

UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO
ESCOLA DE MINAS

O DESAFIO CONTEMPORÂNEO DA ACESSIBILIDADE EM SÍTIOS HISTÓRICOS: O CASO DAS ESCADARIAS NA CIDADE DE OURO PRETO - MG



Marisa Ferrareto Jayme

OURO PRETO
2018

Marisa Ferrareto Jayme

**O DESAFIO CONTEMPORÂNEO DA ACESSIBILIDADE EM SÍTIOS HISTÓRICOS:
O CASO DAS ESCADARIAS NA CIDADE DE OURO PRETO - MG**

Trabalho Final de Graduação apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Ouro Preto, como requisito para a obtenção do grau de Bacharela em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Bruno Tropia Caldas

Coorientadora: Prof.^a M.^a Fernanda Alves de Brito Bueno

Ouro Preto

2018



ATA DE DEFESA DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Em 20 de Dezembro de 2018, reuniu-se a banca examinadora do trabalho apresentado como Trabalho de Conclusão do Curso Arquitetura e Urbanismo da Escola de Minas da UFOP, intitulado: **O DESAFIO CONTEMPORÂNEO DA ACESSIBILIDADE EM SÍTIOS HISTÓRICOS: O CASO DAS ESCADARIAS NA CIDADE DE OURO PRETO, MG**, do aluno(a) **MARISA FERRARETO JAYME**.

Compuseram a banca os professores(as) **BRUNO TROPIA CALDAS** (orientador), **VICTOR ESTRELA LAMOUNIER** (avaliador 1), **ANDRÉ HENRIQUE MACIEIRA DE SOUZA** (avaliador 2). Após a exposição oral, o(a) candidato(a) foi argüido(a) pelos componentes da banca, que em seguida reuniram-se reservadamente, e decidiram que o aluno (a) foi **APROVADA**, com a nota **8**.

Orientador(a)

Avaliador 1

Avaliador 2

RESUMO

Ouro Preto é uma cidade histórica de importância a nível mundial. A morfologia do seu tecido urbano remonta às cidades de origem portuguesa. As escadarias são elementos de presença marcante na paisagem da cidade, sendo por isso imprescindível promover a melhoria das condições de acessibilidade urbana para elas e o seu entorno imediato. No caso dos sítios históricos, a promoção da acessibilidade resulta ainda em maior fruição do património, contribuindo também para a sua preservação e valorização. A realização do diagnóstico de tipologias reconhecidas para as escadarias e a sistematiza em forma de inventário visa criar um material que possa subsidiar o planeamento de intervenções futuras.

ABSTRACT

Ouro Preto is a historic city of world-wide importance. The morphology of its urban fabric goes back to the cities of Portuguese origin. Stairs are elements of a marked presence in the city landscape, and it is therefore imperative to promote the improvement of urban accessibility conditions for them and their immediate surroundings. In the case of historical sites, the promotion of accessibility also results in greater fruition of the patrimony, contributing also to its preservation and valorization. The diagnosis of typologies recognized for staircases and systematised in the form of an inventory aims at creating a material that can support the planning of future interventions.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Panoramas mundial e nacional da abordagem da inclusão social e da acessibilidade como uma nova perspectiva.	13
Figura 2: Calçamento irregular em pedra, Goiás/GO, 2013.	23
Figura 3: Calçadas e edifícios sem acessibilidade, Corumbá/MS, 2010.	23
Figura 4: Presença de obstáculos sobre as calçadas, Brasília/DF, 2013.	23
Figura 5: Rebaixamento de calçadas permitindo livre circulação e acessibilidade, Chartres/França, 2011.	26
Figura 6: O caráter visual, simbólico, orientador, operacional e organizativo do pavimento.	28
Figura 7: Sinalização de orientação turística no centro de Bogotá, Colômbia, 2013.	29
Figura 8: Sinalização de monumento histórico em Londres, Reino Unido, 2011.	29
Figura 9: Mobiliário urbano em praça adjacente ao Museu de Londres, Reino Unido, 2011.	30
Figura 10: Ponto de ônibus em Marrakech, Marrocos, 2011.	30
Figura 11: Passarela em pedra na Rua do Rosário, Pirenópolis/GO, 2014.	33
Figura 12: Rampa com guarda-corpo, Pirenópolis/GO, 2014.	33
Figura 13: Escadinhas da Saúde no Percurso da Mouraria em Lisboa, Portugal.	34
Figura 14: O investimento formal em edifícios institucionais, situados em locais dominantes. Coimbra, Portugal.	37
Figura 15: O desenvolvimento da cidade em estreita relação com o sítio. Lisboa, Portugal.	37
Figura 16: Planta de análise dos declives da Alta de Coimbra.	38
Figura 17: Espaços com declives representados na planta de análise dos declives da Alta de Coimbra (eixo com declive inferior a 3%, eixo com declive entre 3 e 15% e eixo com declive superior a 15%, respectivamente).	39
Figura 18: Calçada da Figueirinha e Rua Castelo Picão, passeio em degraus na Travessa de São Tomé e passeio em patamares no Beco da Cardosa, respectivamente.	40
Figura 19: Arraiais de Vila Rica.	42
Figura 20: Destaque para a Ladeira de Santa Efigênia, com traçado das ruas em correnteza e casas alinhadas ao arruamento.	43

Figura 21: Declividade significativa na Rua das Flores, exigindo pequenas escadas ou rampas para o acesso às casas.	43
Figura 22: Mapa das escadarias de acesso às edificações.	45
Figura 23, Figura 24, Figura 25 (respectivamente): Casa da Ópera, Ministério Público e Museu da Inconfidência.	46
Figura 26, Figura 27, Figura 28 (respectivamente): Casario da Rua Alvarenga, Casa de Marília e Casa dos Inconfidentes.	47
Figura 29, Figura 30, Figura 31 (respectivamente): Igreja de Nossa Senhora do Carmo, Igreja Matriz de Santa Efigênia e Igreja de São Francisco de Paula.	48
Figura 32: Mapa das escadarias de transposição dos desníveis urbanos.	50
Figura 33, Figura 34 (respectivamente): Rua Paracatu e Rua Randolpho Bretas.	51
Figura 35, Figura 36, Figura 37, Figura 38, Figura 39 (respectivamente): Rua Amália Bernhaus, Travessa do Carmo, Travessa Roque de Paiva, Ligação entre a Rua Xavier da Veiga e a Rua das Mercês, Ligação entre a Rua Gabriel Santos e a Rua Prof. ^a Zizinha Cruz.	52
Figura 40: Cruzamento entre a Rua Padre Rolim e a Rua Henrique Gorceix.	54
Figura 41: Ladeira Farmacêutico Antônio Vieira de Brito.	54
Figura 42: As variáveis qualitativas do diagnóstico conforme a abordagem técnica do Iphan.	55

SUMÁRIO

Resumo	2
Introdução	8
1. Inclusão social e acessibilidade: um novo olhar para a arquitetura e o urbanismo	10
1.1 O conceito da inclusão social na atualidade	11
1.2 A acessibilidade como instrumento viabilizador de ambientes inclusivos: histórico e legislação	13
1.3 O papel e a relevância da acessibilidade em conjuntos urbanos de valor histórico e cultural	19
1.3.1 As áreas tombadas e seus conflitos contemporâneos: mobilidade e acessibilidade	22
1.3.2 Possíveis soluções de intervenção para a qualificação do espaço urbano nos centros históricos	24
1.3.3 Panorama das experiências nacionais e internacionais	32
2 O caso das escadarias no sítio histórico de Ouro Preto – MG	35
2.1 O urbanismo português e as especificidades do seu traçado: um olhar sobre Coimbra e Lisboa	36
2.2 A presença das escadarias no tecido urbano de Ouro Preto	41
2.2.1 Escadarias de acesso às edificações	44
2.2.1.1 Edifícios oficiais – Casa da Ópera, Ministério Público e Museu da Inconfidência	46
2.2.1.2 Edifícios particulares – Casario da Rua Alvarenga, Casa de Marília e Casa dos Inconfidentes	47
2.2.1.3 Edifícios religiosos – Igreja de Nossa Senhora do Carmo, Igreja Matriz de Santa Efigênia e Igreja de São Francisco de Paula	48
2.2.2 Escadarias de transposição dos desníveis urbanos	49
2.2.2.1 Tipologia I – Escadarias de acesso vertical contínuo, com presença de patamares e rua paralela	51
2.2.2.2 Tipologia II – Escadarias inseridas em ladeira	52
2.2.2.3 Tipologia III – Escadarias contínuas em cruzamento	53
2.2.2.4 Tipologia IV – Escadarias modificadas	53

3 As escadarias em Ouro Preto e as suas condições de acessibilidade: diagnóstico das tipologias I, II, III e IV	54
4 Considerações Finais	77
5 Referências	78

Introdução

A falta de adequação física e simbólica dos ambientes construídos às pessoas com deficiência é uma característica que acompanha a tradição arquitetônica ocidental, fundamentada na exclusão e discriminação praticadas e aceitas pelas sociedades que nos precederam. No entanto, os direitos sociais das pessoas com deficiência já foram reconhecidos há quase meio século, mas a teoria, a prática e a crítica da arquitetura e do urbanismo no Brasil ainda não reconheceram a acessibilidade ambiental como elemento essencial à arquitetura. (FERNANDINO, 2006, p. 9)

A citação com a qual se inicia o presente trabalho, embora impactante ao reconhecer uma lacuna no que se refere à consolidação da acessibilidade em nosso país no campo da arquitetura e do urbanismo, tem a intenção justamente de reforçar a relevância do tema da acessibilidade como um instrumento-chave para promover a inclusão social em um sentido mais amplo, sendo por isso digno de ser aprofundado.

Tema

O tema da acessibilidade será abordado neste trabalho sob uma perspectiva urbana, tendo como foco as áreas consagradas como patrimônio cultural e de interesse para a preservação.

Justificativa

A acessibilidade, ao se articular como uma possibilidade para se alcançar a eliminação de barreiras arquitetônicas presentes nos espaços edificados e urbanos através das soluções oferecidas pelo Desenho Universal, propicia a utilização segura, autônoma e confortável dos espaços a todos os indivíduos, mesmo aqueles que não se enquadram em situações de deficiência ou mobilidade reduzida, garantindo assim a democratização dos espaços e o exercício da cidadania por todos.

O caso dos sítios de preservação histórica é ainda mais peculiar neste contexto, pois o favorecimento do acesso pleno aos seus espaços gera uma qualificação urbana na qual as cidades passam a ser mais apropriadas à medida em que se tornam mais acessíveis e agradáveis. A maior apropriação dos conjuntos urbanos tombados se reflete, dessa forma, em uma fruição do patrimônio cultural mais convidativa, além de contribuir para a sua preservação e valorização.

Objetivo Geral

A partir de uma visão crítica dos problemas contemporâneos identificados nas áreas urbanas tombadas e das possíveis soluções de intervenção para a qualificação dos espaços urbanos, pretende-se colaborar para que o processo de inclusão social seja mais abrangente propondo melhorias na acessibilidade urbana do sítio histórico da cidade mineira de Ouro Preto.

Objetivos Específicos

Para tanto, partindo da necessidade de compreender a problemática das escadarias presentes nos sítios históricos sob o ponto de vista da promoção da acessibilidade, foram definidos os seguintes objetivos específicos para aprofundar o estudo do caso em Ouro Preto:

- Estudar a morfologia do tecido urbano;
- Pesquisar e identificar as diversas tipologias de escadarias presentes na cidade;
- Realizar um diagnóstico através de um inventário das escadarias, abordando aspectos como o redesenho urbano, a pavimentação, a sinalização e o mobiliário urbano;
- Incentivar a apropriação das escadarias, assim como de seus espaços adjacentes, tanto por moradores quanto por turistas.

Metodologia

Definida a abrangência da pesquisa e tendo como finalidade ampliar e promover as condições de acessibilidade urbana em Ouro Preto, a metodologia foi elaborada de modo a compreender uma pesquisa de campo na cidade buscando identificar as diversas tipologias de escadarias presentes no tecido urbano e diagnosticar as suas condições atuais de acessibilidade, baseando-se na revisão da literatura existente sobre o tema para auxiliar no entendimento das problemáticas encontradas. Neste sentido, o levantamento bibliográfico e a busca por trabalhos acadêmicos correlatos foram também norteados pela necessidade de aprofundar o conhecimento com relação às soluções de acessibilidade viáveis no ambiente urbano dos centros históricos, tais como a execução de rampas, a adequação da iluminação e da pavimentação, o uso de sinalização e de mobiliário urbano, ou ainda a implantação de equipamentos mecânicos de deslocamento vertical conforme a especificidade de cada caso.

1. Inclusão social e acessibilidade: um novo olhar para a arquitetura e o urbanismo

O mundo contemporâneo, diante de um constante processo de globalização, vem possibilitando formas de conexão e interatividade entre as pessoas e os meios cada vez mais amplas e expressivas. Neste cenário, tornou-se crescente a conscientização sobre a importância da inclusão social, não sendo mais concebível que qualquer tipo de limitação, seja física, cognitiva, sensorial ou até mesmo temporária, resulte na marginalização às dinâmicas sociais ou determine a dependência para uma participação plena em todos os aspectos da vida.

Um novo olhar sobre as diferenças humanas vem surgindo desde a década de 1980, fazendo com que novos conceitos e condutas sejam incorporados em vários setores pela sociedade. Dentro do universo da arquitetura e do urbanismo, a demanda por projetos que priorizem a eliminação de barreiras físicas ambientais tem se mostrado cada vez mais notável, buscando as soluções oferecidas pelo Desenho Universal como forma de garantir a acessibilidade para todos e uma arquitetura mais inclusiva para a concepção dos espaços.

Segundo a mestra Fernandino (2006), o comprometimento mais grave que a falta de acessibilidade ambiental pode gerar para as pessoas com deficiência consiste na perda do controle sobre o espaço pessoal e sobre a expressão da sua identidade, tão essenciais ao relacionamento social, fazendo com que passem a ocupar uma posição social de inferioridade e se tornem socialmente anônimos e excluídos. Neste sentido, a acessibilidade ambiental tem como objetivo eliminar as barreiras no espaço físico e permitir, assim, o desenvolvimento de uma competência ambiental das pessoas com deficiência, cuja satisfação social plena somente pode ser alcançada por meio da evolução para uma arquitetura universal baseada nos preceitos do Design Universal.

A arquitetura universal preconizaria, dessa forma, ambientes planejados para o uso de todos, dentro do limite possível, sem espaços ou equipamentos específicos para uso de grupos diferenciados de indivíduos. Dessa forma, espaços únicos garantiriam, sem diferenciações ou discriminações, a competência ambiental de todas as pessoas, inclusive daquelas com deficiência. Assim sendo, o conceito de arquitetura universal significaria espaços adequados física e simbolicamente a todas as pessoas. (FERNANDINO, 2006, p. 4)

1.1 O conceito da inclusão social na atualidade

Recentemente, desde a segunda metade do século XX e mais enfaticamente ainda nas primeiras décadas do século XXI, dada a possibilidade de finalmente aproximar aqueles que se encontravam historicamente excluídos de determinados setores ou espaços da sociedade, os debates em torno do tema da inclusão social têm se intensificado tanto no Brasil como no mundo, contribuindo para a construção e o aprimoramento de conceitos que possam favorecer cada vez mais o exercício e a consolidação das ações inclusivas.

Dentre as diversas conceituações de inclusão social, se destaca uma definição plural e abrangente elaborada pela professora Sposati (2000), segundo a qual o termo engloba a busca por sete utopias básicas que nem sempre podem ser mensuráveis, a saber:

- **Autonomia:** habilidade do cidadão em promover sua autossustentabilidade, satisfazendo necessidades relacionadas desde o mínimo de sobrevivência, como as vitais, até necessidades mais específicas, como aquelas consideradas especiais, culturais, políticas e sociais, além de ter reconhecida a sua dignidade e garantida a sua liberdade de expressão sob a ótica dos direitos humanos fundamentais;
- **Qualidade de vida:** possibilidade de melhor redistribuição dos produtos sociais e tecnológicos gerados por uma comunidade, visando o aproveitamento por todos os cidadãos aliado à diminuição da degradação e precariedade ambientais;
- **Desenvolvimento humano:** condição de atingir o mais elevado grau de capacidade humana, reduzindo privações ou sofrimentos e permitindo aos indivíduos em sociedade desenvolverem plenamente seus potenciais;
- **Equidade:** consolidação da igualdade de direitos e oportunidades de acesso aos mesmos, respeitando as diferenças humanas que se manifestam e configuram uma sociedade;
- **Cidadania:** acesso a um padrão básico de vida associado à participação em sociedade sob os mesmos direitos e deveres dos demais cidadãos;
- **Democracia:** alcance da condição de sujeito cidadão favorecendo o exercício da participação e do poder de decisão na esfera pública;
- **Felicidade:** propósito maior que extrapola a necessidade de proporcionar condições objetivas de vida ao evidenciar a importância da subjetividade que permeia os sentimentos humanos inerentes às realizações de cada indivíduo.

A professora Brumer, juntamente aos estudantes Pavei e Mocelin (2004), partindo da observação de que exercer atividades no setor informal, pedir esmolas ou vender bilhetes se constituem como práticas corriqueiras para deficientes visuais em diversos bairros da cidade gaúcha de Porto Alegre, enfatizam o entendimento da inclusão social como cidadania ao questionarem a possibilidade de acesso ou a restrição à uma profissão formal na economia. No primeiro caso, e não menos comum, encontram-se portadores de deficiência visual com carreiras profissionais de sucesso em áreas diversas como as de comunicação social e no meio artístico-musical, enquanto o segundo caso resulta na subordinação à prática de atividades consideradas depreciativas, não reconhecendo assim a condição de cidadão do indivíduo portador da deficiência visual.

Tal abordagem se reflete de modo semelhante na concepção de Maciel (2000), presidente da Associação do 3º Milênio – Centro de Democratização das Ciências da Informação. Ela amplia o entendimento da cidadania ao considerar que uma sociedade inclusiva é aquela que se compromete com as experiências a serem vivenciadas por pessoas portadoras de deficiência assim como por aquelas que se caracterizam como uma minoria, o que se reflete tanto na esfera social através da mútua interação entre pessoas com e sem deficiência, como no âmbito econômico com a diminuição dos custos sociais pelo fato de possibilitar a condição de cidadãos produtivos, participantes e conscientes de seus direitos e deveres em ambas as circunstâncias.

Dada a relevância de se conceber a inclusão social como um universo amplo capaz de suprir as necessidades de pessoas portadoras ou não portadoras de alguma deficiência, e considerando ainda que as situações de desvantagem com relação aos demais membros da sociedade podem se apresentar de modo temporário em determinados momentos da vida dos indivíduos e grupos sociais, faz-se imprescindível evitar a oposição entre as situações de inclusão e exclusão como se fossem sempre excludentes e definitivas.

Por este motivo, não obstante a essencial contribuição do conceito¹ mencionado na Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência para o contexto da inclusão social, a mestra Silva (2002) busca enfatizar que as deficiências não se caracterizam sempre como permanentes, podendo resultar de condições temporárias como no caso de idosos e obesos, restrições de saúde como aquelas nas quais pessoas em tratamento, grávidas ou convalescentes de cirurgia estão submetidas, além de situações inusitadas que ofereçam

¹ “Pessoas com deficiência são aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades de condições com as demais pessoas” (DECRETO FEDERAL Nº 6.949, 2009, art. 1).

dificuldades ao subir uma calçada por exemplo, como no caso de pessoas conduzindo carrinhos de bebês ou puxando um carrinho de feira.

