíveis as suas propriedades, alterando sua construções através de programas móveis e atividades de espaços acessíveis, ou através de outras acomodações.

Com o estabelecimento do Ato dos Americanos com Deficiência¹⁰ (ADA, 1990), o acesso de pessoas com deficiência a todos os espaços públicos tornou-se um direito civil. Ao longo da última década tem havido um foco sobre a preservação de propriedades historicamente significativas e em tornar os seus edifícios e atividades mais acessíveis às pessoas com deficiência.

De acordo com o Título III Manual de Assistência Técnica do Departamento de Justiça (1993), p. 32:

⁷ Architectural Barriers Act

⁸ Uniform Federal Accessibility Standards

⁹ Rehabilitation Act

¹⁰ Americans with Disabilities Act

“A ADA exige remoção de barreiras de edifícios históricos caso seja facilmente alcançável. No entanto, a ADA leva em conta o interesse nacional na preservação de significativas estruturas históricas. A remoção de barreiras não é considerada "facilmente alcançável" se ela danificar ou destruir o significado histórico de um edifício ou instalação que é elegível para inscrição no Registro Nacional de Locais Históricos sob o Ato de Preservação Histórica Nacional, ou é designado como histórico sob as leis locais”.

A publicação “Preservation Briefs 32- Making Historic Properties Accessible”, de 1993, introduz a complexa questão da prestação de acessibilidade em edificações históricas, e destaca a necessidade de equilibrar acessibilidade e preservação histórica.



Figura 10: Plataforma retrátil implantada na entrada de edificação histórica, com características similares.
Fonte: NPS, 1993.

Direcionada aos proprietários, profissionais do desenho e administradores, fornece orientação sobre como tornar propriedades históricas acessíveis e ao mesmo tempo preservar o seu caráter histórico. Também fornece exemplos para mostrar que, acessibilidade física em propriedades históricas pode ser alcançada com planejamento, consulta, e projeto cuidadoso. Apresenta diversas soluções de acessibilidade tanto para espaços exteriores, rotas acessíveis, acessos para as edificações, adoção de rampas, instalação de elevadores, novos acessos e portas, quanto interiores.



Figura 11: Rampa e elevador próximos à escada, promovendo fácil acesso à edificação histórica.
Fonte: NPS, 1993.

3.1.2.2 Conceito Europeu de Acessibilidade

O Conceito Europeu de Acessibilidade¹¹ - ECA, 1996, foi a resposta a um pedido da Comissão Europeia, apresentado em 1987. O conceito baseia-se nos princípios do desenho universal. Estes princípios aplicam-se ao desenho de edifícios, infraestruturas, produtos para a construção e consumidores. É o instrumento criado para ordenar e dar forma ao meio físico para este que se adapte a cada um e a todos os seus utilizadores. Assim sendo, deve-se analisar a informação existente e compará-la com as verdadeiras necessidades da população, lembrando sempre que esta população tem como ponto comum precisamente a sua diversidade.

O objectivo do ECA traduz-se na melhoria e na expansão do consenso Europeu sobre as características que o meio edificado deve revestir (edifícios, construções, ruas, etc) de tal modo que todos os Europeus, qualquer que seja a diferença cultural, fruam uma vida independente e livre de obstáculos, onde quer que se encontrem no continente. Desta forma, o ECA tornou-se a diretriz fundamental subjacente ao trabalho diário de todas as pessoas e instituições envolvidas na construção do meio físico – como os administradores, construtores e arquitetos. Isto não implica em normalização ou uniformidade culturais. Trabalhar com este conceito em mente significa respeitar os requisitos funcionais da acessibilidade, mantendo-se as características distintas de cada cultura e os costumes dos diferentes grupos populacionais.

¹¹ European Concept for Accessibility - ECA

Assim, o ECA não constitui uma série de medidas e de materiais, mas antes um guia para conteúdos que pressupõem qualidade de vida. Em síntese: os meios físicos criados sob o Conceito Europeu de Acessibilidade tanto têm de respeitar a identidade do país e os costumes do seu povo, como também dar resposta ao progresso social e tecnológico em marcha. Por outras palavras, têm de ter em consideração à diversidade da população e os avanços operados nos padrões de qualidade.

3.1.2.3 Portugal

O Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade (PNPA), criado em 2007, é uma peça instrutora que prevê medidas integradas para promover a acessibilidade ao meio edificado e às tecnologias de informação, apresentando uma rede de espaços acessíveis e soluções adotadas em matéria de acessibilidade, proporcionando às pessoas com mobilidade reduzida ou dificuldades sensoriais, a autonomia, a igualdade de oportunidades e a participação social a que têm direito como cidadãos.



Figuras 12: Eliminação de passeios em vias estreitas favorece o acesso universal
Fonte: ECA, 2003

Pontos relevantes:

- Documento estruturante sustentado na Estratégia de Lisboa para a criação de acessibilidades no meio físico edificado, nos transportes e nas tecnologias da informação e comunicação (TIC) e tecnologias de apoio (TA) a todos os cidadãos sem exceção.
- Decorre da Lei nº 38/2004, de 18 de Agosto (Lei de Bases da Prevenção, Habilitação, Reabilitação e Participação das Pessoas com Deficiência) e é uma prioridade do XVII Governo Constitucional.
- Integra um conjunto de medidas que visam a construção de um sistema global coerente e homogéneo de acessibilidade para proporcionar às pessoas com mobilidade condicionada ou dificuldades sensoriais, condições que lhes permitam autonomia e mobilidade em igualdade com os restantes cidadãos, eliminando os riscos de exclusão e discriminação.
- Este Plano vai decorrer em dois períodos: 1º até 2010 e o 2º de 2011 a 2015. As medidas previstas e a desenvolver no 2º período serão equacionadas em 2010, na sequência de avaliação e propostas para implementação futura.
- Ao INR, IP, cabe divulgar, acompanhar e dinamizar a execução das medidas do Plano, bem como, desenvolver as Ações pelas quais responda directamente.

Este documento fixa 3 objetivos básicos: sensibilizar, informar e formar. Relativamente a cada um destes objetivos aborda as condições de acessibilidade no espaço público, edifícios públicos e que recebem público, na habitação, locais de trabalho, transportes e sociedade da informação (SI). Ele define também um conjunto de medidas para o período até 2010, que visam garantir a progressiva acessibilidade, no cumprimento das Normas Técnicas de Acessibilidade aprovadas pelo DL nº163/2006, de 8 de Agosto:

- No espaço público e meio edificado;
- Nos edifícios públicos;
- Na habitação;
- Nos locais de trabalho

Além destas medidas, pela sua importante implicação na acessibilidade em geral, salienta-se a integração da acessibilidade nos instrumentos de planeamento,

designadamente, na elaboração, revisão ou alteração dos Planos Diretores Municipais (PDM).