1.2 A acessibilidade como instrumento viabilizador de ambientes inclusivos: histórico e legislação

Embora o respeito gradativo pelas diferenças entre os indivíduos e a busca por mais e melhores condições de igualdade e de oportunidades em todas as esferas sociais (tais como educação, trabalho, saúde, esporte, comunicação e direitos humanos) sejam a cada dia mais evidentes, é importante enfatizar que a discussão em torno de um novo olhar através das possibilidades oferecidas pela inclusão social e pela acessibilidade caracteriza-se como um acontecimento mundialmente novo na nossa história, conforme pode ser observado na seguinte linha do tempo (FIG. 1):

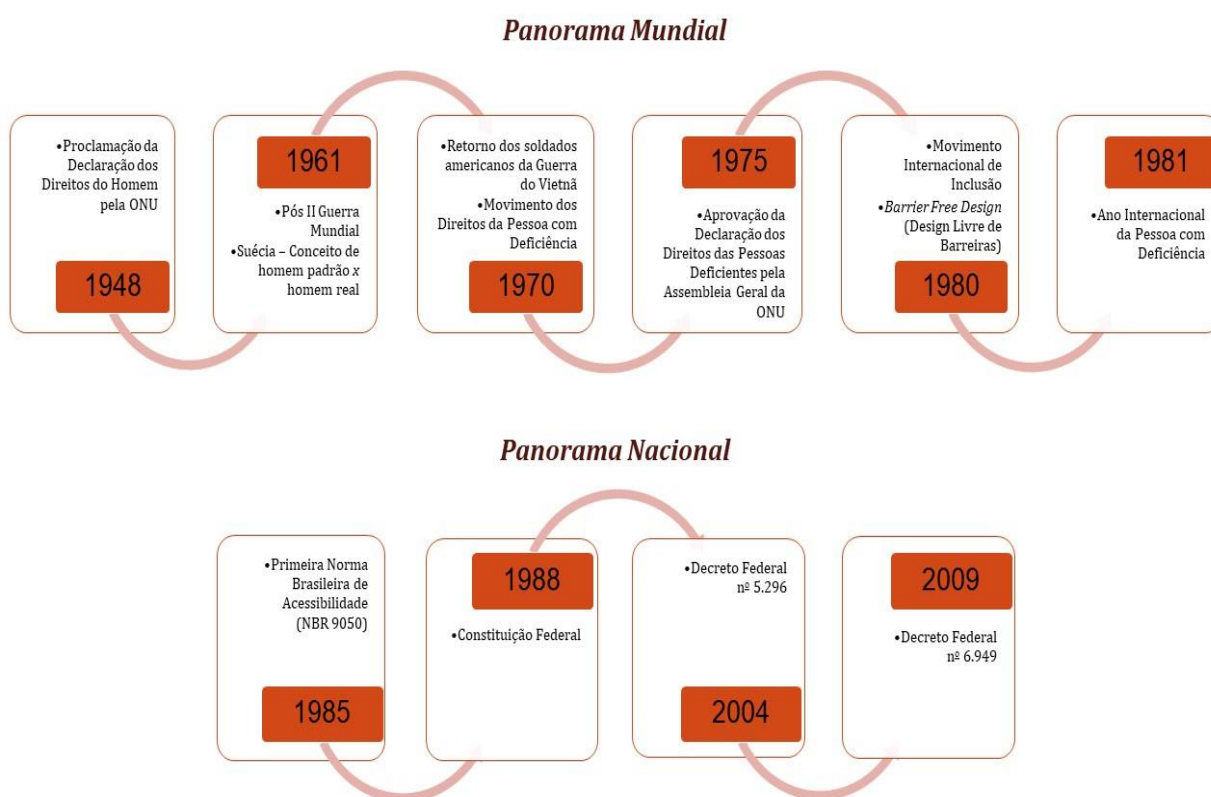


Figura 1: Panoramas mundial e nacional da abordagem da inclusão social e da acessibilidade como uma nova perspectiva.

Fonte: Elaborado pela autora (2018)

De acordo com as arquitetas Duarte e Cohen e o arquiteto Biocca (2016), o início da década de 1970 representa um período fértil de reivindicações e lutas em busca de uma vida independente e uma mudança de postura, marcado pelo retorno dos soldados americanos da Guerra do Vietnã aos Estados Unidos e pela intensificação do Movimento dos Direitos da Pessoa com Deficiência, o que resultou em iniciativas como a aprovação da Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes pela Assembleia Geral da ONU em 1975.

A pós-doutora Sarraf (2013) destaca que a própria definição do termo inclusão é recente e surgiu durante a década de 80 com a criação do Movimento Internacional de Inclusão Social, que contou com a participação da ONU e da Unesco, além da forte união entre pessoas com deficiências diversas de vários países que reivindicavam a eliminação de barreiras físicas e sociais naquele momento. Segundo a autora, o ano de 1981 foi emblemático e é considerado como o Ano Internacional da Pessoa com Deficiência, dada a superação das dificuldades de comunicação e de fronteiras por todos os envolvidos na concretização do movimento.

A acessibilidade, considerando-a em seu sentido literal, que corresponde à qualidade daquilo que se apresenta com acesso, aproximação ou utilização de modo facilitado, surge então neste panorama como instrumento chave para promover a inclusão social, buscando garantir a melhoria da qualidade de vida de todas as pessoas, seja através da presença e das ações em espaços físicos, produtos, serviços, informações, bem como nos transportes.

A remodelagem pela qual o mundo vem passando, assim como o Brasil, desde o início da década de 1980 com as primeiras proposições do Movimento de Inclusão Social, se reflete não apenas em ações de sensibilização e conscientização que buscam a eliminação de barreiras que se traduzam eventualmente como atitudes de discriminação, mas também na criação de leis, documentos, normas e decretos que visam o objetivo de garantir os direitos das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

O Movimento de Inclusão Social, desde seu início na década de 1980, proporcionou um crescimento qualitativo e quantitativo na defesa dos direitos das pessoas com deficiência no Brasil em várias áreas, como direitos humanos, educação, trabalho, comunicação e cultura. Em todos os documentos, convenções, leis e normas baseadas nos conceitos desse movimento, os princípios da acessibilidade que pressupõem a mudança dos ambientes, serviços e atitudes estão presentes. (SARRAF, 2013, p. 51)

No contexto nacional, dentre os diversos documentos e normatizações resultantes da evolução do discurso propiciado pelo Movimento de Inclusão Social, consideram-se relevantes para o universo da arquitetura e do urbanismo: a Norma Brasileira de Acessibilidade a

Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos² - ABNT NBR 9050, que tem como objetivo proporcionar a utilização de maneira autônoma, independente e segura à maior quantidade possível de pessoas, observando a existência de características variáveis dentro de uma mesma população, tais como aquelas relacionadas à idade, estatura ou qualquer outra condição que limite a mobilidade ou a percepção do ambiente, e estabelecendo, enfim, critérios e parâmetros técnicos que possam ser adotados nas etapas de projeto, construção e instalação das edificações, seja no meio urbano ou rural, para que as condições de acessibilidade possam ser alcançadas (NBR 9050/15, 2015); e o Decreto Federal³ nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004, que estabelece normas gerais e critérios básicos que visam propiciar condições adequadas de acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. (DECRETO FEDERAL Nº 5.296/04, 2004)

Neste sentido, a definição e a constante ampliação do conceito da acessibilidade, tendo como premissa a adoção de soluções propostas pelo Desenho Universal, vem possibilitando a prática de uma arquitetura com natureza mais inclusiva. Se o uso é uma das necessidades fundamentais a serem satisfeitas através da concepção arquitetônica, a aplicação do conceito da acessibilidade oferece informações importantes e objetivas sobre características, adequações e adaptações necessárias para que os espaços projetados possam ser usufruídos por todos os indivíduos de forma ampla, quaisquer que sejam as diferenças entre os mesmos, cumprindo assim a sua função essencial e contribuindo para o bem-estar social.

Considerando ainda a igualdade de todos perante a lei, o viés inclusivo da acessibilidade é capaz de minimizar situações de vulnerabilidade vivenciadas permanentemente ou ainda em algum momento da vida no qual exista uma dificuldade de locomoção temporária por qualquer pessoa. *“A acessibilidade é a concretização de um direito. O direito à igualdade é estabelecido na Declaração dos Direitos do Homem, proclamada pela ONU, em 1948, e na Constituição Federal de 1988”* (RIBEIRO, S., 2014, p. 15).

A Norma Brasileira de Acessibilidade NBR 9050/15 caracteriza os diferentes tipos de deficiência que devem ser levados em consideração e define o termo acessibilidade como:

Possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de

² Apresenta diversas revisões, sendo a mais atualizada a terceira edição de 2015.

³ Regulamenta as Leis Federais nº 10.048 e nº 10.098 de 2000, através das quais foi possível decretar por lei os princípios e conceitos da primeira Norma Brasileira de Acessibilidade redigida em 1985.

uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida. (NBR 9050/15, 2015, p. 2)

De acordo ainda com a mesma norma, o Desenho Universal pode ser entendido como um conceito que se aplica à “*concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem utilizados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva*” (NBR 9050/15, 2015, p. 4).

O conceito de Desenho Universal começa a se desenvolver através da constatação de que, desde o momento em que uma pessoa nasce, inicia a interagir com o ambiente como forma de superação das suas barreiras para ter acesso a algo que lhe proporcione satisfação ou prazer, sendo que este processo de aprendizagem vai evoluindo com o passar do tempo. Ocorre que, diante de um quadro de susceptibilidade, no qual algumas pessoas possam vir a adquirir limitações sensoriais, cognitivas, físico-motoras ou múltiplas ao longo da vida, ou ainda já terem nascido com tais restrições, o Desenho Universal se apresenta como uma ferramenta fundamental para facilitar a vida cotidiana de qualquer pessoa, respeitando assim a diversidade humana e promovendo a inclusão de todos nos espaços de convivência social.

Segundo Sarraf (2013, grifos da autora), o Desenho Universal se evidencia como uma evolução da **Barrier Free Design** (Design Livre de Barreiras), primeira manifestação de atenção às diferenças na concepção de ambientes, e se caracteriza como um conceito da arquitetura e do **design** que procura reconhecer a diversidade humana. Foi um movimento que se desenvolveu paralelamente às reflexões e ao surgimento dos conceitos do Movimento de Inclusão Social, sendo iniciado por profissionais da área da arquitetura e da engenharia que tinham como propósito tornar possível o uso dos ambientes por uma sociedade em constante mudança.

Ainda segundo a mesma autora, no período pós Segunda Guerra Mundial, nações como Estados Unidos, Japão e diversos países europeus foram obrigadas a promover a integração social de indivíduos com deficiência, uma população então crescente por se tratar em muitos casos de vítimas de guerra. O Desenho Universal se dispunha, desse modo, como uma solução para as mudanças sociais enfrentadas naquele momento. A partir desta nova necessidade de se desenvolver uma linguagem comum que permitisse a acessibilidade nos espaços gerais, foi discutida pela primeira vez na Suécia, em 1961, a reestruturação e recriação do conceito de homem padrão, consolidado desde a Grécia Antiga e reafirmado durante o Renascimento Europeu, passando-se a considerar o homem real como representante dos indivíduos dentro da

concepção de diversidade que não apenas reconhece, mas também respeita e celebra as diferenças.

Ao propor soluções que possam ser adotadas em projetos arquitetônicos e urbanísticos, eliminando barreiras para que se viabilize a acessibilidade tanto no ambiente físico das edificações quanto no das cidades, o Desenho Universal proporciona a concepção de ambientes mais convenientes, seguros e agradáveis para o uso e a apropriação por todos. A obrigatoriedade da sua aplicação no Brasil é garantida por lei através do Decreto Federal nº 5.296/04, que aborda em seu artigo 8º e inciso IX uma definição para o Desenho Universal que aprecia as diferentes características antropométricas e sensoriais entre as pessoas, buscando possibilitar a concepção de espaços, artefatos e produtos que possam ser acessados de forma autônoma, segura e confortável por todos. Ainda conforme o referido Decreto, para a implementação desta definição, o artigo 10º determina que as normas técnicas de acessibilidade da ABNT, a legislação específica e as regras contidas no Decreto devem ser utilizadas como referências básicas para atender aos princípios do Desenho Universal na concepção e na implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos. (DECRETO FEDERAL Nº 5.296, 2004)

Desta forma, buscando proporcionar o convívio entre todos os indivíduos, ainda que as formas de acesso em um mesmo ambiente sejam distintas diante das diferenças, e almejando ainda a proposição de uma arquitetura e um design mais humanizados e preocupados com a valorização da diversidade humana, foram definidos sete princípios do Desenho Universal que podem ser aplicados a todos os ambientes, produtos e serviços, sendo adotados mundialmente e contribuindo para nortear os projetos que priorizem a acessibilidade plena. Tais princípios são estabelecidos do seguinte modo pela Norma Brasileira de Acessibilidade NBR 9050/15 (QUADRO 1):

QUADRO 1 - PRINCÍPIOS DO DESENHO UNIVERSAL

	Uso equitativo: é a característica do ambiente ou elemento espacial que faz com que ele possa ser usado por diversas pessoas, independentemente de idade ou habilidade. Para ter o uso equitativo deve-se: propiciar o mesmo significado de uso para todos; eliminar uma possível segregação e estigmatização; promover o uso com privacidade, segurança e conforto, sem deixar de ser um ambiente atraente ao usuário. (NBR 9050/15, 2015, p. 139, grifo do autor)	A equidade de uso pode ser observada em rampas de acesso por exemplo, pelo fato de inibirem a discriminação de pessoas com mobilidade restrita em relação àquelas que fazem uso de escadas.
	Uso flexível: é a característica que faz com que o ambiente ou elemento espacial atenda a uma grande parte das preferências e habilidades das pessoas. Para tal, devem-se oferecer diferentes maneiras de uso, possibilitar o uso para destros e canhotos, facilitar a precisão e destreza do usuário e possibilitar o uso de pessoas com diferentes tempos de reação a estímulos. (NBR 9050/15, 2015, p. 139, grifo do autor)	A presença de um patamar horizontal em uma escada rolante pode oferecer, por exemplo, a flexibilidade de uso na medida em que o usuário adquire tempo para se adaptar à mudança de velocidade antes da subida.
	Uso simples e intuitivo: é a característica do ambiente ou elemento espacial que possibilita que seu uso seja de fácil compreensão, dispensando, para tal, experiência, conhecimento, habilidades linguísticas ou grande nível de concentração por parte das pessoas. (NBR 9050/15, 2015, p. 139, grifo do autor)	O uso intuitivo pode ser alcançado através do emprego de símbolos, mapas e placas informativas disponibilizados em locais próximos aos acessos.
	Informação de fácil percepção: essa característica do ambiente ou elemento espacial faz com que seja redundante e legível quanto a apresentações de informações vitais. Essas informações devem se apresentar em diferentes modos (visuais, verbais, táteis), fazendo com que a legibilidade da informação seja maximizada, sendo percebida por pessoas com diferentes habilidades (cegos, surdos, analfabetos, entre outros). (NBR 9050/15, 2015, p. 139, grifo do autor)	A comunicação perceptível pode se estabelecer com a utilização de cores diversas que despertem a atenção do usuário, assim como através do uso de pisos táteis no caso da orientação necessária para pessoas com deficiência visual.
	Tolerância ao erro: é uma característica que possibilita que se minimizem os riscos e consequências adversas de ações acidentais ou não intencionais na utilização do ambiente ou elemento espacial. Para tal, devem-se agrupar os elementos que apresentam risco, isolando-os ou eliminando-os, empregar avisos de risco ou erro, fornecer opções de minimizar as falhas e evitar ações inconscientes em tarefas que requeiram vigilância. (NBR 9050/15, 2015, p. 139, grifo do autor)	Os riscos e as consequências adversas de acidentes podem ser minimizados em um projeto de várias formas, entre as quais através do emprego de corrimão e piso antiderrapante em escadas e rampas.
	Baixo esforço físico: nesse princípio, o ambiente ou elemento espacial deve oferecer condições de ser usado de maneira eficiente e confortável, com o mínimo de fadiga muscular do usuário. Para alcançar esse princípio deve-se: possibilitar que os usuários mantenham o corpo em posição neutra, usar força de operação razoável, minimizar ações repetidas e minimizar a sustentação do esforço físico. (NBR 9050/15, 2015, p. 139, grifo do autor)	O baixo esforço físico pode ser favorecido em um projeto quando, por exemplo, são implementadas escadas e esteiras rolantes para possibilitar o deslocamento vertical de um nível para o outro.
	Dimensão e espaço para aproximação e uso: essa característica diz que o ambiente ou elemento espacial deve ter dimensão e espaço apropriado para aproximação, alcance, manipulação e uso, independentemente de tamanho de corpo, postura e mobilidade do usuário. Desta forma, deve-se: implantar sinalização em elementos importantes e tornar confortavelmente alcançáveis todos os componentes para usuários sentados ou em pé, acomodar variações de mãos e empunhadura e, por último, implantar espaços adequados para uso de tecnologias assistivas ou assistentes pessoais. (NBR 9050/15, 2015, p. 140, grifo do autor)	A dimensão e o espaço apropriados para o acesso e o uso podem ser traduzidos em um projeto quando se reconhece, por exemplo, a passagem de pessoas obesas e cadeirantes para o dimensionamento adequado de elementos como portas e catracas.

Fonte: Elaborado pela autora (2018)

1.3 O papel e a relevância da acessibilidade em conjuntos urbanos de valor histórico e cultural

Os conjuntos urbanos reconhecidos como Patrimônio Cultural da Humanidade são distinguíveis pelo valor universal que expressam através de suas características históricas e culturais vivenciadas ao longo do tempo, constituindo-se em elementos significativos capazes de unir os indivíduos e gerar o sentimento de pertencimento social através da consciência da memória e da identidade construídas por um povo e sua nação.

Neste sentido, a professora Santos (2007 *apud* DUARTE *et. al*, 2016) aponta que uma cidade construída por seus usuários revela marcas deixadas ao longo do tempo, sendo que o desenvolvimento de experiências e memórias estimulado pelo contato com o patrimônio edificado pode propiciar o resgate dos laços afetivos estabelecidos com a instituição e favorecer, desse modo, o resgate da identidade e a apropriação desse patrimônio por todos os seus usuários, reestabelecendo o seu verdadeiro sentido na cidade.

Atualmente, ao mesmo tempo em que as reflexões sobre o conceito de patrimônio vêm se mostrando mais abrangentes, reestruturando as imprescindíveis medidas de restauração e de conservação como forma de garantir a transmissão às gerações futuras dos valores agregados às ações e aos produtos de uma sociedade característicos de um momento específico, mais evidentes tem se mostrado os novos ângulos de visão sobre as soluções de acessibilidade como forma de alcançar a democratização do espaço urbano.