3.1.2.4 Espanha

A Espanha conta com numerosas normas com relação à acessibilidade ao meio físico e eliminação de barreiras. Nos últimos anos Madri fez parte de um plano ambicioso “pró-acessibilidade” que se iniciou na Espanha na década de 80 e se consolidou na década de 90.

O Novo Plano Geral de Madri incorpora a melhora da acessibilidade no espaço urbano entre as ações prioritárias, através de um Plano Especial de Promoção de Acessibilidade para Madri.

As obras de Reabilitação Preferencial do Centro Histórico constituem a primeira grande atuação em Madri em que se põe em prática tudo o que está previsto no Novo Plano Geral de Ordenação Urbana em matéria de acessibilidade ao espaço urbano e eliminação de barreiras arquitetônicas.

A reabilitação do Centro Histórico de Madri representa uma melhora notável nas infra-estruturas e pavimentação das áreas tratadas.



Figuras 13 e 14: Passeios e guias no mesmo nível da via de tráfego
Fonte: PCB

O trabalho realizado em matéria de acessibilidade se concretizou tanto na supervisão dos diferentes projetos como na execução dos trabalhos mediante visitas às

obras, sempre em coordenação e colaboração dos técnicos municipais (Empresa Municipal de Habitações, Gerência de urbanismo e Serviço de Obras da Prefeitura de Madri), responsáveis pelo projeto e fiscalização das obras.

A acessibilidade e a eliminação foram consideradas desde o início do projeto, sendo incluídos no mesmo anexos com as exigências sobre acessibilidade. Essas exigências têm como base o Desenho Universal. As medidas de acessibilidade aplicadas incidem sobre os vários elementos de urbanização tais como largura mínima de passeio, rampas, escadas, mobiliário urbano; proteção e sinalização de vias públicas, barreiras verticais e pavimentação. Este esforço resultou em algumas áreas do Centro Histórico de Madri plenamente acessíveis, proporcionando aos moradores e visitantes melhor qualidade de vida (UBIERNA, 1996, p. 30).

3.1.2.5 China

É certo que sediar uma Olimpíada traz benefícios às cidades-sede, principalmente em relação à infra-estrutura. No caso da China, as adaptações feitas para as Paraolimpíadas de Pequim, além de melhorar o acesso para as pessoas com deficiência, influenciaram as ações do governo chinês e da própria população.

Em poucos anos, a cidade evoluiu em muitos aspectos em relação à acessibilidade, com a construção de rampas nas estações de metrô, aeroporto, hotéis, hospitais e mercados. A prefeitura investiu cerca de US\$ 10 milhões na adaptação de 60 pontos turísticos. Segundo o vice-presidente executivo do Comitê Organizador dos Jogos Olímpicos de Pequim – Bocog¹² – Tang Xiaoquan, “sem as Paraolimpíadas, a construção de facilidades sem barreiras em Pequim seria retardada entre duas e três décadas” (AGÊNCIA BRASIL, 2008).

¹² Beijing Organizing Committee for the Olympic Games



Figura 15: Edificação histórica acessível
Fonte: Andrey Schlee

Para facilitar a mobilidade e dar maior independência aos deficientes foram desenhados caminhos acessíveis que percorrem boa parte da cidade. Os metrô, ruas e trânsito da capital chinesa foram adaptados. O mesmo aconteceu com o setor hoteleiro. Os hotéis fizeram mudanças significativas, adaptando estacionamento, banheiros e quartos para pessoas com deficiência.

No metrô foram instaladas rampas, elevadores e carros para escada. Nos corrimões desse transporte, foram instaladas traduções em braile para os deficientes visuais poderem saber seu destino, além do sistema de som, em inglês, que informa qual estação o vagão se dirigirá para auxiliar os deficientes auditivos.

Nas ruas da cidade, rampas para pedestre e uma faixa especial na ciclovia para cadeirantes foram construídas, entretanto, as *hutongs* (ruelas históricas) ainda abrigam obstáculos, como ladeiras e calçadas altas. Segundo a Federação Chinesa de Deficientes, há no país cerca de 83 milhões de chineses com algum tipo de necessidade especial.