Na verdade, ambas as mudanças de foco – a que se refere ao **patrimônio** e aquela que visa à **acessibilidade universal** – são facetas de uma mesma visão de mundo que atesta as mentalidades deste século XXI na aceitação de um mundo mais plural e diversificado. A admissão dos conceitos, acima elencados, como premissa de uma nova sociedade impõe um verdadeiro acesso à cidadania; rechaça as desigualdades sociais e preza por ações que visam à melhoria da qualidade de vida para todos. (DUARTE *et. al*, 2016, p. 297, grifos nossos)

Diante do desafio de promover a inclusão de todos os indivíduos no espaço urbano, tornando as cidades mais acessíveis e apropriadas por moradores e turistas, e constatando ainda a excepcional potencialidade simbólica das áreas tombadas pelo seu valor histórico e cultural, a coordenadora técnica do Iphan-DF Ribeiro, S. (2014) enfatiza que tais áreas devem apresentar espaços que possibilitem o conhecimento, o usufruto e a apreciação do patrimônio cultural, valorizando o espaço urbano como lugar de encontro, circulação, cruzamento de diferenças e, por fim, caracterizando-o como lugar de fruição do patrimônio no caso dos centros históricos.

Para tanto, esses espaços devem se propor a possibilitar tanto a permanência de todos os usuários como um deslocamento fácil e seguro, garantindo assim o direito constitucional à cidade e à cultura.

A mestra Ribeiro, G. (2008) indica que para atender às distintas características dos usuários é fundamental conhecer as particularidades do ambiente, dada a observação de que a criação e a recriação dos espaços por parte da população refletem sua percepção e necessidades, decorrendo de uma interação diária com o ambiente urbano construído e da influência exercida pelas condições do mesmo. Dessa forma, ao possibilitar que as ações de criar e recriar sejam realizadas por mais pessoas, conquista-se uma integração melhor e um maior comprometimento com a preservação do espaço, seja pela identificação cultural como pela possibilidade de convívio com igualdade entre todos.

Considerando ainda que a apropriação e a valorização dos conjuntos urbanos de interesse cultural dependem da qualidade oferecida por seus espaços públicos, e que esta pode ser alcançada através de intervenções urbanísticas e da construção de equipamentos urbanos específicos, Duarte *et. al* (2016) oferecem uma reflexão sobre a busca do equilíbrio entre o respeito à preexistência do objeto patrimonial e o projeto de acessibilidade plena⁴ para o maior número de pessoas. Segundo os autores, e estendendo a interpretação para o caso do conjunto urbano patrimonial, encontrar a harmonia entre o projeto acessível e a melhoria do conjunto histórico inclui minimizar o impacto estético de intervenções sobre as características históricas e estruturais do tecido urbano, de modo a evitar o prejuízo de imagem para a sua identidade original, além de não restringir a questão entre deixar prevalecer os valores da preservação sobre os requisitos de acessibilidade e utilização ou vice-versa.

Embora o foco deste trabalho seja o tema da acessibilidade, é essencial ressaltar que a qualificação dos espaços das cidades históricas brasileiras resulta principalmente de ações voltadas para uma melhor circulação e acessibilidade às pessoas, o que se traduz em intervenções urbanísticas que englobam soluções múltiplas de mobilidade e acessibilidade urbanas.

De acordo com Ribeiro, S. (2014), a mobilidade urbana permite a facilidade ao deslocamento e à circulação de pessoas e bens no espaço urbano, sendo um atributo das cidades que se relaciona com as condições das vias de acesso e as possibilidades de circulação. Além

⁴ Para se alcançar a acessibilidade plena, é indispensável primar pela adoção de aspectos emocionais, afetivos e intelectuais no que se refere à capacidade do espaço em acolher seus visitantes, ser compreendido e usufruído por todos propiciando, assim, o desenvolvimento de empatia e afeto em seus usuários. Desta forma, a acessibilidade plena extrapola as possibilidades resultantes quando se prioriza apenas a vertente física da acessibilidade. (DUARTE e COHEN, 2012 *apud* DUARTE *et. al*, 2016)

disso, representa um fator que ultrapassa as condições de deslocamento e o uso de meios de transporte, refletindo as relações que os indivíduos estabelecem com o espaço, os objetos e os meios empregados para a locomoção. *“Sobre a mobilidade deve-se entender que ela é essencial para o crescimento ordenado das cidades. Uma das características básicas de seus usuários é a possibilidade de locomoção”* (PAIVA, 2009, p. 39).

A acessibilidade se relaciona com o comportamento físico do espaço urbano e pode ser entendida como a disponibilidade de espaços que propiciem a autonomia nos deslocamentos e o acesso a bens, serviços e equipamentos públicos de forma fácil e segura para todos.

Nos espaços urbanos, o conceito de acessibilidade articula-se ao planejamento e à organização do território e não deve ser confundido com a simples eliminação de barreiras⁵ de maneira pontual e sim levar ao reconhecimento do direito das pessoas com deficiência de usufruir dos espaços urbanos com conforto, segurança e autonomia. Nesse sentido, a acessibilidade não se configura como uma questão meramente técnica, mas como uma questão social: o pleno direito ao uso da cidade. (RIBEIRO, S., 2014, p. 15)

Com o intuito de favorecer a promoção de intervenções que pudessem incorporar a acessibilidade universal ao patrimônio cultural, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) editou sua primeira Instrução Normativa nesta direção em 25 de novembro de 2003, estabelecendo diretrizes, critérios e recomendações para orientar a implantação das condições de acessibilidade adequadas aos bens culturais protegidos em nível federal. Além disso, a elaboração de diagnósticos, a implementação de projetos de intervenção e a formulação de programas, entre outras práticas, devem ter como referências básicas a Lei Federal nº 10.098/2000, a NBR 9050 da ABNT e a própria Instrução Normativa citada. (IPHAN, 2003)

Para a questão das dificuldades de acesso ainda presentes nos sítios históricos construídos, o Iphan faz a seguinte colocação sobre as possíveis soluções de intervenção como meio de promover a acessibilidade nestes espaços urbanos, salientando ainda que se deve ter cuidado para que não resultem em descaracterização do bem cultural e que todo projeto de intervenção a ser executado deve ser obrigatoriamente aprovado pelo órgão:

As **soluções para acessibilidade em sítios históricos**, arqueológicos e paisagísticos devem permitir o contato da pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade

⁵ Consistem em degraus nas travessias, calçadas irregulares, ausência de alerta ou direcionamento para a orientação de deficientes visuais, entre outras formas de obstáculo que podem ser superadas através de projetos que adotem o Desenho Universal e respeitem a diversidade de tipos de incapacidades dos indivíduos. As soluções de caráter universal incluem a execução de guias rebaixadas e rampas, calçadas com larguras adequadas, a diferenciação de piso através de texturas e, por fim, as ajudas técnicas, como por exemplo elevadores, esteiras e plataformas elevatórias. (RIBEIRO, S., 2014)

reduzida com o maior número de experiências possível, através de, pelo menos, **um itinerário adaptado**, observando-se ainda:

a) A implantação de condições de circulação que permitam a melhor e mais completa utilização do sítio, valendo-se de percursos livres de barreiras e sinalizados que unam, através de rota acessível, as edificações à via pública e aos diversos espaços com características diferenciadas.

b) A adaptação de percursos e implantação de rotas acessíveis deve considerar a declividade e largura de vias e passeios, os centros de interesse e de maior afluência de pessoas, os serviços e fluxos, e demais aspectos implicados na sua implementação.

c) A **instituição de um sistema integrado de elementos em acessibilidade**, referenciado nos parâmetros técnicos definidos pela ABNT, devendo-se considerar os seguintes procedimentos básicos: a adoção de pisos sinalizadores específicos, rampas e rebaixamento de calçadas; a reserva e distribuição de vagas para estacionamento; a concepção, adequação ou substituição dos elementos da urbanização e do mobiliário urbano; a adequação da sinalização, indicativa ou de trânsito, com especificações de cores, texturas, sons e símbolos.

d) A adoção de soluções complementares associadas à rota ou percurso acessíveis, tais como a utilização de veículos adaptados e mirantes, deve ser prevista em áreas de difícil acesso ou inacessíveis. (IPHAN, IN nº 01/03, 2003, p. 8, grifos nossos)

1.3.1 As áreas tombadas e seus conflitos contemporâneos: mobilidade e acessibilidade

As cidades históricas brasileiras enfrentam conflitos constantes diante do desafio de estabelecer uma convivência viável entre os mais variados elementos que compõem e caracterizam o tecido urbano, representados, entre outros, por moradores, turistas, edificações históricas, vias de tráfego, passeios, veículos e espaços públicos de encontro ou descanso.

Dentre as demandas que surgem desse contexto, ao qual se somam condicionantes geradas pelo modo de vida moderno, a mobilidade e a acessibilidade se destacam como uma necessidade real nos dias atuais pelo fato de contribuírem para que todos os indivíduos possam se deslocar plenamente nos espaços das cidades.

De acordo com Ribeiro, S. (2014), o traçado original dos núcleos urbanos históricos resulta da sua implantação no território, cuja topografia normalmente apresenta declives acentuados, além das condições e práticas locais e regionais, implicando na existência de barreiras arquitetônicas e urbanísticas que se constituem em percursos íngremes, passeios estreitos e sem sinalização, degraus, becos, pequenos largos, trajetos inseguros ou ainda automóveis disputando espaço com os pedestres.

Com relação às vias de tráfego, que configuram um elemento urbano importante para a mobilidade e a acessibilidade, a mestra Paiva (2009) indica que eram circuladas principalmente por pessoas e em menor proporção mercadorias transportadas em carros ou por escravos nas povoações mais antigas do Brasil, tendo mais significado como local de passagem e meio de

ligação entre domicílios e pontos de interesse coletivo do que como local de permanência. Esse modo de entendimento explica como adquiriram sua forma e disposição nesses locais, já que obedecem a uma hierarquia em função da importância funcional do deslocamento, do percurso e da mobilidade de bens e pessoas através da relação intrínseca que possuem com a formação e o crescimento da cidade.

Neste cenário, as dificuldades experimentadas nestes espaços urbanos se expressam muitas vezes através da irregularidade característica dos calçamentos (FIG. 2), da inacessibilidade em edificações históricas (FIG. 3) e pela presença de obstáculos ao longo do percurso de pedestres (FIG. 4).



Figura 2: Calçamento irregular em pedra,
Goiás/GO, 2013.
Fonte: RIBEIRO, S. (2014)



Figura 3: Calçadas e edifícios sem acessibilidade,
Corumbá/MS, 2010.
Fonte: RIBEIRO, S. (2014)



Figura 4: Presença de obstáculos sobre as calçadas,
Brasília/DF, 2013.
Fonte: RIBEIRO, S. (2014)

Assim, visando compreender melhor a questão da mobilidade e da acessibilidade nas áreas centrais dos conjuntos urbanos tombados, Ribeiro, S. (2014) evidencia como principais problemas:

- Conflito entre a circulação viária, com veículos pesados, e a estrutura urbana existente (ruas estreitas e calçamento irregular em pedra);
- Frequentes congestionamentos de veículos;
- Exíguos espaços para pedestres (calçadas estreitas) ou com desníveis;
- Presença de obstáculos sobre as calçadas (postes, lixeiras, vegetação), ou escadas para acesso às edificações;
- Revestimento de calçadas incompatível com as raízes de árvores, que afloram e provocam rachaduras;
- Uso de espaços públicos como estacionamentos;
- Impacto do tráfego de veículos nas edificações antigas (fissuras e rachaduras em revestimentos, deslocamentos de telhas e até comprometimento estrutural);
- Deficiência de transporte coletivo e não atendimento a pessoas com deficiência de locomoção;
- Poluição ambiental (sonora, visual e atmosférica);
- Sinalização e mobiliários urbanos insuficientes, inexistentes ou mal instalados;
- Ausência de sinalização podotátil, para pessoas com deficiência visual;
- Iluminação precária;
- Ausência de política de estacionamentos adequada; e
- Ausência de infraestrutura cicloviária. (RIBEIRO, S., 2014, p. 19 e 20)

1.3.2 Possíveis soluções de intervenção para a qualificação do espaço urbano nos centros históricos

As soluções de acessibilidade se constituem como uma ferramenta de valor notável para a qualificação dos espaços nas cidades, seja no caso daquelas que possuem conjuntos históricos tombados ou não. Entretanto, sua implementação representa ainda um grande desafio a ser superado pelas áreas consagradas como patrimônio cultural, onde as intervenções voltadas para a acessibilidade precisam ser compatíveis com a preservação das características urbanas do ambiente histórico.

Nas palavras de Duarte *et. al* (2016), a complexidade dos temas da acessibilidade urbana e do patrimônio cultural se revela no fato de que não existem receitas prontas a serem aplicadas, sendo que cada caso deve ser tratado cuidadosamente e estudado em profundidade como forma de alcançar soluções que sejam ao mesmo tempo específicas, úteis e adequadas.

Para Ribeiro, G. (2008), o processo de tornar um sítio histórico acessível e satisfatório às necessidades de seus usuários deve se amparar na compreensão das suas especificidades em relação aos demais sítios, observando suas características intrínsecas como potencial histórico e cultural, principais atividades exercidas, tipos de usuários, legislação, entre outras. Com isso, é possível manter a identificação cultural entre a população e o ambiente ao mesmo tempo em que o seu caráter cultural, artístico e histórico é preservado.

Paiva (2009) enfatiza que, diante da busca por essa harmonia entre as soluções que proporcionem o mais alto nível de acessibilidade e a preservação dos recursos e materiais que transmitem um significado histórico da propriedade, o planejamento das intervenções deve ser cuidadoso e resultar de uma grande pesquisa que aponte quais as características mais importantes do espaço, o que é passível de modificação e em quais locais as intervenções podem ser realizadas.

Tendo como expectativa ampliar a visão sobre elementos que possam ser adotados como soluções para a acessibilidade urbana, e ressaltando ainda que tais elementos devem ser avaliados a partir do diagnóstico de cada município, serão abordados neste trabalho os seguintes aspectos relacionados à qualificação dos espaços urbanos nas áreas de valor histórico e cultural: redesenho urbano, pavimentação, sinalização e mobiliário urbano.

Redesenho Urbano

O desenho urbano se relaciona com o modo de organização física dos espaços, refletindo uma composição que busca favorecer a funcionalidade das cidades através da apropriação e da utilização dos seus espaços. É fundamental compreender que a formação e estruturação das cidades se traduz em um processo histórico e cultural; entretanto, muitas cidades ainda apresentam desenhos urbanos que são condicionados à padrões que não correspondem às necessidades contemporâneas, além de não considerarem a existência de necessidades espaciais específicas e de formas diversas de apropriação dos espaços urbanos.

Neste contexto, as propostas de redesenho urbano surgem como uma possibilidade de solução para os problemas encontrados nos espaços das cidades, como por exemplo a proposta de ampliar as condições e melhorar a qualidade dos deslocamentos para garantir a acessibilidade e contribuir para que a fruição do patrimônio nos conjuntos históricos se transforme em uma experiência mais enriquecedora para todos.

Para assegurar a circulação de pedestres em vias públicas, praças, logradouros, parques e demais espaços de uso público, o Decreto Federal nº 5.296/04 determina no § 1º do art. 15 que o planejamento das intervenções deve incluir a construção de calçadas ou ainda a adaptação de situações consolidadas, como a instalação de piso tátil direcional e de alerta e, também, a execução de calçadas rebaixadas com rampa acessível (FIG. 5) ou de faixa elevada para a travessia em nível. (DECRETO FEDERAL Nº 5.296, 2004)



Figura 5: Rebaixamento de calçadas permitindo livre circulação e acessibilidade, Chartres/França, 2011.
Fonte: RIBEIRO, S. (2014)

Segundo Ribeiro, S. (2014), de um modo geral, as seguintes orientações devem ser consideradas no caso do planejamento de intervenções de redesenho urbano nos espaços públicos dos centros históricos:

- Priorização de ações que possibilitem o máximo de acessibilidade com o mínimo de impacto sobre o patrimônio cultural;
- Cortejo com a Lei de Uso e Ocupação do Solo, principalmente naqueles polos geradores de tráfego, para onde se devem pensar espaços para pedestres de forma estratégica, além de meios de acesso como ônibus e demais infraestruturas;
- As intervenções devem ser percebidas como alterações atuais;
- Priorização da adoção de recursos que possam ser reversíveis, para a possibilidade de inclusão de novos métodos, novas tecnologias;
- As adaptações executadas devem ser compatíveis com o bem em proporção, cor, textura, para que possam ser percebidas como elementos contemporâneos;

- A sinalização horizontal e vertical deve apontar a existência de barreiras, de acessos, mudanças de sentido e direção, circuitos especiais e rotas acessíveis⁶;
- Quando possível, nos conjuntos urbanos de valor cultural, prever a instalação de semáforos com dispositivo sonoro para atendimento às pessoas com deficiência visual;
- Inclusão de representações gráficas e maquetes táteis que permitam, em lugar acessível, a leitura integral do patrimônio cultural. Desde que consideradas as especificidades morfológicas, arquitetônicas e de textura dos conjuntos urbanos, devem ser cumpridas as exigências dispostas nas normas técnicas da ABNT. (RIBEIRO, S., 2014, p. 59 e 60)

De modo mais específico ainda, os sítios históricos que se encontram implantados em colinas de modo semelhante ao objeto de estudo deste trabalho, além das intervenções propostas através do uso de corrimãos, guarda-corpos e rampas, devem buscar soluções de acessibilidade mais engenhosas como:

- Vias pedonais.
- Escadas em substituição de rampas.
- Eliminação do tráfego em certas áreas.
- Criação de bolsas de estacionamento exteriores à malha antiga.
- Animação de rua que confira segurança ao bairro.
- Equipamento social e outros capazes de gerar centralidade.
- Acessibilidade através de meios mecânicos. (LOBO e SILVA, 2012, p. 450 e 451)

Pavimentação

A pavimentação exerce um papel essencial nas cidades ao possibilitar melhorias nos espaços urbanos, na qualidade de vida e, finalmente, na integração entre os usuários. Nas palavras de Ribeiro, S. (2014, p. 62): *“Participa da composição do espaço e comunica por meio de seu desenho. Pode ser um elemento importante na sinalização, com definição de marcos que definem percursos.”*

Segundo a mestra Pimenta (2009), o pavimento pode contribuir para o desenvolvimento dos espaços da cidade através da sua personalidade, apresentando caráter visual, simbólico, orientador, operacional e organizativo (FIG. 6).

⁶ A rota acessível pode ser definida como “[...] trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecte os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida. [...]” (NBR 9050/15, 2015, p. 5). Ribeiro, S. (2014) ressalta que a concepção da rota acessível deve considerar os caminhos naturais e ligação entre os principais setores de uma cidade, sendo composta por um conjunto de vias reservadas para os pedestres, para os veículos motorizados ou não e para os meios de comunicação. Além disso, elementos como estacionamentos, calçadas, faixas elevadas para a travessia de pedestres e rampas podem ser incorporados à rota acessível externa, assim como corredores, pisos, rampas, escadas e elevadores podem ser incorporados à rota acessível interna.