Figura 16: Ciclovía em área de preservação histórica
Fonte: Andrey Schlee

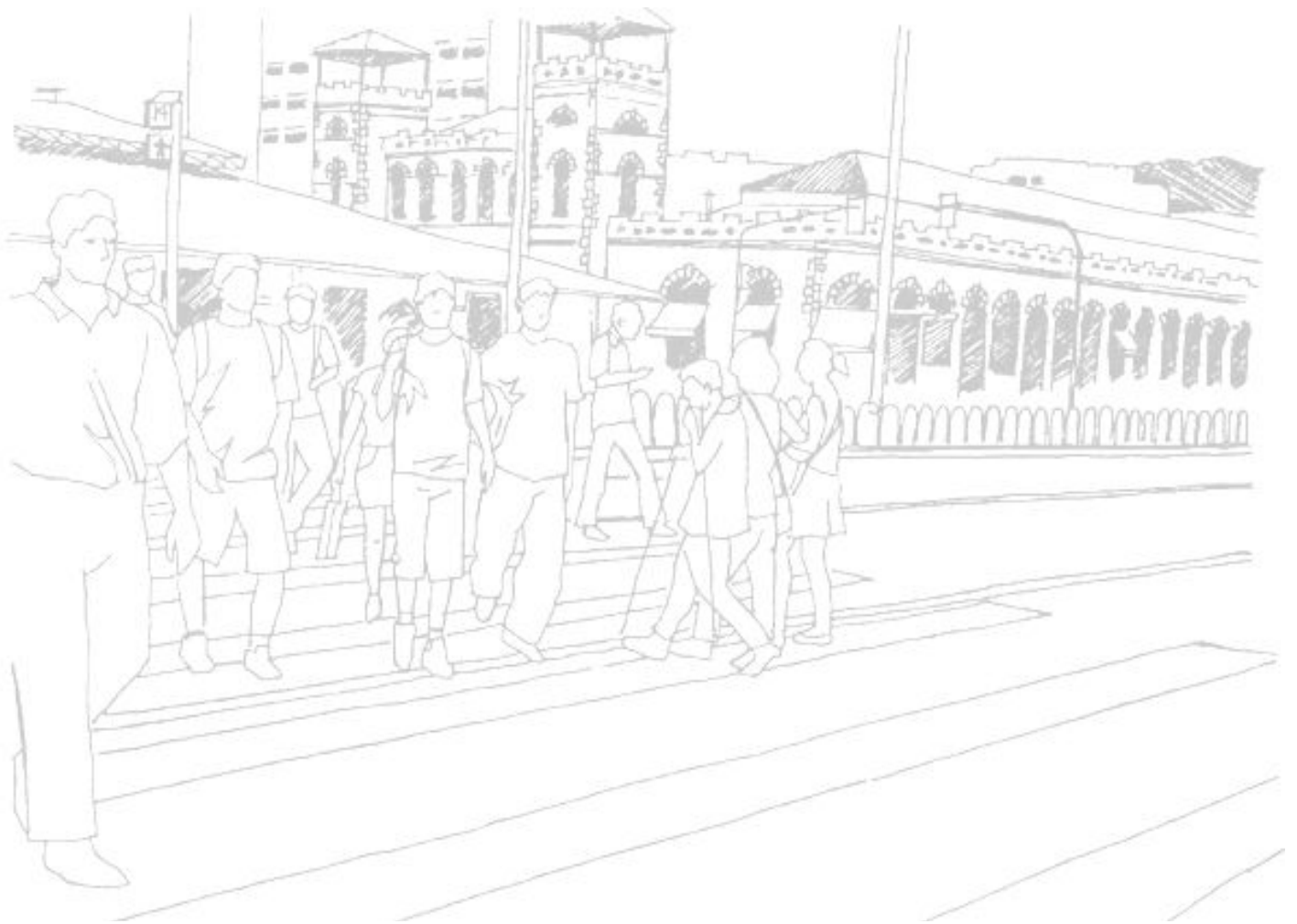
No trânsito foi criada uma faixa especial para atletas, delegações e organização do evento, assim como nas XXIX Olimpíadas de Pequim. Nas proximidades dos estádios, vagas especiais facilitarão a vida dos espectadores deficientes. Dentro dos locais das competições a arquibancada tem espaço reservado para deficientes visuais, auditivos e cadeirantes, além dos voluntários que auxiliaram os torcedores.

O vice-presidente executivo do Bocog observou que, apesar das mudanças, é preciso fazer muito mais. “Para permitir às pessoas com deficiência atingirem uma vida normal e aproveitar os frutos do desenvolvimento social da mesma forma que as pessoas sem deficiência, precisamos continuar construindo mais facilidades sem barreira”, afirmou (AGÊNCIA BRASIL, 2008).

A partir da verificação destas experiências, pode-se perceber que é possível tornar cidades históricas acessíveis, sem fazê-las perder as características que lhes conferem valor.

2

Estudo de Caso



Centro Histórico de São Luís

É uma das poucas cidades do Brasil que conseguiu acompanhar a modernização sem perder a riqueza da sua história (ELIÉZER MOREIRA, SEC. DA CULTURA).

... o Centro Histórico de São Luís é um exemplo excepcional de cidade colonial portuguesa, adaptada com sucesso à contemporânea e às condições climáticas da América do Sul equatorial, e que tem conservados dentro das notáveis proporções o tecido urbano harmoniosamente integrados ao ambiente que o cerca (Parecer do Bureau do Comitê do Patrimônio Mundial da UNESCO) .

Apesar de serem os donos da terra desde o início do século XVII, os portugueses não obtiveram êxito na ocupação da ilha do Maranhão. Assim que os franceses chegaram à região, em 1612, escolheram o local para a construção de um forte e fundaram a atual cidade de São Luís.

Construíram o forte para a sua proteção e para a defesa do local conquistado. Para tanto, escolheram uma colina alta, exatamente na ponta de um rochedo inacessível e de onde se mostra o terreno a perder de vista, assim fortificado, formando um baluarte do lado da terra firme, cercado por dois rios: Anil e Bacanga, como descreve Berredo:

(...) a cidade de São Luís, povoação capital da Capitania do Maranhão, acha-se situada em uma das pontas da ilha deste nome no meio de dois profundos rios que quase a circulam. (...) Uma grande baía separa a ilha da terra firme da parte de leste, pela distância de duas léguas, e três pela de oeste; mas pela do sul só um pequeno rio, chamado dos Mosquitos, com menos largura de tiro de espingarda (BERREDO, 1988, p.25).



Figura 17: Maragnon (1645)
Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal

Em 1615, após a Batalha de Guaxenduba, os franceses foram expulsos e os portugueses se fixaram de maneira definitiva no mesmo sítio, dando início a uma nova fase colonizadora com estratégias militares e de povoamento.

Logo um plano de urbanização da localidade de São Luís foi elaborado, segundo recomendava o *Regimento* de 9 de janeiro de 1616, encaminhado pelo capitão mor português Alexandre Rodrigues de Moura:

Terá particular cuidado do acrescentamento desta cidade de São Luís fazendo que fique bem arruada, e direita conforme a traça, que lhe fique em poder, e para seu exemplo o façam todos os moradores, fará tua casa e viverá nela e nenhuma maneira dentro dos fortes, senão havendo ocasião forçosa de inimigos em que lhe pareça necessária sua assistência.¹³

Este documento foi elaborado pelo engenheiro-mor Jerônimo de Albuquerque e serviu para proibir os moradores da cidade de construírem casas dentro da fortaleza, a não ser em circunstâncias de força maior.

O traçado original, elaborado pelo engenheiro-mor português Francisco Frias de Mesquita é orientado pelos eixos norte-sul/leste-oeste e marcado pela regularidade. A malha ortogonal representava modernização em relação ao estilo medieval que os portugueses adotaram para cidades como Recife e Olinda (Espírito Santo, 2002).

Ele demarcou no território um traçado em grelha, apesar do relevo difícil. Este plano de urbanização se constituiu o referencial para a expansão e desenvolvimento da cidade. Para reduzir os ainda existentes riscos de invasão, Francisco de Albuquerque Coelho de Carvalho, que era o então governador do Estado do Maranhão e Grão-Pará, exigiu que fosse construída uma nova fortaleza de pedra e cal no local onde se situava o Forte São Luís.