O caráter visual desempenha uma função estética no espaço urbano, promovendo a sua utilização e interesse por meio do emprego de elementos ornamentais apelativos, potencializando o seu sentido de movimento ou de permanência e transformando a sua escala em mais humana e compreensível; o caráter simbólico resulta por vezes da simples alteração no material do pavimento, tendo como base a comunicação para transmitir uma informação que simbolize algum momento na história e relembre o passado do lugar; o caráter orientador favorece a otimização de funções e a locomoção segura para o transeunte ao diferenciar as várias características básicas da cidade como público e privado, aberto e fechado, movimento e repouso; por fim, o caráter organizativo do pavimento se expressa através do seu material, textura e padrão, sendo capaz de unir ou separar os vários elementos que constituem o espaço ao agir segregando funções ou, pelo contrário, ao ser uma plataforma homogênea e unificadora que imprime uma nova leitura ao espaço. (PIMENTA, 2009)

Com relação ao caráter operacional, o arquiteto Cullen (2006) esclarece que o pavimento desenvolve todo o seu trabalho em duas dimensões, existindo como uma superfície de ligação por entre e à volta das edificações e exercendo difíceis tarefas que produzem o efeito da sociabilidade, tais como convencer, segregar funções, acentuar marcas e reunir e/ou dividir através de padrões superficiais.



Figura 6: O caráter visual, simbólico, orientador, operacional e organizativo do pavimento.
Fonte: PIMENTA (2009)

De acordo com Ribeiro, S. (2014), a definição do tipo de revestimento das calçadas deve considerar as atividades às quais ele vai dar suporte e a intensidade do uso, sendo que quando se tratar de uma pavimentação relevante no contexto da preservação esta escolha deve ser estabelecida pelo Iphan. Dessa forma, praças ou parques podem requerer uma pavimentação de saibro, parques infantis um revestimento com piso emborrachado para não machucar as crianças ao caírem e, centros históricos, um pavimento capaz de incorporar os componentes espaciais intrínsecos à sua forma e história.

Sinalização

A sinalização compõe os espaços urbanos como um elemento que busca organizar o fluxo dos deslocamentos tanto de pedestres como de veículos, tendo como base o uso da comunicação como meio para transmitir informações de forma clara e objetiva. Nos conjuntos urbanos de valor histórico e cultural exerce função ainda mais significativa ao contribuir para a acessibilidade, despertar o interesse turístico e ressaltar a importância do patrimônio cultural, resultando em uma maior apropriação e valorização dos espaços tombados.

Nesse sentido, o Guia Brasileiro de Sinalização Turística define este tipo de sinalização (FIG. 7) da seguinte forma: “*É a comunicação efetuada por meio de um conjunto de placas de sinalização, implantadas sucessivamente ao longo de um trajeto estabelecido, com mensagens escritas ordenadas, pictogramas e setas direcionais*” (DENATRAN, IPHAN e EMBRATUR, 2001, p. 20).

Ribeiro, S. (2014) faz uma abordagem interessante sobre o uso da sinalização urbana nos centros históricos como forma de buscar a interpretação do patrimônio, definindo o que se chama de sinalização interpretativa (FIG. 8). Neste caso, circuitos temáticos como os de monumentos, igrejas, parques, rotas de figuras históricas ou ainda relativas às manifestações culturais, podem ser definidos como trajetos turísticos interessantes a serem percorridos através da utilização de placas e sinalização interpretativas com informações históricas e ilustrações. Com isso, o visitante se sente mais integrado e consegue interagir melhor com o objeto de interesse, além de poder planejar de modo mais adequado o seu tempo para visitação.



Figura 7: Sinalização de orientação turística no centro de Bogotá, Colômbia, 2013.
Fonte: RIBEIRO, S. (2014)



Figura 8: Sinalização de monumento histórico em Londres, Reino Unido, 2011.
Fonte: RIBEIRO, S. (2014)

Buscando propiciar uma compreensão mais abrangente sobre a forma de utilização dos pictogramas universais de acessibilidade, Ribeiro, S. (2014) define ainda que:

O símbolo internacional de acesso indica a acessibilidade aos serviços e identifica espaços e equipamentos acessíveis que podem ser utilizados por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Essa sinalização deve ser colocada em conformidade com o padrão apresentado na NBR 9050, em local visível ao público em entradas, áreas e vagas de estacionamento, sanitários, áreas reservadas para pessoas em cadeiras de rodas, equipamentos exclusivos para o uso de pessoas portadoras de deficiência, rotas acessíveis, entre outros. (RIBEIRO, S., 2014, p. 64)

Merece destaque também o uso do piso tátil como elemento de sinalização em situações caracterizadas como restrição sensorial visual. Conforme a NBR 9050/15 (2015), pode ser classificado em dois tipos, sendo que o piso tátil de alerta se destina a alertar sobre um obstáculo enquanto o piso tátil direcional ou podotátil se constitui como linha-guia no decorrer do percurso. Tem como objetivo orientar pessoas com deficiência visual ou baixa visão e se caracteriza por textura e cor contrastantes em relação ao piso adjacente.

Mobiliário Urbano

O mobiliário urbano representa um componente que funciona como uma extensão da casa das pessoas ao imprimir a sensação de comodidade aos espaços públicos das cidades (FIG. 9). Sua integração com a paisagem busca satisfazer as necessidades dos habitantes por meio de aspectos funcionais, agregando ainda valores estéticos, históricos e culturais que contribuem para consolidar uma identidade urbana.



Figura 9: Mobiliário urbano em praça adjacente ao Museu de Londres, Reino Unido, 2011.
Fonte: RIBEIRO, S. (2014)



Figura 10: Ponto de ônibus em Marrakech, Marrocos, 2011.
Fonte: RIBEIRO, S. (2014)

De acordo com a NBR 9050/15, o mobiliário urbano compreende objetos e equipamentos como semáforos, postes de sinalização, cabines telefônicas, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises, bancos, abrigos de ônibus (FIG. 10), bancas de jornal, quiosques, monumentos, chafarizes, fontes luminosas, entre outros, cuja instalação nas vias e nos espaços públicos ocorre de maneira superposta ou adicional aos elementos de urbanização ou de edificação e visa ainda não provocar alterações substanciais nesses elementos em caso de modificação ou traslado. (NBR 9050/15, 2015)

Para a elaboração do projeto de mobiliário urbano e acessibilidade dos espaços públicos, Ribeiro, S. (2014) destaca uma peculiaridade no caso das cidades históricas, onde a existência de ruas e calçadas estreitas dificulta a sua instalação. Neste sentido, para que as soluções propostas consigam permitir a preservação da ambiência histórica e, ao mesmo tempo, dotar a cidade de elementos capazes de satisfazer as necessidades contemporâneas de sua população, problemáticas semelhantes assim como alguns outros cuidados devem ser considerados conforme o seguinte direcionamento:

- Adoção de uma mesma linguagem para os objetos, de forma compatível com o patrimônio cultural;
- Os materiais devem ser resistentes, de fácil manutenção e conservação;
- A implantação deve ser cuidadosa, de maneira a não interferir na visibilidade dos bens tombados e permitir o amplo uso;
- O desenho dos objetos deve evitar o falso histórico, mostrando que se trata de uma intervenção contemporânea (a exceção deve ser aquele objeto original, que deve ser preservado e valorizado);
- A forma, dimensão, localização e implantação dos objetos devem facilitar seu uso, além de proporcionar acessibilidade para pessoas com deficiência;
- Se possível, procurar uma unidade de linguagem para o mobiliário urbano e a sinalização. (RIBEIRO, S., 2014, p. 68)

É importante ressaltar que as soluções apresentadas para a acessibilidade urbana são resultado de um contexto caracterizado por um amadurecimento significativo das mentalidades em direção à consolidação de políticas públicas de acessibilidade, o que se pode constatar com o surgimento de diversos documentos elaborados em nível nacional e internacional para a preservação do patrimônio cultural da humanidade que passaram a considerar a participação ampla de todos os indivíduos e da sociedade como fator primordial nesse processo. Entretanto, Duarte *et. al* (2016) lembram que com relação à questão dos direitos tanto das minorias como das pessoas com deficiência, que permaneceram historicamente esquecidas por muito tempo, ainda falta um maior espírito prático às iniciativas mundiais para realmente alcançar a participação popular plena na preservação dos bens culturais.

1.3.3 Panorama das experiências nacionais e internacionais

Nos últimos anos, várias experiências ao redor do mundo têm demonstrado um grande empenho em incorporar os princípios do Desenho Universal na elaboração de intervenções como um modo de atender à diversidade de características antropométricas e sensoriais das pessoas, melhorando assim a acessibilidade e solucionando, enfim, os problemas urbanos existentes.

Para Duarte *et. al* (2016), entender que o uso deve ser igualitário e irrestrito é uma visão imprescindível em um mundo que se articula globalmente tal como o nosso, onde a necessidade de instrumentos que possibilitem a compreensão das diferentes formas e facilidades ao acesso universal torna-se mais urgente à medida em que o intercâmbio de pessoas, turistas, estudantes e migrantes é cada vez maior entre os países.

Diante do exposto, serão abordadas neste trabalho as experiências significativas da cidade goiana de Pirenópolis no Brasil e da cidade de Lisboa em Portugal, tendo como objetivo proporcionar uma percepção mais ampla sobre as soluções de acessibilidade e suas possíveis aplicações.

Pirenópolis

Segundo Ribeiro, S. (2014, grifo da autora), por uma iniciativa da Sociedade de Amigos de Pirenópolis, da Prefeitura Municipal e com recursos da Coordenadoria Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – CORDE, o projeto “Pirenópolis sem barreiras, patrimônio para todos” foi experimentado em Pirenópolis/GO no ano de 2000 e contou com a definição de quatro percursos (**rotas acessíveis**) para delimitar as intervenções físicas que visam promover a acessibilidade urbana: os roteiros histórico, de serviços, do lazer e bairro-centro.

Dentre as principais ações executadas, encontram-se o alargamento e a eliminação de degraus nas calçadas, a construção de passarelas de pedestres (FIG. 11) na travessia de ruas (passagem em nível, com dois metros de largura, rebaixamento do meio-fio e construção de rampas de acesso como mostra a FIG. 12) e a sinalização de vagas de estacionamento para pessoas com deficiência. Na pavimentação de calçadas e ruas foi mantida a pedra de Pirenópolis, pelo fato de já ser utilizada e também ser encontrada com facilidade na região. (RIBEIRO, S., 2014)



Figura 11: Passarela em pedra na Rua do Rosário, Pirenópolis/GO, 2014.
Fonte: RIBEIRO, S. (2014)



Figura 12: Rampa com guarda-corpo, Pirenópolis/GO, 2014.
Fonte: RIBEIRO, S. (2014)

Lisboa

Tendo como expectativa facilitar o acesso pedonal em uma área histórica conhecida como Colina do Castelo na cidade de Lisboa, foram inauguradas recentemente em outubro de 2018 as Escadinhas da Saúde (FIG. 13), que se caracterizam como escadas rolantes a céu aberto e fazem parte de um conjunto de intervenções baseadas no Plano de Acessibilidade Suave e Assistida à Colina do Castelo.

Segundo a Câmara Municipal de Lisboa (2018), o projeto de novas acessibilidades à Colina do Castelo se fundamenta na introdução de meios mecânicos para vencer os desníveis entre a parte baixa da cidade e o topo da colina. Se constitui por cinco percursos, sendo que o Percurso da Mouraria se encontra entre os três já concluídos.

Percurso da Mouraria – O Percurso da Mouraria, através do qual se pretende estabelecer uma ligação contínua, parcialmente assistida por meios mecânicos (escadas rolantes), entre o Martim Moniz e o Castelo de São Jorge, é composto por 3 troços que ligarão o Martim Moniz à Rua Marquês de Ponte de Lima, esta à Costa do

Castelo e a Costa do Castelo ao Castelo de São Jorge. A sua concretização permitirá vencer os desníveis impostos pela topografia do território e aceder ao topo da Colina em condições de maior conforto e segurança.

A criação deste percurso insere-se, ainda, na estratégia que o Município tem vindo a implementar neste bairro histórico ao longo dos últimos anos, no sentido de promover, não só a sua requalificação, como também a sua integração no contexto da cidade, contrariando o isolamento que lhe foi sendo conferido pela sua história e características urbanísticas, apesar da sua centralidade e proximidade à Baixa. (CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA, 2018, grifo do autor)



Figura 13: Escadinhas da Saúde no Percurso da Mouraria em Lisboa, Portugal.

Disponível em: <<https://ocorvo.pt/umas-escadas-rolantes-que-comecam-no-martim-moniz-e-levarao-ao-castelo-de-sao-jorge/>>. Acesso em nov. 2018.

O jornal eletrónico O Corvo (2018) destaca em sua reportagem sobre a inauguração que o desnível vencido pelas Escadinhas da Saúde corresponde a 13 metros entre a Praça Martim Moniz e a Rua Marquês de Ponte de Lima. Tendo 32 metros de comprimento, foram projetadas pelo arquiteto João Favila e representam um investimento por parte da EMEL (Empresa Pública Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa) de 830 mil euros. Além disso, estando integrada ao Percurso da Mouraria, a obra representa a abertura deste percurso ao público, que será concluído em uma fase posterior quando forem feitos os outros dois troços (um pedonal e o outro mecânico) para facilitar o acesso pleno até o interior do Castelo de São Jorge.

2 O caso das escadarias no sítio histórico de Ouro Preto – MG

Notadamente conhecido como um município brasileiro setecentista e detentor de um conjunto urbano de valor cultural, Ouro Preto tem o seu território localizado no Estado de Minas Gerais, que se encontra na Região Sudeste do Brasil. Como aponta o professor Righi (2012):

Ouro Preto está localizada na Serra do Espinhaço, divisor de águas do São Francisco e os rios localizados ao leste, na vertente da serra, que deságuam diretamente no Atlântico, na direção do Rio das Velhas. Assim a cidade está marcada por essa situação particular, dominante no divisor de águas. Essas características foram fundamentais para o desenvolvimento urbano de Ouro Preto. A altitude chega a 1.179 metros. (RIGHI, 2012, p. 238 e 239)

Além das condicionantes ambientais que contribuíram para a formação da sua estrutura urbana, é imprescindível considerar as características morfológicas do seu traçado, que refletem todo o processo histórico vivenciado através da colonização portuguesa. Neste sentido, o arquiteto e professor Teixeira (2012) enfatiza que as especificidades da cidade de origem portuguesa não se traduzem apenas na sua relação com as características físicas do território e com as estruturas geométricas subjacentes ao plano, mas também em muitos outros aspectos, tais como: os de ordem cultural herdados no contexto europeu e extra europeu, a implantação dos núcleos urbanos baseada nas lógicas de localização e de escolha dos sítios, as hierarquias e os elementos ao mesmo tempo de referência e geradores do traçado, as estruturas de quarteirão e de loteamento, o papel das praças na organização urbana e, por fim, os processos de planejamento e de construção da cidade.

Ainda segundo o mesmo autor, a sensação é de regularidade quando se está localmente nestas cidades, embora em planta aparentem por vezes um traçado pouco rigoroso. A comodidade ao percorrê-las resulta do fato de serem adaptadas ao terreno, sendo que as linhas de nível ou as inclinações suaves favorecem o desenho das ruas principais, enquanto as linhas de maior declive levam à composição de ruas e escadinhas que funcionam como atalhos na estrutura da cidade. Desse modo, o caso da declividade acentuada é o que nos interessa para a abordagem sobre a acessibilidade nas escadarias em Ouro Preto. Se por um lado se configuram como elementos que em um determinado momento proporcionaram a facilidade de acesso devido ao seu aspecto funcional de transposição dos desníveis, no mundo contemporâneo requerem um olhar mais atento para que a acessibilidade aos espaços urbanos seja de fato plena e usufruída por todos.

2.1 O urbanismo português e as especificidades do seu traçado: um olhar sobre Coimbra e Lisboa

Independentemente de se tratar de um traçado com um caráter vernáculo ou erudito, de se desenvolver gradualmente ou segundo um plano predefinido, a cidade portuguesa é sempre pensada no sítio e com o sítio, atendendo muito de perto às características físicas do território em que se constrói. A cidade portuguesa não contraria o sítio em que se implanta; em vez disso, tira partido dele e se constrói com ele. Mesmo nos casos em que os planos tinham por base princípios geométricos, houve sempre o cuidado de adaptar o plano, e a sua geometria, às preexistências, fossem elas naturais ou construídas pelo homem, harmonizando-se com elas. (TEIXEIRA, 2012, p. 14)

Sendo Coimbra (FIG. 14) e Lisboa (FIG. 15) - assim como Ouro Preto - cidades de origem portuguesa, a ideia supracitada é relevante por fazer alusão ao modo como se articulam as duas vertentes relacionadas às formas de concepção do ordenamento espacial nestas cidades.

De acordo com Teixeira (2012), a componente chamada de vernácula, orgânica ou ainda não planejada, consiste na capacidade que a cidade tem de se articular com o território em que se implanta, consistindo em morfologias urbanas menos regulares, típicas das primeiras fases de implantação e feitas sem o recurso de técnicos especializados. O desenho do traçado urbano se relaciona estreitamente com as características físicas dos seus locais de implantação, sendo que as ruas que se inserem sobre as linhas naturais do território e os edifícios singulares que são alocados em pontos dominantes funcionam como elementos estruturantes para a organização da cidade em seu todo.