¹³ Revista Oceanos n° 41 de março de 1941

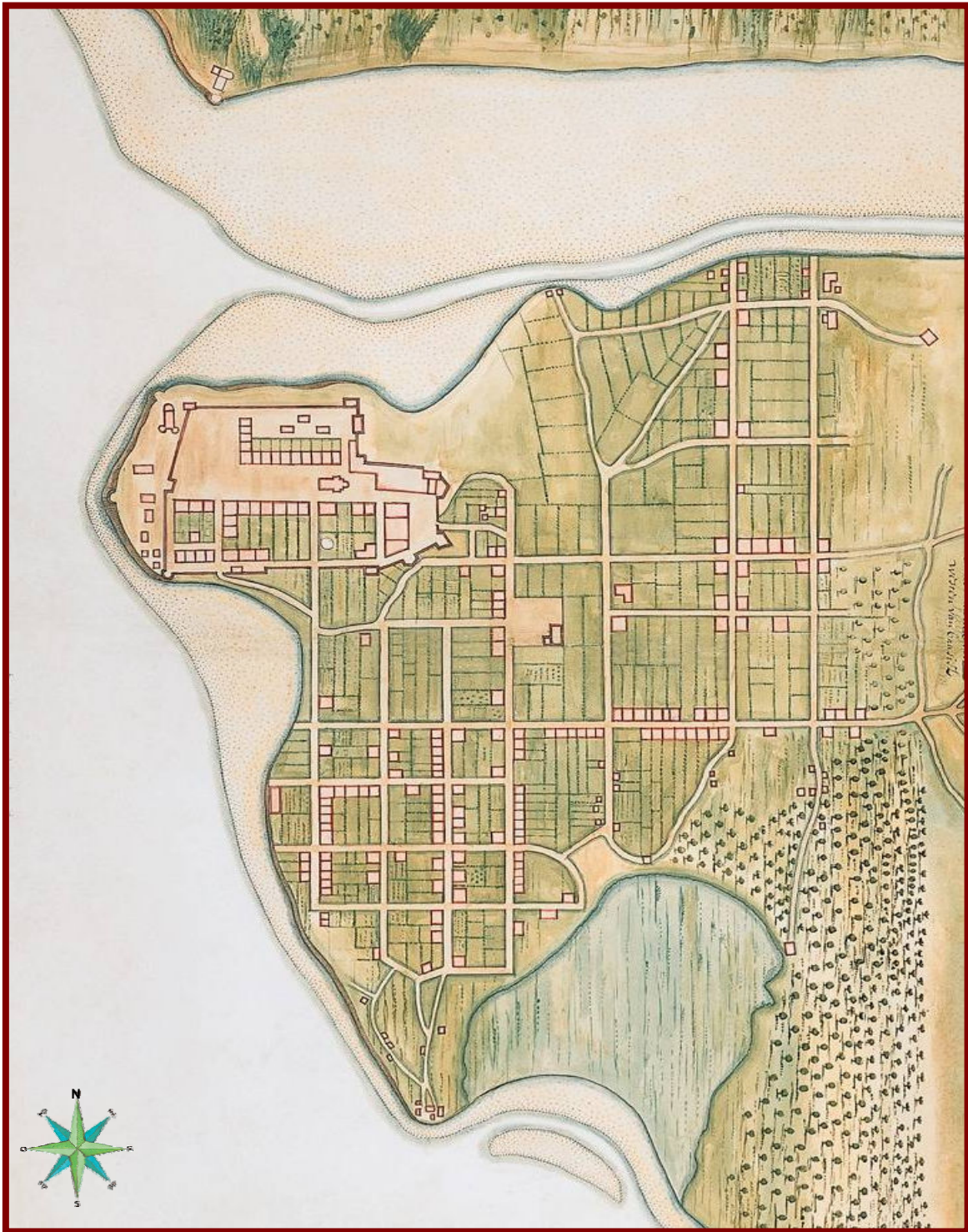


Figura 18: Mapa de São Luís no século XVII (1660)
Fonte: CD Rom Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial

São Luís surgiu como a primeira fundação européia na zona equatorial, trazendo novos problemas quanto à adaptação do homem branco ao clima e a ambientes

desconhecidos. Era urgente a criação de uma “cidade equatorial” que atendesse às necessidades e garantisse sua viabilidade, continuidade e crescimento.

Visando o açúcar, os holandeses chegaram em 1641, tentando retomar sua hegemonia de distribuidor na Europa. Mas não tiveram no Maranhão a mesma sorte que em Pernambuco. Durante o período de ocupação holandesa, São Luís passou por alguns melhoramentos urbanos, mas após três anos na ilha, enfrentaram uma guerrilha, que causou grande destruição e a sua expulsão da cidade.

São Luís é, assim, uma cidade mista. A única capital brasileira que foi francesa, portuguesa e holandesa, com vestígios de todas elas e com substrato indígena e africano.

O modo de construir utilizado nos casarões coloniais ludovicenses foi importado de Portugal. A circulação de riquezas na cidade criou uma elite econômica que foi a patrocinadora das primeiras reformas urbanas. O poder administrativo também acompanhou esse ritmo, construindo o Palácio do Governo e remodelando a antiga Casa de Câmara e Cadeia (atual Prefeitura Municipal de São Luís).

Com a estratificação social, a elite se confinava em suas residências, deixando as ruas para serem utilizadas pelos escravos e trabalhadores pobres, que a ocupavam para o trabalho e para o lazer.

No início do século XIX, a sociedade local passou por adaptações aceleradas devido às novas realidades. Porém, em 1823, um período de instabilidade interna atingiu São Luís. Assim, a expansão da cidade continuou, e no início dos anos 1840, ocorreu um reforço nas obras públicas. Por volta de 1830, teve início o hábito de revestir fachadas com azulejos, o que transformou São Luís na “Cidade dos Azulejos”.

Já nas últimas décadas do século XIX houve um novo aparelhamento urbano da cidade, numa contínua melhoria que se completaria até a década de 1920. Nessa época, a República se consolidou no Maranhão. Durante a era Juscelino Kubitschek, que se iniciou em 1955, a urbanização teve poucas mudanças, como o alargamento da rua do Egito e a construção da Av. Magalhães de Almeida e do Edifício João Goulart.

São Luís cresceu muito nas décadas de 70 e 80, tendo que enfrentar suas conseqüências: a pressão demográfica. O traçado ortogonal criado pelo engenheiro militar Francisco Frias de Mesquita, em 1615, deixou um padrão maleável para o crescimento da cidade por mais 350 anos, até que em 1970 houve a construção da ponte

José Sarney, que permitiu a expansão da cidade em direção ao bairro do São Francisco e às praias.

Atualmente o Centro Histórico conserva um legado arquitetônico, que tem a maior extensão de arquitetura civil de origem européia, que foi adaptada ao clima e às necessidades dessa zona equatorial.



Figura 19: Mapa de São Luís no século XX
Fonte: Phelipe Andrés

O crescimento da população ludovicense se intensificou a partir de meados do século XIX e começo do século XX. Em menos de 50 anos, São Luís atingiu um número de habitantes duas vezes maior de que possuía até o fim do século XIX. Assim, o centro da cidade começou a ficar muito concentrado, obrigando-a a iniciar um processo de “desafogamento”.

Época ou ano	Habitantes
Fins do Século XVII	10.000
Fins do Século XVIII	17.000
1820	20.000
1835	25.000
1868	30.000
1872	31.600
1890	35.000
1920	42.600
1940	60.966
1950	70.731”

Figura 20: Estatística da população ludovicense
 Fonte: Plano de Expansão da Cidade de São Luís, 1950.

Este processo possuía duas possibilidades. A primeira consistia em verticalizar a área, o que traria mais problemas que soluções, já que se tratava de um crescimento limitado, levando a sérias conseqüências como congestionamentos e até mesmo desvalorização dos imóveis. Essa ação chegou a ter um início, com a construção de edifícios de gabaritos médios como é o caso do Edifício Caiçara.

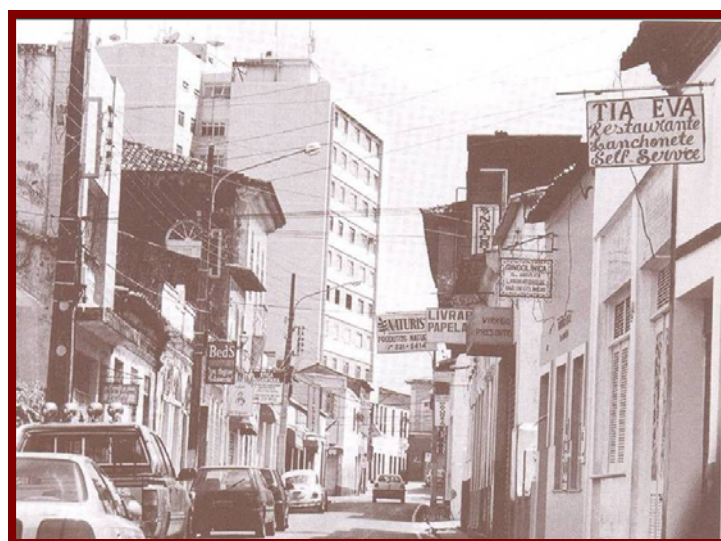


Figura 21: Edifício Caiçara
 Fonte: Valdenira Barros

A chegada em massa de carros à ilha agravou a situação, acelerando o processo de desenvolvimento e expansão. O centro comercial da cidade já não agüentava mais. Apesar das várias intervenções realizadas no Centro, algumas delas levando a uma destruição de importantes edificações para o seu acervo patrimonial, estas não foram suficientes para suportar o fluxo de veículos que circulavam por ele.

As interferências feitas na estrutura urbana da cidade se deram cedo, no início do século XX. Houve uma grande transformação na Praça João Lisboa na década de 40. O que antes se constituía como um largo foi parcialmente destruído para comportar a Avenida Magalhães de Almeida, que viria para melhorar o fluxo de veículos, que era crescente.



Figura 22: Praça João Lisboa em 1908
Fonte: Miércio Jorge



Figura 23: Praça João Lisboa em 1988
Fonte: Jornal Estado do Maranhão

Foi também em meados do século XX que teve início o sentimento de Patrimônio Histórico. Em 1955, o Governo Federal determinou ao Ministério da Educação e Cultura, a inscrição dos monumentos arquitetônicos e paisagísticos do Largo do Desterro, das Praças Benedito Leite e João Lisboa e do conjunto arquitetônico da Praça Gonçalves Dias no livro do Tombo.

Como foi dito, a inauguração da ponte José Sarney – em 31 de janeiro de 1970 – liberou o acesso a novas áreas de crescimento, facilitando assim a expansão. Com isso, o fluxo de veículos foi deslocado para os novos bairros, desafogando o centro.

Para uma melhor organização do desenvolvimento da cidade e “evitar a degradação urbanística, humana e ecológica da Ilha de São Luís em um futuro próximo e num rápido e irreversível processo (...)” (BARROS apud MARANHÃO, 2001) foi elaborado pelo engenheiro Haroldo Olympio de Lisboa Tavares em conjunto com o escritório de Arquitetura e Planejamento Wit-Olaf Prochnik, o primeiro Plano Diretor de São Luís.

Este plano surgiu em 1974 e teve como base as perspectivas de grande crescimento da cidade. Assim, foi feito um zoneamento, que foi parcelado em lotes com seus usos mais apropriados.

Neste mesmo ano, o Governo Federal, novamente através do IPHAN, determina o tombamento de outros conjuntos urbanos, arquitetônicos e paisagísticos. Desta vez, foram inscritos no livro de Belas Artes os bairros do Desterro, Praia Grande e Ribeirão, num total de 900 edificações tombadas em cerca de 60 hectares.

Em 05 de dezembro de 1978, foi sancionada a Lei nº 3.999, que constitui a base legal para preservação do Patrimônio Histórico, Artístico e Paisagístico do Estado.

O quadro de abandono que havia se instalado no Centro Histórico na década de 80 era muitas vezes registrado em crônicas pela imprensa local. Um cronista certa vez chegou a descrever a área histórica da cidade como de “aspecto de uma cidade bombardeada ou sacudida por um terremoto” (PEREIRA, 1992, p.38).

Não fosse pouco o descaso quanto à conservação dos edifícios e ruas, era permitida a passagem de veículos pelas ruelas do Centro Histórico, incluído os de grande porte, o que causava vibração no solo, abalando ainda mais a estrutura das edificações. Fora o fato de que as ruas eram estreitas demais, obrigando os motoristas a passarem por cima das calçadas, pondo em risco a vida dos pedestres.

Após muitos anos e algumas obras já iniciadas no início da década de 80, como a da Feira da Praia Grande, foi realizado um tombamento estadual da área urbana do Centro Histórico, com 160 hectares, por meio do Decreto n° 10.089 de 06 de março de 1986.

Em 1987, houve a reativação do Programa de Preservação do Centro Histórico, que havia sido paralisado durante o período 1983 a 1987, intensificando os estudos e obras. O Programa de Revitalização proposto para o Centro Histórico foi dividido em cinco etapas.