A componente chamada de erudita ou planejada, por outro lado, consiste em traçados mais regulares e geométricos, que se traduzem em uma forma de organização da cidade na qual prevalece a expressão dos fatores de ordem cultural. Sendo herdeira da cultura urbana romana e tendo sido reformulada no Renascimento, essa vertente tem como elemento estruturante fundamental o próprio espaço urbano definido por um traçado regular de base geométrica, estando presente geralmente em fases posteriores de desenvolvimento quando a atuação de técnicos especializados com uma formação teórica e detentores de um conhecimento intelectual se justifica pelo crescimento urbano ou em decorrência da importância da cidade. (TEIXEIRA, 2012)

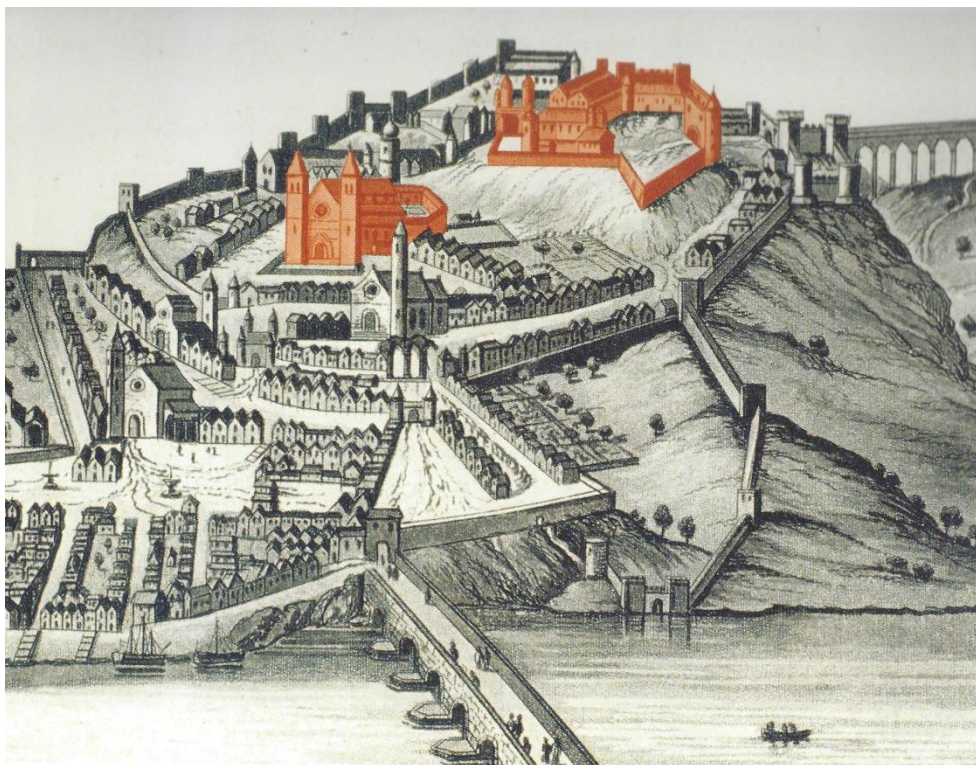


Figura 14: O investimento formal em edifícios institucionais, situados em locais dominantes. Coimbra, Portugal.
Fonte: TEIXEIRA (2012)

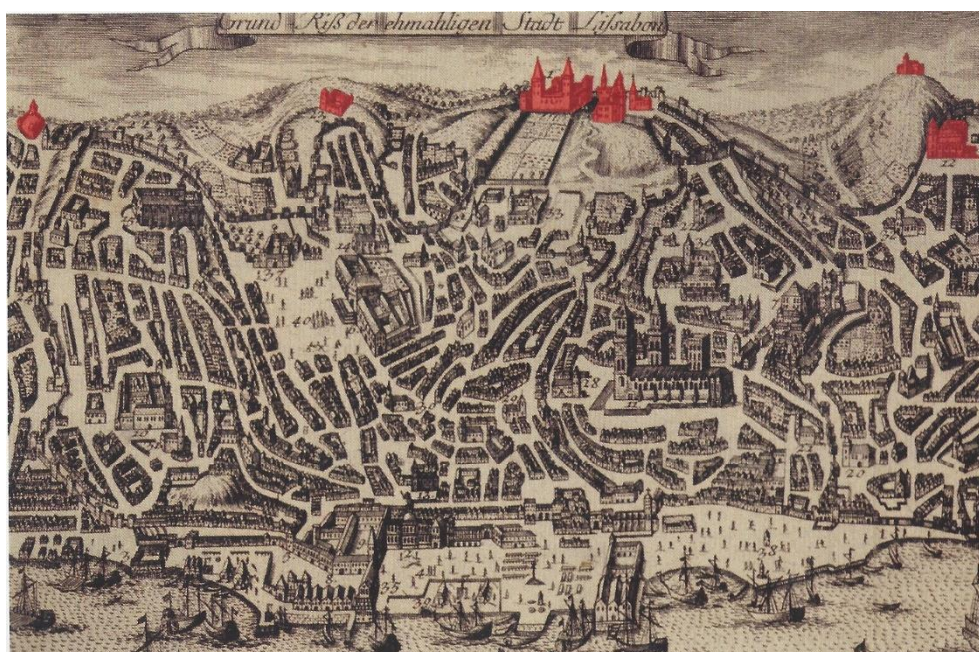


Figura 15: O desenvolvimento da cidade em estreita relação com o sítio. Lisboa, Portugal.
Fonte: TEIXEIRA (2012)

Para tornar mais perceptíveis as características do urbanismo português, assim como realçar a articulação entre as componentes vernácula e erudita, serão analisados os casos da colina da Alta em Coimbra e do bairro de Alfama em Lisboa.

Colina da Alta em Coimbra

A área que corresponde à colina da Alta em Coimbra foi delimitada pelo mestre Veiga e pelo professor Santos (2012) como objeto de investigação por representar um caso típico da tradição urbanística lusitana de se ocuparem sítios em locais elevados para a formação de novos aglomerados e fundação das cidades.

A formação e a ocupação de Coimbra têm origem na pré-história, embora o primeiro núcleo urbano com valor populacional de que se tem conhecimento seja do período de ocupação romana da Península, localizando-se no topo da atual Alta. A implantação da colina favorece a sua defesa, sendo o local estratégico no território por estar na margem direita do rio Mondego que se caracteriza como uma zona de passagem entre o norte e o sul e uma área de penetração para o interior, tendo montanhas situadas a leste e uma fértil planície que chega até ao mar a oeste. Assim, do topo da colina é possível ter o domínio visual sobre o porto fluvial e todo o território envolvente, o que provavelmente assegurou que a cidade sobrevivesse em períodos de maior instabilidade e ganhasse protagonismo. (VEIGA *et. al*, 2012)

Neste sentido, os autores fazem uma análise da morfologia urbana atual da colina da Alta observando fatores como a topografia original, a declividade, as formas construídas que permitem individualizar o espaço público e o espaço privado, o traçado urbano e, por último, a forma e o modo de ocupação do quarteirão.

Dentre os fatores citados acima, os estudos da declividade e do traçado urbano se mostram interessantes por possibilitarem que se verifique a relação existente entre a sinuosidade do traçado e o declive da superfície de implantação. Definindo-se eixos com declive inferior a 3%, eixos com declive entre 3 e 15% e eixos com declive superior a 15% (FIG. 16) para o entendimento da urbanização da encosta, verifica-se que existem dois sistemas de articulação e de organização dos elementos em função do declive. No caso do primeiro, que ocorre na encosta

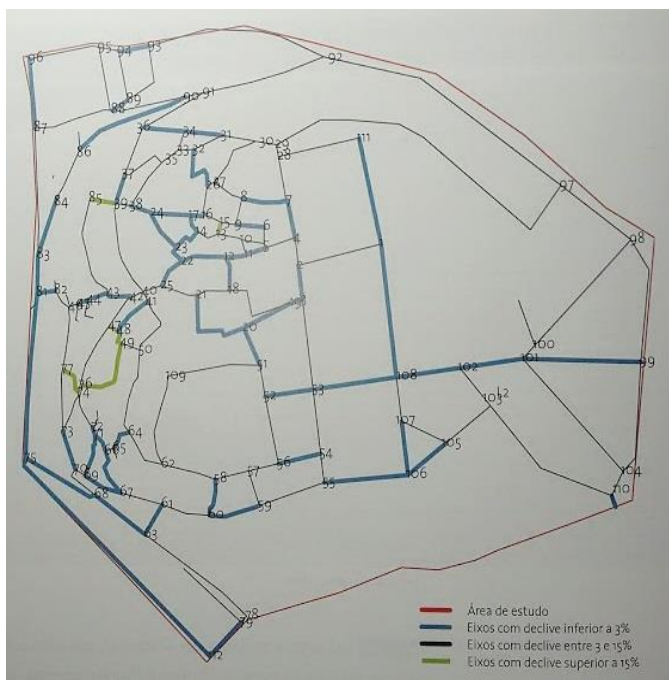


Figura 16: Planta de análise dos declives da Alta de Coimbra.
Fonte: VEIGA *et. al* (2012)

noroeste, os percursos de passagem de um lado para o outro constituem os elementos de menor declive e são as principais vias de distribuição no interior da área urbana, para as quais convergem os arruamentos paralelos às curvas de nível em razão da ausência de continuidade do traçado. No caso do segundo, que se encontra na encosta sudoeste da colina, os eixos com declives mais acentuados resultam em ligações mais curtas entre os elementos que se desenvolveram paralelamente ou ligeiramente oblíquos às curvas de nível, funcionando de forma semelhante aos atalhos, assim como ocorre com o papel exercido pelas escadarias presentes no tecido urbano (FIG. 17). Além disso, com relação ao traçado urbano, observa-se que a maioria dos elementos se posiciona de modo enviesado em relação às curvas de nível. (VEIGA *et. al*, 2012)



Figura 17: Espaços com declives representados na planta de análise dos declives da Alta de Coimbra (eixo com declive inferior a 3%, eixo com declive entre 3 e 15% e eixo com declive superior a 15%, respectivamente).

Fonte: VEIGA *et. al* (2012), modificada pela autora.

Bairro de Alfama em Lisboa

Por motivos semelhantes àqueles descritos para o caso da Alta em Coimbra, a mestra Portela e o professor Lobo (2012) selecionaram o bairro de Alfama reconhecendo a história da sua ocupação, que remonta à Idade Média, assim como a importância da sua localização sobre a encosta da Colina do Castelo no que se refere à ligação direta entre as cidades de colina e o tipo de ocupação urbana característica de grande parte das cidades à época do domínio árabe.

Apresentando uma ausência de monotonia visual muito singular, Alfama se destaca como um espaço com qualidades positivas em Lisboa, oferecendo uma fruição que não se alcança nem mesmo em áreas de planejamento mais recentes da cidade. Entretanto, não é uma exceção no que tange à problemática vivenciada por núcleos de povoados antigos em quase todas as cidades portuguesas, sofrendo com patologias típicas como as habitações degradadas com condições de habitabilidade precárias, a insuficiência de espaço público e privado, a carência

de infraestruturas e equipamentos, assim como o envelhecimento da população residente. (PORTELA *et. al*, 2012)

Dentre as qualidades favoráveis atribuídas à Alfama, os mesmos autores sinalizam o fato de ser dotado de um sistema de vistas privilegiado sobre o rio Tejo e sobre o próprio bairro como um dos seus pontos fortes, sendo que a sua proteção exercida através de interdição ou de modo ponderado deve se constituir como uma prioridade na gestão do bairro. Por se tratar de um espaço urbano resultante da ocupação de encostas, Cullen define algumas das sensações despertadas em todos os que o conhecem da seguinte forma:

- os “desníveis” – sensações de intimidade, inferioridade, ou de domínio e superioridade;
- as “saliências e reentrâncias” – (mistério, não permitem apreender a rua de uma só vez) contribuem para a diversidade do espaço;
- os “acidentes” – quebram a monotonia;
- os “estreitamentos” – causam pressão e constrição. (CULLEN, 1990 *apud* PORTELA *et. al*, 2012, p. 284)



Figura 18: Calçada da Figueirinha e Rua Castelo Picão, passeio em degraus na Travessa de São Tomé e passeio em patamares no Beco da Cardoso, respectivamente.

Fonte: PORTELA *et. al* (2012)

De acordo com Portela *et. al* (2012), a presença das escadarias para vencer os declives acentuados da encosta da Colina do Castelo é uma constante no espaço público de Alfama, que é eminentemente pedonal e inclui os pátios e becos sem saída e os largos. A inclinação média varia entre 16% e 32% na maior parte das vias pedonais, sendo que destas apenas 22% não possuem escadas, o que corresponde aos nove arruamentos seguintes: Beco do Espírito Santo, Beco do Mexia, Beco do Vigário, Beco dos Remédios, Beco do Melo, Beco de Penabuquel, Rua Castelo do Picão, Rua de Santo Estêvão e Travessa de São Miguel. A FIG. 18 revela as soluções mais interessantes que surgem quando os arruamentos se cruzam e concordam entre si.

2.2 A presença das escadarias no tecido urbano de Ouro Preto

Concebidas como elementos indispensáveis para a transposição dos desníveis e, ao mesmo tempo, características das cidades de colina, as escadarias também marcam a sua presença no tecido urbano de Ouro Preto, seja compondo e estruturando as edificações assim como os arruamentos da cidade. De acordo com a professora Costa e a mestra Netto (2015), o tecido urbano corresponde às leis e categorias tipológicas que existem no conjunto dos tipos edifícios com conformação semelhante, sendo definido como:

[...] uma ampliação do conceito do tipo e do conjunto de edificações numa concepção maior, trazendo para a noção de um conjunto de vários edifícios com características semelhantes que existem na mente do construtor antes da sua construção. Esse conjunto de edificações semelhantes faz parte dos organismos urbanos, que é estruturado ao longo do tempo, derivado de um sistema de leis de formação e de utilização progressiva, elaborado num processo de transformação da estruturação prolongada da sua própria história. Para identificá-lo e interpretá-lo, é necessário reconstruir essas leis, transformando-as em categorias lógicas que permitam estabelecer parâmetros para a sua interpretação. (STAEL *et. al*, 2015)

Sendo assim, tomando como objeto de investigação as escadarias setecentistas, é imprescindível buscar compreender os processos de estruturação e de transformação da ocupação urbanística realizada no século XVIII e do seu entorno mais imediato, que correspondem ao perímetro de tombamento pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). Segundo Righi (2012), embora a dinâmica típica das ocupações em colina esteja intimamente relacionada à conformação em acrópole devido à exigência de defesa, a formação de Ouro Preto resultou, nas primeiras décadas de existência, na conurbação de pequenos núcleos iniciais formados junto aos arraiais de mineração de ouro, desenvolvendo-se de forma linear ao longo da estrada e abrangendo três colinas principais.

O arquiteto e historiador Vasconcellos (1977) identifica estas três colinas (FIG. 19) e destaca as três alturas por meio do caminho mais transitado dentre os demais, a estrada tronco. Esta se principia no Passa-Dez, de onde sobe para as Cabeças e desce para a Matriz do Pilar, galgando o morro de Santa Quitéria antes de se endireitar para a Matriz de Antônio Dias, subindo novamente para o Alto da Cruz e saindo para a cidade de Mariana, a então Vila do Carmo. Ainda de acordo com o referido autor:

Convém frisar que o eixo longitudinal da povoação e as suas ruas mais importantes fazem-se no mesmo sentido do vale e da serra o Ouro Preto, vencendo, com

inadequada valentia, as ondulações dos contrafortes que se antepõem à diretriz estabelecida, sem maior obediência, como seria de desejar-se, à topografia do lugar. Raramente procuram adaptar-se às curvas de nível do terreno, só aproveitadas quando impostas por interesse especial, tal o caso da Rua do Rosário. Em geral, não atendem às conveniências dos planos naturais, amenizando-se apenas nas ladeiras pelo colear tão característico dos caminhos abertos pelo trânsito. (VASCONCELLOS, 1977, p. 114 e 117)

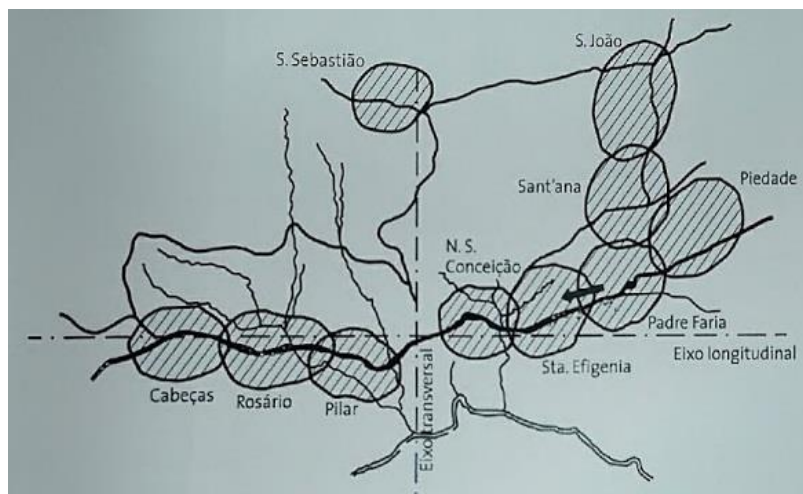


Figura 19: Arraiais de Vila Rica.
Fonte: VASCONCELLOS (1977)

Observando esta lógica, Righi (2012) ressalta que a questão da urbanização de Ouro Preto, ex-Vila Rica, deve ser abordada além da classificação como espontânea ou irregular, adotando um olhar através do qual tudo é colocado em uma perspectiva mais ampla. Se por um lado a regularidade está associada à arte de construir cidades pela tradição da geometria, expressando ordem por número, constância, repetição e previsibilidade, por outro a irregularidade está relacionada aos traçados orgânicos, nos quais a falta de uniformidade e de constância se refletem em arruamentos sinuosos, largos e praças de dimensões variadas, em composições com ângulos diferentes ao reto. Desse modo, ainda que as cidades coloniais mineiras tenham sido julgadas por muito tempo de maneira depreciativa pela espontaneidade e irregularidade em seus traçados urbanos, é fundamental reconhecer a existência de vantagens como a coerência do espaço com as estruturas sociais e econômicas da época, a ausência de monotonia típica das cidades modernas bem como as qualidades cenográficas que propiciam uma harmonização ímpar com a paisagem e com a vida.

Para o mesmo autor, o desenvolvimento de Ouro Preto apresenta a incorporação de elementos que a aproximam de forma gradual dos padrões da cidade de colina luso-brasileira, como a acomodação das construções ao longo das linhas de cumeada e a linearidade dos elementos que se estruturam a meia encosta e nas cumeeiras formando a trama urbana (FIG. 20). Além disso, mesmo sendo preciso enfrentar a difícil conformação topográfica do sítio, os

quarteirões e as ruas apresentam uma constância nos padrões urbanísticos, permitindo que a largura das vias e a testada dos lotes sejam medidas adotando-se um modo padronizado.



Figura 20: Destaque para a Ladeira de Santa Efigênia, com traçado das ruas em correnteza e casas alinhadas ao arruamento.
Fonte: Acervo da autora (2018)



Figura 21: Declividade significativa na Rua das Flores, exigindo pequenas escadas ou rampas para o acesso às casas.
Fonte: Acervo da autora (2018)

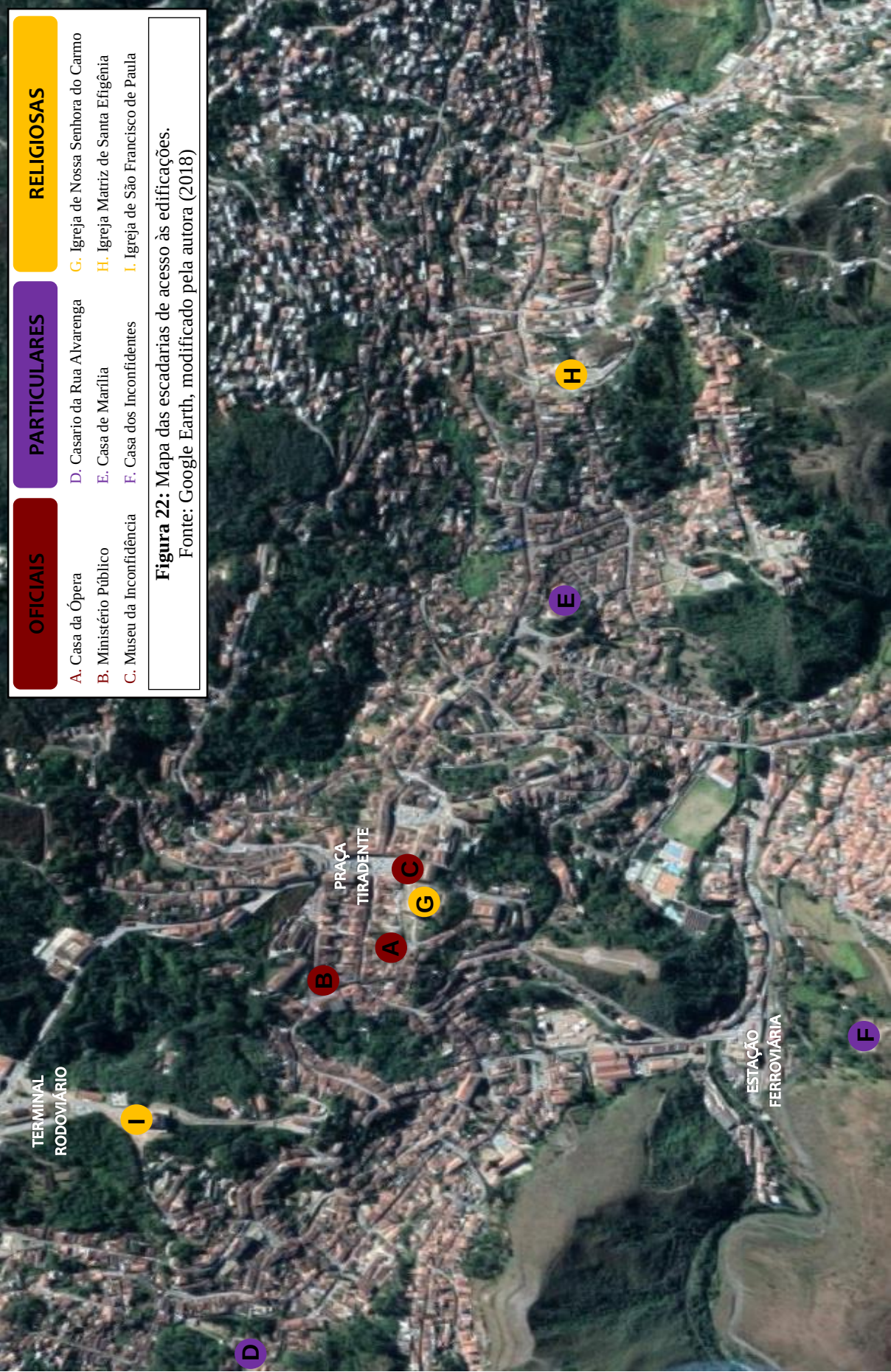
A presença da Rua Direita como elemento estruturante também é notável, exercendo um papel unificador de espaços relevantes pelo fato de cruzar a Praça Tiradentes longitudinalmente no mesmo percurso que constituía a antiga estrada que ligava os arraiais de mineração. Sendo denominada oficialmente como Rua Conde de Bobadela, representa a rua principal dentre um conjunto de vias secundárias quase paralelas e atalhos perpendiculares, o que condiz com o padrão luso-brasileiro de hierarquia das vias. Neste sentido, a função desempenhada pelas ruas também se relaciona com a declividade (FIG. 21), “*sendo menor nas mais importantes, especialmente a Direita, podendo crescer até o caminho poder ser vencido por pedestres com rampas íngremes, escadas e mesmo atalhos em ziguezague*”. (RIGHI, 2012, p. 223)

2.2.1 Escadarias de acesso às edificações

A relação dos traçados urbanos com o território nas cidades de origem portuguesa se evidencia, dentre vários aspectos, pela localização estratégica das edificações mais importantes da cidade, o que fez com que soluções como as escadarias fossem adotadas para vencer os declives e se tornassem um elemento de composição da paisagem.