A primeira delas, o Projeto Praia Grande ou Projeto Largo do Comércio (1980 – 1982), transformou a zona da Praia Grande, com todas as características mais marcantes do Centro Histórico, os casarões coloniais, escadarias, becos, calçadas de pedra de cantaria, em um verdadeiro canteiro de obras.

A segunda etapa (1983 – 1987) se deu de integral dedicação a estudos e pesquisas, uma vez que, por falta de verbas as obras encontravam-se paralisadas durante este período.

O Projeto Reviver, terceira etapa do programa (1987 – 1990), correspondeu à etapa mais importante, já que significou a retomada das obras, concluindo os projetos já iniciados na Praia Grande.

Quanto às ruas, o tráfego de veículos automotores de carga e passageiros, foi proibido através do Decreto n° 11.013 de 27 de dezembro de 1988, sendo construídos estacionamentos próximos à área do Projeto Reviver.

Com a restauração da Praia Grande praticamente concluída, as obras mais importantes da quarta etapa (1990 – 1994), foram a reforma do Teatro Arthur Azevedo, a restauração do mural do sobrado da Praça do Comércio, que retrata a Praça de Lisboa (1775) e a estabilização do único exemplar de fachada “art nouveau” no norte do Brasil: o sobrado Lilah Lisboa.

A quinta etapa do programa (a partir de 1995) contou com o Projeto de Habitação para a população de baixa renda e trabalhos de restauração nos bairros adjacentes ao Centro. Então em julho do mesmo ano a proposta de inclusão na lista da UNESCO foi aprovada sem ressalvas pelo Comitê de Patrimônio Mundial, que se reuniu em assembléia geral para homologar a proposta e conceder o título de “Patrimônio mundial” em 4 de dezembro de 1997. O centro histórico de São Luís é o nono monumento

histórico-cultural brasileiro incluído na Lista do Patrimônio Mundial Cultural e Natural da UNESCO.

De acordo com a UNESCO, os quesitos técnicos que fizeram de São Luís Patrimônio Mundial foram o testemunho excepcional de tradição cultural, retrato preservado da presença portuguesa no século XVIII e início do XIX; as peculiares soluções tipológicas das edificações civis de valor patrimonial e a conservação dos recursos urbanos e ambientais, que já se perderam na maioria das capitais do país. A área classificada como Zona de Proteção Histórica possui cerca de 220 hectares e nela se encontra o maior acervo arquitetônico de origem europeia. (ESPÍRITO SANTO, 2006).



Figura 24: Imagem aérea Centro Histórico de São Luís
Fonte: Google Earth

4.2 Delimitação do Centro Histórico

O Centro Histórico de São Luís se estende além dos limites da área legal de preservação. Localiza-se na faixa costeira noroeste da ilha, na confluência dos rios Anil e Bacanga e da Baía de São Marcos.

Ele compreende o núcleo original da cidade e as áreas adjacentes da expansão urbana ocorrida nos séculos XVIII, XIX e início do século XX e abrange os bairros da Praia Grande, Centro, Apicum, Desterro, Madre Deus, Camboa, Belira, Macaúba e Coréia. As áreas de tombamento federal e estadual ocupam cerca de 220 hectares e se situam na porção oeste do promontório formado pela confluência dos rios, limitadas pelo Anel Viário¹⁴.

O acervo arquitetônico e urbanístico do Centro Histórico de São Luís é constituído por 5.607 edificações. Ele é composto de duas áreas distintas do ponto de vista histórico e arquitetônico e encontra-se dividido em duas grandes zonas urbanas tombadas sob proteção jurídica. O sítio histórico está dividido legalmente pelo nível de proteção do acervo, com as seguintes esferas de competência e atribuição legal quanto à preservação, manutenção e fiscalização:

4.2.1 Áreas e Monumentos sob Proteção Municipal

O Plano Diretor Urbanístico de 1992 - Lei Municipal nº 2.352 de 29 de dezembro de 1992, dividiu o centro da cidade em duas grandes zonas: a ZPH - Zona de Preservação Histórica, que abrange as áreas de proteção estadual e federal, e a ZPH2, que corresponde às áreas de entorno e preservação ambiental do Aterro do Bacanga e do Parque do Bom Menino.

Apesar de ter legislação própria para efetuar o dispositivo legal de tombamento, o município não possui acervo preservado. A figura a seguir mostra as zonas de preservação, a ZPH está apresentada em azul claro. A ZPH 2 está destacada com o tom mais escuro.

¹⁴ Via arterial primária de cerca de 8 km de extensão que circunda o Centro, formando um quadrilátero de aproximadamente 2 km². O anel viário foi proposto com o intuito de desafogar o tráfego no Centro histórico. Sua construção durou 13 anos, tendo início em 1972 e sendo concluído em 1985.



Figura 25: Zonas de preservação
Fonte: acervo do autor

- **Legislação Municipal**

A criação da Fundação Cultural do Município, FUNC, representa o rompimento com uma tradição de afastamento da Prefeitura de São Luís das questões ligadas à preservação e revitalização do patrimônio cultural da cidade.

Sua lei de Tombamento data de 1995, mas até hoje não possui na sua estrutura funcional, um setor especializado e dimensionado para as tarefas de salvaguardar o patrimônio edificado; ações de inventário do acervo, já realizadas, podem significar uma nova atitude perante o patrimônio cultural da cidade. Recentemente, em um esforço conjunto dos órgãos de patrimônio estadual e federal e do Instituto de Pesquisa e Planejamento Municipal, IPLAM, foi detalhado o capítulo da Lei de Uso, Parcelamento e Ocupação do Solo Urbano referente às áreas tombadas. A nova legislação contribuirá para um controle mais efetivo do diversificado acervo arquitetônico da capital (BURNETT, 1999).

- **Plano municipal de gestão**

Ao estabelecer o Plano Municipal de Gestão do Centro Histórico, em 1998, a Prefeitura de São Luís utilizou o processo de Planejamento da Conservação Urbana Integrada¹⁵ como forma de se aproximar da gestão efetiva da área. Porém, o Plano Municipal de Gestão somente foi implantado, de forma experimental, em 2001. O conceito de Conservação Integrada engloba um conjunto de instrumentos de planejamento e ações de gestão direcionadas para áreas urbanas existentes, objetivando assegurar o desenvolvimento sustentável através da conservação de suas estruturas espaciais e sociais devidamente integradas com novos usos e funções.

A proposta municipal de gestão tem como objetivo atenuar a presença da prefeitura e contribuir para o desenvolvimento e reabilitação do Centro Histórico de São Luís, na tentativa de propiciar maior legitimidade e sustentabilidade ao processo através da integração dos diferentes agentes preservacionistas (federais, estaduais, municipais e de iniciativa privada). O Plano Municipal propõe estabelecer uma dinâmica entre os atores envolvidos na gestão do Centro Histórico, buscando estruturar um sistema de gestão que seja capaz de planejar, propor e executar o processo de revitalização – entendendo-o como processo contínuo, permanente e sustentável –, de forma a equilibrar transformação e conservação e assim preservar a autenticidade e o uso do patrimônio.

4.2.2 Áreas e Monumentos sob Proteção Estadual

Esta área possui 160 hectares protegidos pelo Decreto Estadual nº 10.089, de 6 de março de 1986, incluindo 4.629 imóveis de valor histórico e artístico. Legalmente, o tombamento estadual também engloba e protege a área de proteção federal. Corresponde ao núcleo original da cidade somado às zonas de expansão sul e leste e que, em um primeiro momento, se caracterizou como área residencial nobre em substituição à Praia Grande, conforme figura 26. Antes de seu tombamento pelo governo do Estado, a área já possuía um certo grau de proteção dado pela vizinhança do sítio federal, tombado em 1974 e desde então sob controle do IPHAN.

Ainda que mantenha o traçado urbano do núcleo original e que, por esta razão, conserve a homogeneidade urbanística, os exemplares arquitetônicos da área são

¹⁵ Os princípios da Conservação Integradas utilizadas neste caso foram organizados com base nos dados fornecidos pela Declaração de Amsterdã, elaborada pelo Conselho da Europa em 1975.

testemunhos das novas propostas estilísticas do século vinte: art-nouveau, art-deco, ecletismo – onde se destaca o neo-colonial - e modernismo se misturam aos exemplares “puros” da arquitetura tradicional portuguesa e dão ao conjunto uma rica variedade (BURNETT, 1999).

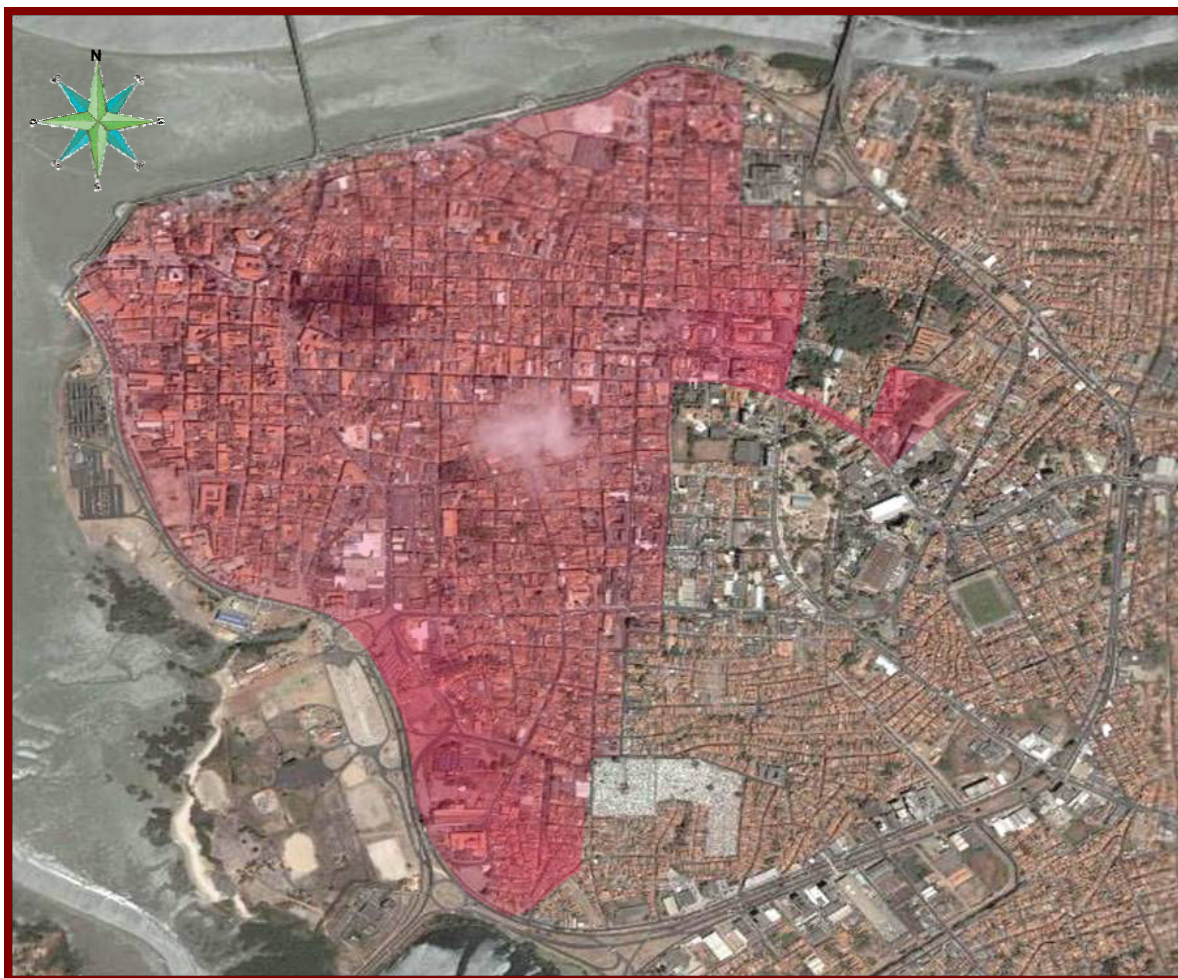


Figura 26: Área sob proteção estadual
Fonte: acervo do autor

- **Legislação Estadual**

Subordinado à Secretaria de Estado da Cultura, o Departamento do Patrimônio Histórico, Artístico e Paisagístico do Maranhão, DPHAP-MA é o órgão responsável pela proteção e fiscalização do acervo cultural do Estado. Como instrumento legal, conta com a Lei de Tombamento 5 082, nova versão da legislação de 1973, aprovada em dezembro de 1990 pela Assembléia Legislativa do Estado e que apresenta os mesmos mecanismos da lei federal quanto aos procedimentos legais para requerer proteção de um bem cultural. Na ocasião de sua reformulação, foi incluída uma legislação específica sobre penalidades pecuniária aos que danificam o acervo protegido (BURNETT, 1999).