Os principais edifícios da cidade – as estruturas religiosas, políticas e militares – implantavam-se em locais dominantes, pontuando as cotas mais altas, tornando-se polos do crescimento urbano. Isso deu origem à paisagem tradicional das cidades portuguesas, em que as colinas eram acentuadas por castelos, fortes, conventos, igrejas ou outros edifícios notáveis. As relações de poder e a ordem hierárquica da sociedade estavam assim embebidas na estrutura urbana, por meio da proeminência que era dada a tais instituições no perfil da cidade. Esses edifícios eram, por sua vez, ligados por caminhos que se sobrepunham às linhas naturais do território – as linhas de cumeada e as linhas de vale –, as quais se tornavam as principais ruas da cidade. Nos extremos dessas vias estruturantes, ou em seus pontos de confluência, de divergência ou de inflexão, associados aos edifícios singulares que se implantavam nesses pontos notáveis, geravam-se espaços urbanos com características de centralidade, que habitualmente se traduziam em praças urbanas. (TEIXEIRA, 2012, p. 23 e 25)

Assim sendo, em Ouro Preto são incontáveis as escadarias que possibilitam o acesso às edificações, caracterizando arquitetonicamente os diversos edifícios oficiais – como a Casa da Ópera, o Ministério Público e o Museu da Inconfidência –, particulares – como o Casario da Rua Alvarenga, a Casa de Marília e a Casa dos Inconfidentes – e religiosos – como a Igreja de Nossa Senhora do Carmo, a Igreja Matriz de Santa Efigênia e a Igreja de São Francisco de Paula. Na FIG. 22 encontram-se localizadas as referidas edificações, assim como pode-se observar a conformação topográfica da cidade marcada por declives acentuados.



2.2.1.1 Edifícios oficiais – Casa da Ópera, Ministério Público e Museu da Inconfidência

Localizados no entorno imediato da Praça Tiradentes, o Teatro Municipal de Ouro Preto (FIG. 23) - mais conhecido como a Casa da Ópera - e o prédio do Ministério Público (FIG. 24) apresentam escadarias na fachada principal que, embora se diferenciem em suas dimensões, conferem à estas edificações a possibilidade de acesso diante de uma topografia que se configura em declive a partir da referida praça. A escadaria do Museu da Inconfidência (FIG. 25), que será melhor descrito, reflete ainda as influências resultantes do Palazzo Senatorio – situado na Piazza del Campidoglio na capital italiana de Roma - e da Casa de Câmara e Cadeia de Mariana - localizada na cidade brasileira de Mariana, atribuindo à edificação uma maior evidência no local de implantação e certa imponência construtiva. De acordo com Righi (2012):

[...] a construção dos principais edifícios de Ouro Preto ocorreu somente na segunda metade do século XVIII. A grande praça, denominada hoje de Tiradentes, no alto do Morro da Quitéria, foi terminada em 1797 e abrigou em suas extremidades a residência dos governadores (atual Escola de Minas) e a Casa de Câmara e Cadeia (atual Museu da Inconfidência). O Palácio dos Governadores teve como autor Fernando Pinto Alpoim. A Casa de Câmara e Cadeia, toda em pedra e concebida pelo governador Cunha Menezes, teve sua construção iniciada em 1784 e finalizada em 1847. (RIGHI, 2012, p. 226)

Ocupando posição de destaque na Praça Tiradentes, o edifício do Museu da Inconfidência se inspira nos edifícios italianos e apresenta notória predominância clássica, o que se evidencia no pórtico de entrada (que se sobrepõe a elementos do barroco e rococó) e na geometrização e simetria da fachada pela existência de um eixo vertical claro. Além disso, tal influência também aparece na disposição dos cômodos em planta quadrada com pátio central, e no acesso ao edifício por meio de uma escadaria de dois lances e único patamar⁷.



Figura 23, Figura 24, Figura 25 (respectivamente): Casa da Ópera, Ministério Público e Museu da Inconfidência.

Fonte: Acervo fotográfico Luiz Fontana

⁷ Acervo da Secretaria Municipal de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano – D:\ ICMS CULTURAL\ICMS 2013-EXC 2014 (DVD)

2.2.1.2 Edifícios particulares – Casario da Rua Alvarenga, Casa de Marília e Casa dos Inconfidentes

Embora com usos atuais distintos do residencial, a Casa de Marília (FIG. 27) - que foi demolida em consequência da ação destruidora do tempo e deu lugar à construção do prédio que abriga hoje a Escola Estadual Marília de Dirceu no Largo do Marília do bairro Antônio Dias – e a Casa dos Inconfidentes (FIG. 28) – um museu municipal que se encontra no bairro Vila Aparecida – ilustram algumas das edificações particulares dentre as diversas em Ouro Preto que se valem das escadarias para que possam ser adentradas. A rua Alvarenga no bairro Cabeças (FIG. 26), por sua vez, se caracteriza notavelmente pela presença das escadarias em praticamente todas as casas, seguindo a declividade do traçado que se acentua gradativamente.

A Casa dos Inconfidentes, que será melhor detalhada, pode ser alcançada através da rua Engenheiro Correa, uma via calçada com pé de moleque que se estende por toda a frente da casa. Locada em um grande platô resultante de um corte e de um aterro na área menos acidentada do terreno, a edificação apresenta em sua lateral esquerda um vasto pátio pavimentado com lajotas de quartzito irregular que serve de estacionamento, assim como a parte da frente. Na lateral direita, uma escada centralizada de dois lances alinhados e em sentidos opostos permite chegar a um jardim com espaço quadrangular plano que qualifica a ambiência externa imediata da casa. Todas as escadas externas são revestidas de lajotas de pedra. Na reconstrução integral da reforma da década de 1970, o sistema construtivo em arcabouço de madeira foi recomposto sobre a base de pedra preservada; as alvenarias, no entanto, foram reconstruídas em tijolo maciço substituindo o pau-a-pique⁸.



Figura 26, Figura 27, Figura 28 (respectivamente): Casario da Rua Alvarenga, Casa de Marília e Casa dos Inconfidentes.

Fonte: Acervo fotográfico Luiz Fontana

⁸ Acervo da Secretaria Municipal de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano – D:\ ICMS CULTURAL\ICMS 2011-EXC 2012\3_VILA APARECIDA (DVD)

2.2.1.3 Edifícios religiosos – Igreja de Nossa Senhora do Carmo, Igreja Matriz de Santa Efigênia e Igreja de São Francisco de Paula

Compondo a paisagem da cidade colonial de modo peculiar, as escadarias das edificações religiosas transmitem a imponência que se pretendia por meio da implantação destas em locais dominantes com as cotas mais altas, imprimindo-lhes até mesmo uma qualificação cenográfica, como se observa na Igreja de São Francisco de Paula (FIG. 31) – localizada no bairro São Francisco (antigo morro da Piedade) – e nas Igreja de Nossa Senhora do Carmo (FIG. 29) e Igreja Matriz de Santa Efigênia (FIG. 30) – situadas no entorno imediato da Praça Tiradentes (centro) e no bairro Alto da Cruz, respectivamente.

A Igreja de São Francisco de Paula, que será melhor pormenorizada, foi construída no século XIX e representa uma exceção diante das demais doze igrejas da cidade, que são do século XVIII. Seu sítio de implantação pode ser considerado privilegiado por gerar uma relação estupenda com a paisagem, sendo que para chegar até ela se caminha por uma longa ladeira que termina numa escadaria de trinta degraus. (RIGHI, 2012)

Estabelecendo-se de forma centralizada no terreno, que se apresenta plano ainda que esteja localizado no ponto alto de um morro, a Igreja de São Francisco de Paula tem como acesso principal uma longa e larga escadaria de pedra que ocupa o desnível na frente, tendo o primeiro lance menor e mais aberto ao modo de degraus de convite, o patamar grande e largo e, por último, o segundo lance com quatro figuras de cerâmica do Pato sobre altos pedestais. São apreciáveis a gradação volumétrica na sucessão dos volumes, a simetria, a ortogonalidade e a monumentalidade da edificação, traduzidas nas relações dimensionais que surgem da contraposição entre a grande profundidade do templo e uma largura mais reduzida⁹.



Figura 29, Figura 30, Figura 31 (respectivamente): Igreja de Nossa Senhora do Carmo, Igreja Matriz de Santa Efigênia e Igreja de São Francisco de Paula.

Fonte: Acervo fotográfico Luiz Fontana

⁹ Acervo da Secretaria Municipal de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano – D:\ ICMS CULTURAL\ICMS 2012-EXC 2013 (DVD)

2.2.2 Escadarias de transposição dos desníveis urbanos

A abertura dos arruamentos nas cidades de origem portuguesa se relaciona intimamente à topografia do território, resultando muitas vezes em traçados urbanos caracterizados por uma declividade acentuada que exige, conseqüentemente, o uso de recursos tais como as escadarias, que simbolizam um elemento trivial na paisagem destes espaços.

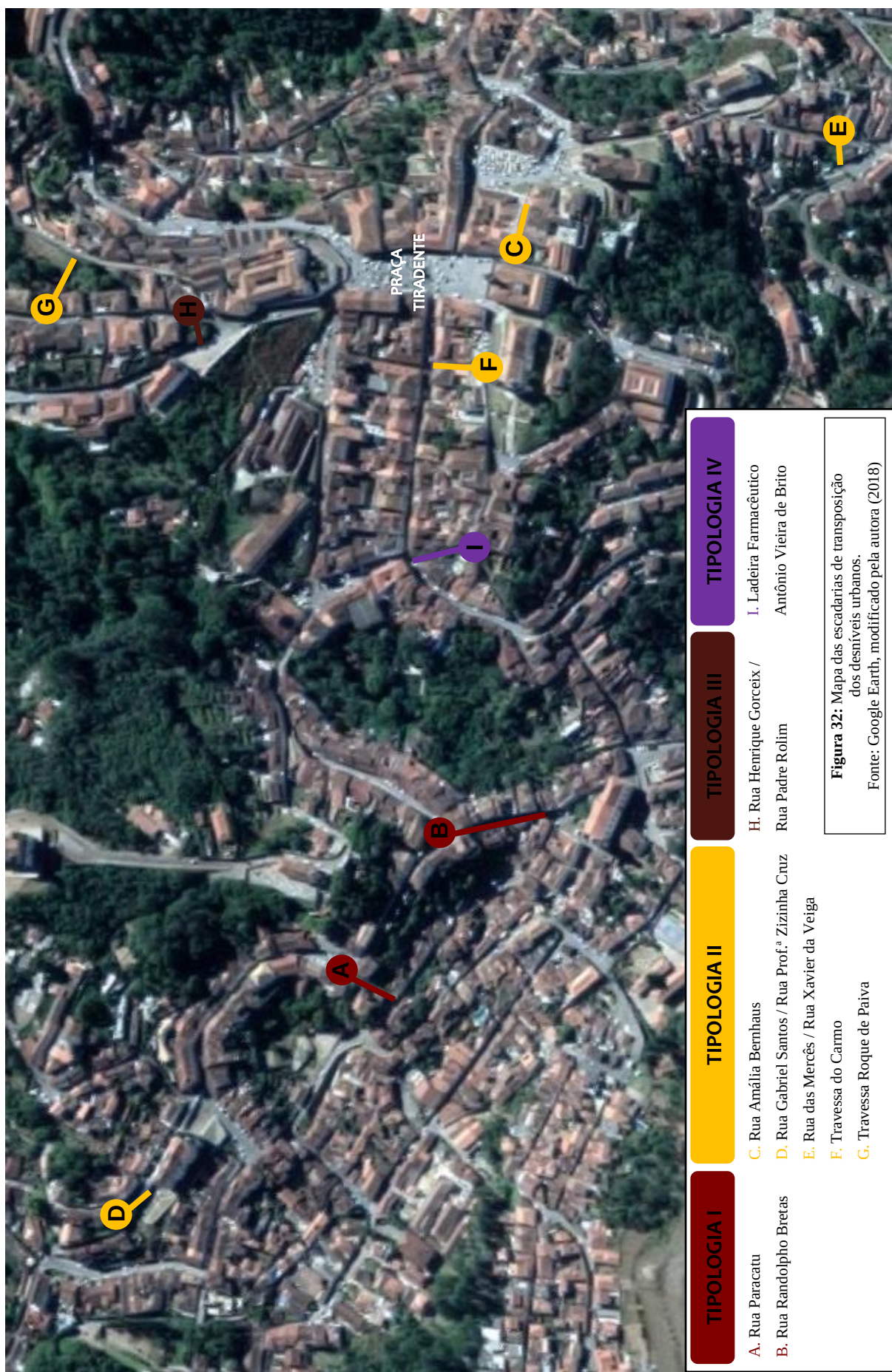
Teixeira (2012) ressalta que, tanto nos traçados urbanos de origem vernácula como nos traçados urbanos eruditos, a hierarquização dos espaços urbanos era fundamental para expressar a beleza da cidade, o que se alcançava pela localização dos principais edifícios institucionais em lugares topograficamente mais elevados. Assim sendo, esses edifícios singulares se constituíam em elementos de referência essenciais no desenvolvimento da malha urbana, dadas as suas localizações privilegiadas associadas à importância funcional que exerciam e ao maior investimento arquitetônico que lhes era atribuído. Além do sistema de percursos e da lógica de organização da cidade se organizarem a partir dessas edificações, a estruturação dos espaços urbanos também resultava da articulação com elas, traduzindo-se no alargamento de ruas ou na construção de praças que se situavam em suas imediações e orientavam as ruas para si naturalmente.

Dentro deste contexto, Vasconcellos (1977) indica que em Ouro Preto:

[...] com tecnicismos mal compreendidos, são os arruamentos abertos em retas, por vezes de tal modo íngremes que quase impossibilitam o trânsito, obrigando soluções pouco satisfatórias, como sejam os degraus que vão batizar a Rua das Escadinhas (atual Randolpho Bretas, antiga Ladeira Simão da Rocha). Degraus mais largos, patamares, aparecem também compondo os planos onde assentam as construções. (VASCONCELLOS, 1977, p. 117)

Com o intuito de compreender o modo como as escadarias se articulam com o tecido urbano para possibilitar a transposição dos desníveis, foram reconhecidas em Ouro Preto as seguintes tipologias de acordo com padrões de conformação semelhantes (FIG. 32):

- I – Escadarias de acesso vertical contínuo, com presença de patamares e rua paralela
- II – Escadarias inseridas em ladeira
- III – Escadarias contínuas em cruzamento
- IV – Escadarias modificadas



2.2.2.1 Tipologia I – Escadarias de acesso vertical contínuo, com presença de patamares e rua paralela

As escadarias da Rua Paracatu no bairro Nossa Senhora do Rosário (FIG. 33) e da Rua Randolpho Bretas - mais conhecida como Rua da Escadinha - no bairro Nossa Senhora do Pilar (FIG. 34) se assemelham por serem contínuas ao longo de todo o arruamento, apresentando patamares devido à grande extensão no sentido longitudinal e tendo como característica principal a rua que se dispõe paralelamente a elas.

Dentre as edificações que qualificam o entorno da escadaria da Rua Paracatu, que será melhor descrita, encontra-se a residência que se localiza junto ao Passo do Rosário na Rua Getúlio Vargas. A topografia predominante é de inclinação acentuada e são poucos os vazios urbanos existentes no entorno imediato, o que se deve principalmente à inserção desta área no centro da cidade, local que vem se consolidando desde o século XVIII e é completamente ocupado por edificações com desenho típico da construção colonial daquela época. O gabarito preponderante deste casario é de um, dois ou três pavimentos, sendo os mais altos representados pelos acréscimos posteriores por meio da adição de um pavimento e acréscimo de área para adequar às necessidades atuais. O aparecimento de quintais vegetados no interior das quadras resulta da configuração estreita e profunda dos lotes. A ausência de arborização nas ruas, que são pavimentadas em paralelepípedo, se deve à herança colonial e à pequena largura das calçadas, sendo estas últimas revestidas com lajotas de quartzito¹⁰.



Figura 33, Figura 34 (respectivamente): Rua Paracatu e Rua Randolpho Bretas.
Fonte: 33) Acervo da autora (2018), 34) Acervo fotográfico Luiz Fontana

¹⁰ Acervo da Secretaria Municipal de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano – D:\ ICMS CULTURAL\ICMS 2013-EXC 2014 (DVD)

2.2.2.2 Tipologia II – Escadarias inseridas em ladeira

As escadarias da Rua Amália Bernhaus (FIG. 35), da Travessa do Carmo (FIG. 36), da Travessa Roque de Paiva (FIG. 37) e da ligação entre a Rua Xavier da Veiga e a Rua das Mercês (FIG. 38), localizadas no centro da cidade, além da escadaria da ligação entre a Rua Gabriel Santos e a Rua Prof.^a Zizinha Cruz no bairro Nossa Senhora do Rosário (FIG. 39), se equiparam por se inserirem nas ladeiras sem serem contínuas ao longo do arruamento.