4.2.3 Áreas e Monumentos sob Proteção Federal

São 978 imóveis de valor histórico e paisagístico em 60 hectares, tombados em 23 de dezembro de 1955 e 13 de março de 1974 pelo Governo Federal por meio do IPHAN. A área de proteção federal, que compreende o núcleo original da cidade e sua expansão no sentido sul (segundo mostra a figura 27), se caracteriza pela arquitetura tradicional portuguesa - conhecida popularmente como arquitetura colonial, ainda que cronologicamente alcance o período do império no Brasil. A área de tombamento compreende os bairros da Praia Grande, Desterro e Ribeirão, além das praças Benedito Leite e João Lisboa e o acervo arquitetônico e paisagístico da Praça Gonçalves Dias (BURNETT, 1999).



Figura 27: Área sob proteção federal
Fonte: acervo do autor

4.2.4 Área listada como Patrimônio Cultural da Humanidade

A área incluída na listagem do patrimônio mundial possui 1.369 edificações, em um perímetro que envolve exemplares e logradouros na área federal e algumas quadras estaduais, como se pode verificar na figura abaixo.



Figura 28: Área listada como patrimônio mundial
Fonte: acervo do autor

4.2.5 Caracterização do Centro Histórico

Estabelecida em sítio urbano elevado e de topografia acidentada, São Luís é dotada de ladeiras, escadarias, pavimentação rugosa e irregular e passeios estreitos. O sítio onde está implantado o Centro Histórico é caracterizado por uma elevação de cerca de 25m e um platô central circundado por uma faixa plana rente ao Anel Viário, o Aterro

do Bacanga. Este promontório é determinado pelos rios Anil e Bacanga, que desembocam em frente ao Palácio dos Leões¹⁶, na Baía de São Marcos.

O desenvolvimento espacial de São Luís se deu por meio de arruamento orientado nos eixos norte-sul e leste-oeste. As ladeiras e escadarias existentes ligam a zona portuária às áreas residencial e comercial localizadas no platô central. A dimensão reduzida, as vias estreitas que determinam quadras pequenas e o baixo gabarito das edificações contribuem para a criação de uma escala humana harmoniosa. Seu Centro Histórico possui tecido regular e edificações implantadas sobre uma malha viária ortogonal (ESPÍRITO SANTO, 2006).

As fachadas apresentam ritmo constante e simétrico das aberturas, ocupando completamente as testadas dos lotes e estabelecendo um alinhamento contínuo sobre as calçadas, sem recuos frontais ou laterais. Leves modificações na direção e largura das ruas e a delimitação de pequenos espaços abertos distribuídos na área conferem certo ritmo à paisagem urbana de São Luís.

Quanto às edificações características do Centro Histórico, os tipos de habitação característicos do conjunto tombado são os solares, os sobrados e as casas térreas. Os solares são edificações tipicamente residenciais e foram construídos com alinhamento pela alta burguesia dos séculos XVIII e XIX. Destacam-se pela suntuosidade e elegância de seu acabamento. Os sobrados, construídos no mesmo período por comerciantes, têm o térreo destinado ao estabelecimento comercial e os demais pavimentos reservados para habitação, porém sem o mesmo esplendor dos solares.

As moradas térreas são tipologicamente hierarquizadas. Essa hierarquia surgiu pela diferença de poder aquisitivo entre as classes sociais. As moradas chamadas de porta e janela caracterizavam-se por serem casas de pouca frente e, assim como sua denominação, possuem apenas uma porta e uma janela para a rua. As meias-moradas tinham como característica principal um corredor lateral, com a porta de entrada em uma das extremidades e duas janelas laterais. $\frac{3}{4}$ de morada apresentam uma porta ladeada em um dos flancos por uma janela e no outro por duas.

Já as casas de morada inteira, assim chamadas por terem um corredor central, são expressões correntes na arquitetura colonial brasileira. Em fachada, apresenta uma porta central com duas janelas de cada lado. Por fim, o tipo morada e meia apresenta uma

¹⁶ Atual sede do Governo do Estado do Maranhão.

porta e seis janelas. Corresponde a uma morada inteira acrescida de duas janelas de um lado.

As edificações são implantadas em lotes com planta geralmente em forma de L (as maiores em forma de U), com pátios internos. São dotadas de elementos arquitetônicos adaptados ao clima local, como os elevados pés-direitos e varandas guarnecidas de esquadrias do tipo veneziana, voltadas para os pátios internos, possibilitando a ventilação e a aeração dos ambientes. Além disso, os azulejos portugueses são utilizados como revestimento das fachadas com a função de impermeabilização, protegendo-as contra as chuvas intensas.

Como pode ser verificado na tabela abaixo, em relação ao uso, em todo o conjunto preservado, destacam-se as residências unifamiliares, o alto percentual de imóveis desocupados e com usos institucionais e comerciais. A área de tombamento federal é marcada pelas características ligadas ao estilo tradicional português (edificadas segundo os parâmetros utilizados em Portugal para a reconstrução de Lisboa após o terremoto de 1755), enquanto a corrente moderna se destaca na área de tombamento estadual. A maioria das edificações tombadas é formada por casas térreas. Na área federal, os imóveis encontram-se em estado regular de conservação e na área estadual, a maioria das edificações está em bom estado, apesar disto, 11% delas já se encontram em ruínas.

GABARITO								
	1 pavim.	2 pavim.	3 pavim.	4 pavim.	5 pavim.	6 ou + pavim.	Lote vazio	
Federal	51	36	10	2	1	0		
Estadual	68,31	27	2,61	0,51	0,12	0,12	1,33	
ESTILO ARQUITETÔNICO								
	Tradicional português	Neoclássico	Moderno	Art Decô	Neocolonial	Eclético	Popular	Lote vazio
Federal	56	0,5	16,05	4	4	9	10	**
Estadual	15,92	0	21,36	0,71	2,09	12,45	46,14	1,33
USO								
	Comércio	Serviço	Institucional	Indústria	Residencial Unifamiliar	Residencial multifamiliar	Misto	Sem Uso
Federal	18,30	13,19	13,49	***	20,86	2,15	12,07	19,94
Estadual	20,28	12,85	3,58	0	53,05	0,51	3,97	5,76
CONSERVAÇÃO								
	Ruína	Péssimo	Regular	Bom	Lote vazio			
Federal	11	36	43	10	**			
Estadual	0,71	7,71	22,72	67,53	1,33			

Números em %

Tabela 1 – Caracterização do Centro Histórico de São Luís
Fonte: Instituto de Planejamento – IPLAN, 1998.

* O IPHAN considerou 5 ou mais pavimentos

** Lotes vazios na área federal, contabilizados à parte

*** Uso industrial não incluído no levantamento do IPHAN