O entorno da escadaria da Rua Amália Bernhaus, que será melhor detalhada, se caracteriza por edifícios com usos que se diversificam entre residenciais, comerciais ou mistos. A Igreja São Francisco de Assis se destaca na paisagem imediata, localizando-se no Largo do Coimbra no limite entre os bairros Centro e Antônio Dias, que por fazerem parte do caminho tronco de Ouro Preto, apresentam grande parte de suas edificações com as principais características dos seus períodos de construção e de formação ainda conservadas. Os lotes possuem grandes dimensões no sentido frente-fundo e apresentam altas declividades, sendo estreitos em sua maioria. Os sobrados com gabarito predominantemente de um ou dois pavimentos refletem o desenho típico do período colonial, sendo geralmente de uso comercial no térreo e residencial no segundo pavimento. O revestimento das calçadas é feito com lajotas de pedra em formatos retangulares, enquanto a pavimentação do leito carroçável (pista de rolamento) se constitui em paralelepípedo¹¹.



Figura 35, Figura 36, Figura 37, Figura 38, Figura 39 (respectivamente): Rua Amália Bernhaus, Travessa do Carmo, Travessa Roque de Paiva, Ligação entre a Rua Xavier da Veiga e a Rua das Mercês, Ligação entre a Rua Gabriel Santos e a Rua Prof.^a Zizinha Cruz.

Fonte: Acervo da autora (2018)

¹¹ Acervo da Secretaria Municipal de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano – D:\ICMS CULTURAL\ICMS 2012-EXC 2013 (DVD)

2.2.2.3 Tipologia III – Escadarias contínuas em cruzamento

A escadaria que se encontra no centro da cidade entre a Rua Padre Rolim e a Rua Henrique Gorceix (FIG. 40) é um caso singular não somente por estar inserida em um cruzamento, mas também pelo resultado incomparável da sua conformação em curvatura convexa.

Situada nas imediações da Praça Tiradentes, que é o ponto principal da cidade desde o surgimento do caminho tronco e para onde convergem nove ruas (sendo algumas delas as principais vias de fluxo de veículos), a escadaria do mencionado cruzamento tem seu entorno qualificado por edifícios como a Igreja de Nossa Senhora das Mercês e Misericórdia, o Museu da Inconfidência, a Escola de Minas e a sede da FIEMG (antigo Hotel Pilão). O casario é tipicamente dos séculos XVIII e XIX e com gabarito predominantemente de dois ou três pavimentos, apresentando boa qualidade arquitetônica e em estado de conservação bom ou regular¹².

2.2.2.4 Tipologia IV – Escadarias modificadas

A escadaria da Ladeira Farmacêutico Antônio Vieira de Brito está locada no centro da cidade e apresenta a peculiaridade de ter sido modificada ao longo do tempo, o que pode ser observado através dos registros do fotógrafo Luiz Fontana (FIG. 41).

O seu entorno se particulariza pela presença de algumas edificações e espaços de relevância histórica e cultural como as ruínas do IFAC (Instituto de Filosofia, Artes e Cultura), a Praça Reinaldo Alves de Brito, a Igreja de Nossa Senhora do Carmo e a Praça Tiradentes. Grande parte destas edificações apresentam tipologia colonial, conservando ainda as principais características do período de construção e formação da área urbana central, que vem se consolidando desde o século XVIII. O gabarito predominante dos sobrados é de um, dois ou três pavimentos, sendo o uso geralmente comercial no térreo e residencial no segundo pavimento¹³.

¹² Acervo da Secretaria Municipal de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano – D:\ICMS CULTURAL\ICMS 2013-EXC 2014 (DVD)

¹³ Idem ao anterior.

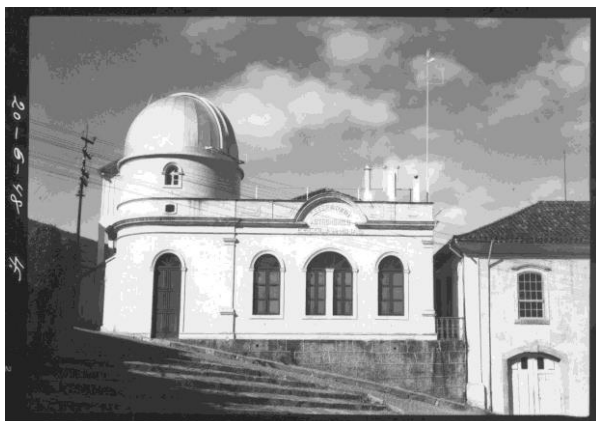


Figura 40: Cruzamento entre a Rua Padre Rolim e a Rua Henrique Gorceix.
Fonte: Acervo fotográfico Luiz Fontana



Figura 41: Ladeira Farmacêutico Antônio Vieira de Brito.
Fonte: Acervo fotográfico Luiz Fontana

3 As escadarias em Ouro Preto e as suas condições de acessibilidade: diagnóstico das tipologias I, II, III e IV

Ao vislumbrar a possibilidade de promover melhorias na acessibilidade urbana do sítio histórico de Ouro Preto, direcionadas mais especificamente às escadarias que estão inseridas no traçado da cidade, torna-se essencial verificar primeiramente as suas condições atuais de acessibilidade para que, em um segundo momento, possam ser elaboradas diretrizes projetuais adequadas para se alcançar esta finalidade.

Neste sentido, foram selecionadas escadarias representativas para realizar o diagnóstico de cada uma das tipologias reconhecidas e explicitadas anteriormente, sendo que:

- O diagnóstico da tipologia I foi realizado na escadaria da Rua Paracatu;
- O diagnóstico da tipologia II foi realizado na escadaria da Rua Amália Bernhaus;
- O diagnóstico da tipologia III foi realizado na escadaria do cruzamento entre a Rua Padre Rolim e a Rua Henrique Gorceix;
- O diagnóstico da tipologia IV foi realizado na escadaria da Ladeira Farmacêutico Antônio Vieira de Brito.

As variáveis analisadas que compõe o diagnóstico são qualitativas e foram delineadas buscando abranger a abordagem técnica produzida pelo Iphan sobre as possíveis soluções de intervenção para que o espaço urbano dos centros históricos seja acessível e qualificado (FIG. 42).



Figura 42: As variáveis qualitativas do diagnóstico conforme a abordagem técnica do Iphan.
Fonte: Elaborado pela autora (2018)

Ampliando o panorama de investigação e visando ainda obter resultados que fossem equiparáveis entre as escadarias analisadas, foi adotada a seguinte metodologia para a aplicação do diagnóstico:

- **Caracterização do entorno:** registro fotográfico na posição horizontal das quatro principais edificações nas imediações da escadaria;
- **Caracterização da escadaria:** registro fotográfico na posição vertical da vista anterior (escadaria em aclave) e da vista posterior (escadaria em declive);
- **Natureza da pavimentação:** identificação e registro fotográfico da natureza do pavimento que constitui a escadaria;

- **Conforto para o usuário:** identificação, medição com trena e registro fotográfico dos degraus da escadaria que apresentam predominantemente conforto ou desconforto tendo como referência a aplicação da fórmula de Blondel;
- **Iluminação (dia):** registro fotográfico da escadaria em auge na posição horizontal durante o período diurno (com exceção da escadaria na Rua Paracatu, dadas as condições desfavoráveis em auge para registrar exemplos de luminárias);
- **Iluminação (noite):** registro fotográfico da escadaria em auge na posição horizontal durante o período noturno;
- **Corrimão, grelhas, balizadores e poços de visita e inspeção:** registro fotográfico da presença ou da ausência nas proximidades da escadaria;
- **Sinalização com nomenclatura oficial ou de orientação turística:** registro fotográfico da presença ou da ausência nas proximidades da escadaria;
- **Lixeira, ponto de ônibus e/ou táxi e mobiliário urbano em geral:** registro fotográfico da presença ou da ausência nas proximidades da escadaria;
- **Usos atuais:** registro fotográfico das situações cotidianas presenciadas na escadaria e no seu entorno;
- **Resíduos orgânicos e/ou inorgânicos, vegetação, obstáculos e patologias:** registro fotográfico da presença ou da ausência na escadaria.

Por último, as informações coletadas e registradas foram sistematizadas em forma de um inventário urbanístico e arquitetônico com uma representante para cada uma das quatro tipologias reconhecidas dentre as escadarias presentes no tecido urbano de Ouro Preto, dada a grande relevância deste como um instrumento técnico que viabiliza a proteção e a preservação patrimoniais. Além disso, a contribuição do inventário no caso deste trabalho se traduz na possibilidade de subsidiar o planejamento futuro de intervenções fundamentadas em diretrizes projetuais que visem ampliar a acessibilidade urbana, conforme contextualiza a doutora Fonseca (2001):

[...] no caso de inventários em sítios históricos urbanos, quando o que está em jogo não é apenas a proteção de determinados bens – sejam bens arquitetônicos isolados, sejam acervos de bens móveis – mas o reordenamento de um espaço, a questão é ainda mais complexa, pois implica a administração de interesses distintos e a interferência no destino de uma região e dos que nela habitam. Trata-se de produzir um conhecimento para iluminar uma intervenção. (FONSECA, 2001, p. 113)

A seguir, apresenta-se o inventário urbanístico e arquitetônico das escadarias conforme mencionado.



INVENTÁRIO DO ACERVO URBANÍSTICO E ARQUITETÔNICO

Ouro Preto - Minas Gerais

TIPOLOGIA I - Escadaria da Rua Paracatu

Informações Gerais

Estado: Minas Gerais

Mesorregião: Metropolitana de Belo Horizonte (IBGE, 2010)

Microrregião: Ouro Preto (IBGE, 2010)

Município: Ouro Preto

Distrito: Sede

Bairro: Nossa Senhora do Rosário

Logradouro: Rua Paracatu, s/nº

Designação: Tipologia I - Escadaria da Rua Paracatu

Localização

A escadaria da Rua Paracatu se localiza no Distrito Sede do Município de Ouro Preto, mais especificamente no bairro Nossa Senhora do Rosário, que se encontra inserido no perímetro de tombamento. Conforme o zoneamento urbanístico estabelecido pela Lei Complementar Nº 93 (que define diretrizes para o parcelamento, a ocupação e o uso do solo urbano), esta área se enquadra dentro da Zona de Proteção Especial (ZPE), correspondendo ao traçado original da cidade datado do século XVIII com tipologias urbanísticas, arquitetônicas e paisagísticas que refletem valores essenciais a serem preservados em Ouro Preto. De acordo ainda com a Portaria Nº 312 do Iphan, se situa na Área de Preservação Especial 01 (APE 01), compreendendo o arruamento de origem setecentista, áreas verdes de interesse paisagístico, bens e obras de arte tombados isoladamente, além de edificações de construção de diferentes períodos que correspondem, em conjunto, ao núcleo de maior concentração de bens de interesse cultural.

O entorno imediato da escadaria se caracteriza por um acervo arquitetônico de tipologias predominantemente do período colonial, abrangendo ainda exemplares e elementos arquitetônicos da segunda metade do século XX. Em sua maioria, se evidencia o uso residencial.

Mapa de localização da escadaria na Rua Paracatu e o seu entorno



Fonte: Google Earth, modificado pela autora (2018)



A Edificação civil na Rua Paracatu, 47.



B Edificação civil na Rua Getúlio Vargas, 91.



C Edificação civil na Rua Paracatu, 4.



D Igreja de São Francisco de Paula.

Caracterização - Documentação Fotográfica



Figura 1: Vista anterior.



Figura 2: Vista posterior.

Caracterização - Pavimentação



Figura 3: Destaque para a pavimentação do patamar (A), dos pisos (B) e dos espelhos (C).

ELEMENTO	NATUREZA
A. Patamar	Lajotas de pedra ouro preto em dimensões maiores e irregulares
B. Piso	Lajotas de pedra ouro preto em dimensões menores e mais regulares
C. Espelho	Lajotas de pedra ouro preto em dimensões maiores e com configuração de paralelepípedo

Caracterização - Conforto para o Usuário

É possível verificar o grau de conforto oferecido pela escadaria através da aplicação da fórmula de Blondel. De acordo com a Norma Brasileira de Acessibilidade (NBR 9050/15, 2015, p. 62), as seguintes condições devem ser atendidas para o dimensionamento de pisos (p) e espelhos (e):

- a) $0,63 \text{ m} \leq p + 2e \leq 0,65 \text{ m}$,
- b) pisos (p): $0,28 \text{ m} \leq p \leq 0,32 \text{ m}$ e
- c) espelhos (e): $0,16 \text{ m} \leq e \leq 0,18 \text{ m}$.

As dimensões obtidas predominantemente tanto para os pisos quanto para os espelhos se aproximam das condições exigidas, o que permite qualificar a escadaria como confortável.



Figura 4: Destaque para as dimensões de pisos e espelhos.

Infraestrutura Urbana



Figura 5: Iluminação durante o dia com exemplo de luminária.



Figura 6: Iluminação durante a noite com destaque para as áreas de penumbra.



Figura 7: Corrimão



Figura 8: Balizador (A), grelhas (B) e poços de visita e inspeção (C).

A iluminação da escadaria resulta de luminárias fixadas em alturas variadas nas fachadas das edificações do entorno sendo, no entanto, insuficiente durante a noite.

A presença do balizador favorece a circulação de pedestres ao impedir o trânsito de veículos. As grelhas auxiliam na drenagem pluvial, mas sua localização próxima aos degraus é prejudicial ao usuário. Os poços de visita e inspeção da Companhia Energética de Minas Gerais S.A. (CEMIG) e do Serviço Municipal de Água e Esgoto de Ouro Preto (SEMAE) situados ao longo da escadaria também podem causar acidentes ao se tornarem escorregadios em dias de chuva.

Sinalização



Figura 9: Sinalização com nomenclatura oficial.

O entorno da escadaria carece de sinalização de orientação turística, existindo apenas uma placa de sinalização com nomenclatura oficial instalada na fachada de uma residência, na qual se observa uma câmera de segurança particular.

Mobiliário Urbano



Figura 10: Destaque para contêiner e lixeira.

O mobiliário urbano nas imediações da escadaria é praticamente inexistente, sendo encontradas apenas este contêiner para depósito de lixo para coleta (que ocorre diariamente) e uma lixeira ao seu lado situados a uma distância de aproximadamente 40m da escadaria, mais especificamente na Rua Antônio Albuquerque.

Usos Atuais



Figura 11 e Figura 12: Circulação de pedestres ao longo da escadaria.

A apropriação do espaço que abrange a escadaria e o seu entorno resulta na maior parte do tempo da circulação de pedestres, sejam eles moradores ou turistas, dada a sua localização como importante ponto de ligação entre as áreas dos bairros Centro, Nossa Senhora do Rosário e Nossa Senhora do Pilar.

Estado de Conservação

O estado de conservação da escadaria pode ser qualificado como ruim, devido à constatação da presença de uma quantidade expressiva de resíduos orgânicos e inorgânicos, vegetação ao longo de toda a escadaria, pedras soltas em meio ao calçamento irregular funcionando como obstáculos, além do evidente aparecimento de bolor em consequência das condições ambientais de umidade.



Figura 13: Resíduos inorgânicos na escadaria.



Figura 14: Vegetação ao longo de toda a escadaria.



Figura 15: Pequenas pedras soltas como exemplo de obstáculos.



Figura 16: Bolor evidenciando o aparecimento de patologias.

Fatores de Degradação:

- Ação do tempo;
- Intempéries;
- Ação de agentes biológicos como fungos e plantas;
- Uso inadequado;
- Falta de manutenção.

Medidas de Conservação:

- Limpeza frequente seguindo orientações e recomendações dos órgãos competentes;
- Execução de manutenção preventiva orientada por técnicos competentes;
- Conscientização dos usuários.



INVENTÁRIO DO ACERVO URBANÍSTICO E ARQUITETÔNICO

Ouro Preto - Minas Gerais

TIPOLOGIA II - Escadaria da Rua Amália Bernhaus

Informações Gerais

Estado: Minas Gerais

Mesorregião: Metropolitana de Belo Horizonte (IBGE, 2010)

Microrregião: Ouro Preto (IBGE, 2010)

Município: Ouro Preto

Distrito: Sede

Bairro: Centro

Logradouro: Rua Amália Bernhaus, s/nº

Designação: Tipologia II - Escadaria da Rua Amália Bernhaus

Localização

A escadaria da Rua Amália Bernhaus se localiza no Distrito Sede do Município de Ouro Preto, mais especificamente no bairro Centro, que se encontra inserido no perímetro de tombamento. Conforme o zoneamento urbanístico estabelecido pela Lei Complementar Nº 93 (que define diretrizes para o parcelamento, a ocupação e o uso do solo urbano), esta área se enquadra dentro da Zona de Proteção Especial (ZPE), correspondendo ao traçado original da cidade datado do século XVIII com tipologias urbanísticas, arquitetônicas e paisagísticas que refletem valores essenciais a serem preservados em Ouro Preto. De acordo ainda com a Portaria Nº 312 do Iphan, se situa na Área de Preservação Especial 01 (APE 01), compreendendo o arruamento de origem setecentista, áreas verdes de interesse paisagístico, bens e obras de arte tombados isoladamente, além de edificações de construção de diferentes períodos que correspondem, em conjunto, ao núcleo de maior concentração de bens de interesse cultural.

O entorno imediato da escadaria se caracteriza por um acervo arquitetônico de tipologias predominantemente do período colonial, abrangendo ainda exemplares e elementos arquitetônicos do período eclético. Em sua maioria, se evidenciam os usos comerciais e mistos.

Mapa de localização da escadaria na Rua Amália Bernhaus e o seu entorno



Fonte: Google Earth, modificado pela autora (2018)



A Edificação civil na Rua Antônio Pereira, 3.



B Edificação civil na Rua Amália Bernhaus, 52.



C Pousada Mondego



D Igreja de São Francisco de Assis.

Caracterização - Documentação Fotográfica



Figura 1: Vista anterior.

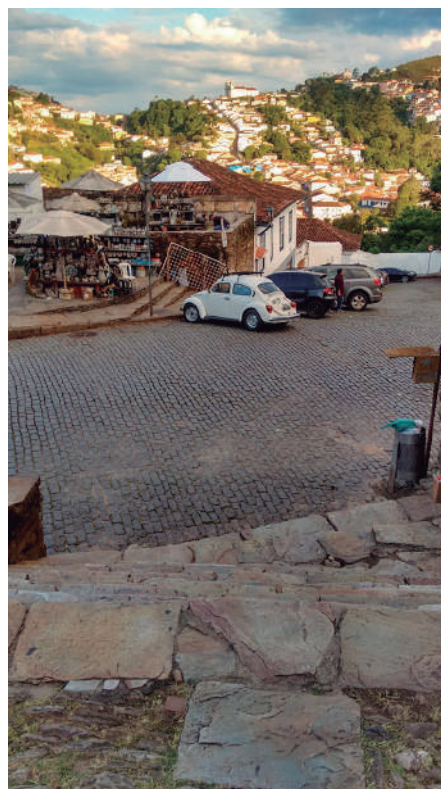


Figura 2: Vista posterior.

Caracterização - Pavimentação

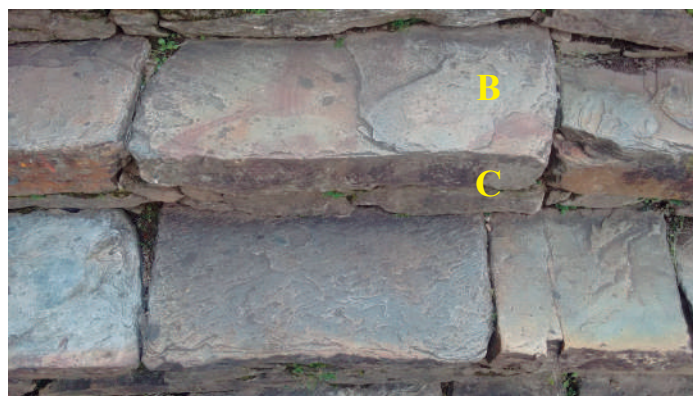


Figura 3: Destaque para a pavimentação dos pisos (B) e dos espelhos (C).

ELEMENTO	NATUREZA
A. Patamar	Não se aplica
B. Piso	Lajotas de pedra ouro preto em dimensões medianas e mais regulares
C. Espelho	Lajotas de pedra ouro preto com espessura aproximada de 10cm dispostas em camada dupla

***Observação:** A pavimentação da ladeira consiste em capistrana com pedra pé de moleque.

Caracterização - Conforto para o Usuário

É possível verificar o grau de conforto oferecido pela escadaria através da aplicação da fórmula de Blondel. De acordo com a Norma Brasileira de Acessibilidade (NBR 9050/15, 2015, p. 62), as seguintes condições devem ser atendidas para o dimensionamento de pisos (p) e espelhos (e):

- a) $0,63 \text{ m} \leq p + 2e \leq 0,65 \text{ m}$,
- b) pisos (p): $0,28 \text{ m} \leq p \leq 0,32 \text{ m}$ e
- c) espelhos (e): $0,16 \text{ m} \leq e \leq 0,18 \text{ m}$.

As dimensões obtidas predominantemente tanto para os pisos quanto para os espelhos se aproximam razoavelmente das condições exigidas, com exceção das dimensões discrepantes dos pisos nos dois primeiros degraus, o que permite qualificar a escadaria como confortável.



Figura 4: Destaque para as dimensões de pisos e espelhos.

Infraestrutura Urbana



Figura 5: Iluminação durante o dia com exemplos de luminárias.



Figura 6: Iluminação durante a noite com destaque para as áreas de penumbra.



Figura 7: Ausência de corrimão.



Figura 8: Destaque para a canaleta elaborada com pedras ouro preto em paralelepípedo.

A iluminação da escadaria resulta de luminárias fixadas em alturas variadas nas fachadas das edificações do entorno sendo, no entanto, insuficiente durante a noite. Observa-se, neste sentido, que muitas vezes estas luminárias não se encontram acesas, gerando áreas de penumbra.

O registro noturno, realizado em uma data festiva do mês de novembro/2018, possibilitou constatar situações relacionadas a estes períodos, como o excesso de lixo na lixeira e o estacionamento inadequado de veículos dificultando a livre circulação de pedestres.

A canaleta destacada auxilia na drenagem pluvial da área ao redor da escadaria.

Sinalização



Figura 9: Sinalização de orientação turística.

A rua na qual se encontra a escadaria não apresenta sinalização com nomenclatura oficial.

No entorno, a uma distância de aproximadamente 30m da escadaria, verifica-se uma sinalização de orientação turística contendo uma breve história do local e a indicação de importantes marcos históricos da cidade.

Mobiliário Urbano



Figura 10: Ponto de ônibus (A), ponto de táxi (B) e lixeira (C).

O mobiliário urbano é composto por um ponto de ônibus, um ponto de táxi e uma lixeira que se dispõem praticamente juntos.

O ponto de ônibus se caracteriza por ser sem cobertura. Atualmente, abrange diversas linhas, tais como:

- Rodoviária/Padre Faria;
- São Cristóvão/Saramenha;
- Praça Tiradentes/Cooperouro;
- Piedade/Vila Aparecida;
- Padre Faria/Rodoviária via Jardim Alvorada
- Morro São Sebastião/Pocinho.

Usos Atuais



Figura 11: Apropriação como local de descanso e/ou espera.



Figura 12: Apropriação para exposição de quadros de arte.

Fonte: Google Earth (2018)

Devido à sua localização em uma área central da cidade, a apropriação do espaço que abrange a escadaria e o seu entorno ocorre de modo interessante, resultando em situações como aquelas nas quais os usuários fazem uso dos degraus da escadaria para descansar e/ou aguardar os ônibus e táxis, além daquelas nas quais encontramos pintores, desenhistas e outros artesãos fazendo uso dos mesmos degraus para exporem e venderem a sua arte.

Estado de Conservação

O estado de conservação da escadaria pode ser qualificado como regular, considerando que a presença de lixo não ocorre com frequência, sendo apenas constatada na ausência de coleta. Além disso, a presença de vegetação e de patologias como o bolor não são muito evidentes, assim como a irregularidade na disposição das pedras da pavimentação também não ocorre em toda a escadaria.



Figura 13: Lixo não coletado na escadaria.



Figura 14: Presença de vegetação rasteira.



Figura 15: Pedras pontudas dispostas irregularmente.



Figura 16: Vestígios de bolor.

Fatores de Degradação:

- Ação do tempo;
- Intempéries;
- Ação de agentes biológicos como fungos e plantas;
- Uso inadequado;
- Falta de manutenção.

Medidas de Conservação:

- Limpeza frequente seguindo orientações e recomendações dos órgãos competentes;
- Execução de manutenção preventiva orientada por técnicos competentes;
- Conscientização dos usuários.



INVENTÁRIO DO ACERVO URBANÍSTICO E ARQUITETÔNICO

Ouro Preto - Minas Gerais

TIPOLOGIA III - Escadaria do Cruzamento entre a Rua Padre Rolim e a Rua Henrique Gorceix

Informações Gerais

Estado: Minas Gerais

Mesorregião: Metropolitana de Belo Horizonte (IBGE, 2010)

Microrregião: Ouro Preto (IBGE, 2010)

Município: Ouro Preto

Distrito: Sede

Bairro: Centro

Logradouro: Rua Padre Rolim, s/nº e Rua Henrique Gorceix, s/nº

Designação: Tipologia III - Escadaria do Cruzamento entre a Rua Padre Rolim e a Rua Henrique Gorceix

Localização

A escadaria do cruzamento entre a Rua Padre Rolim e a Rua Henrique Gorceix se localiza no Distrito Sede do Município de Ouro Preto, mais especificamente no bairro Centro, que se encontra inserido no perímetro de tombamento. Conforme o zoneamento urbanístico estabelecido pela Lei Complementar Nº 93 (que define diretrizes para o parcelamento, a ocupação e o uso do solo urbano), esta área se enquadra dentro da Zona de Proteção Especial (ZPE), correspondendo ao traçado original da cidade datado do século XVIII com tipologias urbanísticas, arquitetônicas e paisagísticas que refletem valores essenciais a serem preservados em Ouro Preto. De acordo ainda com a Portaria Nº 312 do Iphan, se situa na Área de Preservação Especial 01 (APE 01), compreendendo o arruamento de origem setecentista, áreas verdes de interesse paisagístico, bens e obras de arte tombados isoladamente, além de edificações de construção de diferentes períodos que correspondem, em conjunto, ao núcleo de maior concentração de bens de interesse cultural.

O entorno imediato da escadaria se caracteriza por um acervo arquitetônico de tipologias predominantemente do período eclético, abrangendo exemplares e elementos arquitetônicos do final do século XIX e início do século XX. Em sua maioria, se evidencia o uso residencial.

Mapa de localização da escadaria no cruzamento entre a Rua Padre Rolim e a Rua Henrique Gorceix e o seu entorno



Fonte: Google Earth, modificado pela autora (2018)



A Observatório Astronômico da Escola de Minas



B Edificação civil na Rua Henrique Gorceix, 50.



C Casa Antiguidades Toledo.



D Igreja de Nossa Senhora das Mercês e Misericórdia.

Caracterização - Documentação Fotográfica



Figura 1: Vista anterior.

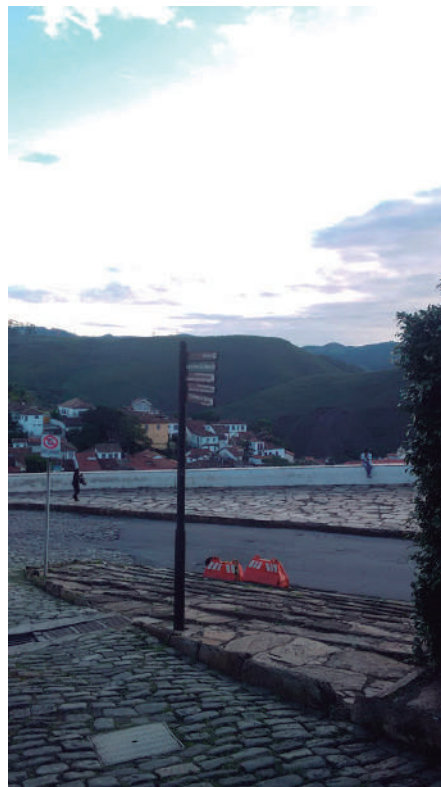


Figura 2: Vista posterior.

Caracterização - Pavimentação



Figura 3: Destaque para a pavimentação dos pisos (B) e dos espelhos (C).

ELEMENTO	NATUREZA
A. Patamar	Não se aplica
B. Piso	Lajotas de pedra ouro preto em dimensões maiores e irregulares
C. Espelho	Lajotas de pedra ouro preto em dimensões maiores e com configuração de paralelepípedo

Caracterização - Conforto para o Usuário

É possível verificar o grau de conforto oferecido pela escadaria através da aplicação da fórmula de Blondel. De acordo com a Norma Brasileira de Acessibilidade (NBR 9050/15, 2015, p. 62), as seguintes condições devem ser atendidas para o dimensionamento de pisos (p) e espelhos (e):

- a) $0,63 \text{ m} \leq p + 2e \leq 0,65 \text{ m}$,
- b) pisos (p): $0,28 \text{ m} \leq p \leq 0,32 \text{ m}$ e
- c) espelhos (e): $0,16 \text{ m} \leq e \leq 0,18 \text{ m}$.

As dimensões obtidas para os espelhos se aproximam das condições exigidas, mas as dimensões dos pisos mostram-se extremamente discrepantes, o que permite qualificar a escadaria como desconfortável.

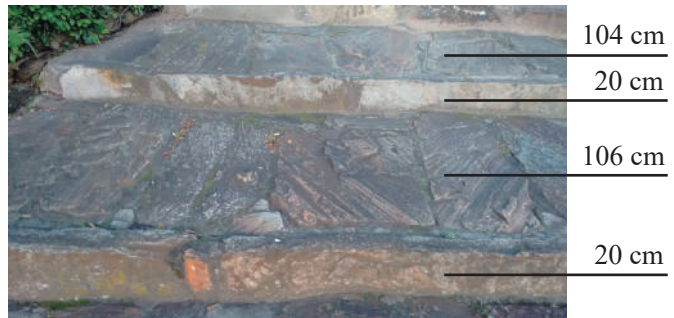


Figura 4: Destaque para as dimensões de pisos e espelhos.

Infraestrutura Urbana



Figura 5: Iluminação durante o dia com exemplos de luminárias.



Figura 6: Iluminação durante a noite com destaque para as áreas de penumbra.



Figura 7: Ausência de corrimão e vegetação excessiva no muro adjacente.



Figura 8: Grelhas (A) e poço de visita e inspeção (B).

A iluminação da escadaria resulta de uma única luminária instalada no muro adjacente a ela e de outras luminárias fixadas em alturas variadas nas fachadas das edificações do entorno sendo, no entanto, insuficiente durante a noite.

As grelhas auxiliam na drenagem pluvial, estando situadas próximas à escadaria mas de modo não prejudicial à circulação livre e segura do usuário. Da mesma forma, o poço de visita e inspeção do Serviço Municipal de Água e Esgoto de Ouro Preto (SEMAE) está localizado no mesmo arruamento em que elas se encontram, sem comprometer a segurança dos pedestres.



INVENTÁRIO DO ACERVO URBANÍSTICO E ARQUITETÔNICO

Ouro Preto - Minas Gerais

TIPOLOGIA III - Escadaria do Cruzamento entre a Rua Padre Rolim e a Rua Henrique Gorceix

Sinalização



Figura 9: Sinalização de orientação turística.



Figura 10: Sinalização de orientação turística com homenagem da Marinha Brasileira.



Figura 11: Sinalização com nomenclatura oficial.

Não se aplica, dado que não se constatou a presença de mobiliário urbano na escadaria e/ou no seu entorno imediato.

No cruzamento no qual se encontra a escadaria, é possível observar a presença de sinalização com nomenclatura oficial apenas na Rua Padre Rolim.

A sinalização de orientação turística se faz presente de modo interessante através de uma placa de homenagem da Marinha Brasileira no centenário da posse de Affonso Celso de Assis Figueiredo como Ministro da Marinha, embora seja indispensável ressaltar que a placa encontra-se em parte encoberta pela vegetação do muro adjacente à escadaria.

Outra placa com sinalização de orientação turística se encontra localizada na própria escadaria.

Usos Atuais



Figura 12: Circulação de pedestres.



Figura 13: Cenário fotográfico para a produção de álbuns de recordações de casamento.

Ainda que esteja localizada na área central da cidade e apresente uma conformação ímpar resultante do cruzamento entre duas vias, a escadaria e o seu entorno raramente são apropriados como espaços de permanência, observando-se que as pessoas normalmente apenas circulam pelo local. No entanto, em alguns momentos como o ocorrido no dia do registro fotográfico, este espaço revela toda a sua singularidade ao ser apropriado, por exemplo, por recém-casados que se utilizam do cenário para a produção do seu álbum de recordações do casamento.

Estado de Conservação

O estado de conservação da escadaria pode ser qualificado como regular, considerando que os resíduos orgânicos e inorgânicos encontrados eram esparsos, além do fato de a vegetação ser rasteira, as pedras soltas estarem separadas na lateral da escadaria e o bolor verificado não ser evidente ao longo de toda a pavimentação dos pisos e dos degraus.



Figura 14: Resíduos orgânicos e inorgânicos na escadaria.



Figura 15: Presença de vegetação rasteira entre os degraus.

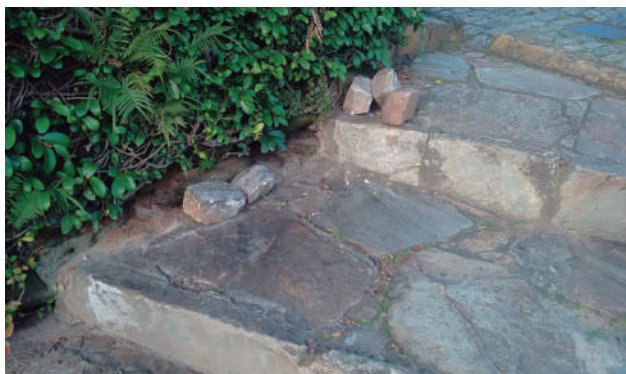


Figura 16: Pequenas pedras soltas nos degraus, podendo causar acidentes aos usuários.



Figura 17: Presença de bolor principalmente nos espelhos dos degraus.

Fatores de Degradação:

- Ação do tempo;
- Intempéries;
- Ação de agentes biológicos como fungos e plantas;
- Uso inadequado;
- Falta de manutenção.

Medidas de Conservação:

- Limpeza frequente seguindo orientações e recomendações dos órgãos competentes;
- Execução de manutenção preventiva orientada por técnicos competentes;
- Conscientização dos usuários.



INVENTÁRIO DO ACERVO URBANÍSTICO E ARQUITETÔNICO

Ouro Preto - Minas Gerais

TIPOLOGIA IV - Escadaria da Ladeira Antônio Farmacêutico Vieira de Brito

Informações Gerais

Estado: Minas Gerais

Mesorregião: Metropolitana de Belo Horizonte (IBGE, 2010)

Microrregião: Ouro Preto (IBGE, 2010)

Município: Ouro Preto

Distrito: Sede

Bairro: Centro

Logradouro: Ladeira Farmacêutico Antônio Vieira de Brito, s/nº

Designação: Tipologia IV - Escadaria da Ladeira Antônio Farmacêutico Vieira de Brito

Localização

A escadaria da Ladeira Farmacêutico Antônio Vieira de Brito se localiza no Distrito Sede do Município de Ouro Preto, mais especificamente no bairro Centro, que se encontra inserido no perímetro de tombamento. Conforme o zoneamento urbanístico estabelecido pela Lei Complementar Nº 93 (que define diretrizes para o parcelamento, a ocupação e o uso do solo urbano), esta área se enquadra dentro da Zona de Proteção Especial (ZPE), correspondendo ao traçado original da cidade datado do século XVIII com tipologias urbanísticas, arquitetônicas e paisagísticas que refletem valores essenciais a serem preservados em Ouro Preto. De acordo ainda com a Portaria Nº 312 do Iphan, se situa na Área de Preservação Especial 01 (APE 01), compreendendo o arruamento de origem setecentista, áreas verdes de interesse paisagístico, bens e obras de arte tombados isoladamente, além de edificações de construção de diferentes períodos que correspondem, em conjunto, ao núcleo de maior concentração de bens de interesse cultural.

O entorno imediato da escadaria se caracteriza por um acervo arquitetônico de tipologias predominantemente do período colonial (como no caso do Fórum) e eclético, abrangendo exemplares e elementos arquitetônicos do final do século XIX e início do século XX. Em sua maioria, se evidenciam os usos comerciais e mistos.

Mapa de localização da escadaria na Ladeira Farmacêutico Antônio Vieira de Brito e o seu entorno



Fonte: Google Earth, modificado pela autora (2018)



A Fórum do município.



B Edificação civil na Rua Paraná, 20.



C Edificação civil na Rua Conde de Bobadela, 189.



D Instituto de Filosofia, Arte e Cultura (IFAC).

Caracterização - Documentação Fotográfica



Figura 1: Vista anterior.



Figura 2: Vista posterior.

Caracterização - Pavimentação



Figura 3: Destaque para a pavimentação dos pisos (B) e dos espelhos (C).

ELEMENTO	NATUREZA
A. Patamar	Não se aplica
B. Piso	Lajotas de pedra ouro preto em dimensões maiores e irregulares
C. Espelho	Lajotas de pedra ouro preto com espessura aproximada de 10cm dispostas em camada dupla

***Observação:** O tipo de pavimentação é o mesmo em ambos os lados da escadaria.

Caracterização - Conforto para o Usuário

É possível verificar o grau de conforto oferecido pela escadaria através da aplicação da fórmula de Blondel. De acordo com a Norma Brasileira de Acessibilidade (NBR 9050/15, 2015, p. 62), as seguintes condições devem ser atendidas para o dimensionamento de pisos (p) e espelhos (e):

- a) $0,63 \text{ m} \leq p + 2e \leq 0,65 \text{ m}$,
- b) pisos (p): $0,28 \text{ m} \leq p \leq 0,32 \text{ m}$ e
- c) espelhos (e): $0,16 \text{ m} \leq e \leq 0,18 \text{ m}$.

As dimensões obtidas para os espelhos se aproximam das condições exigidas, mas as dimensões dos pisos mostram-se extremamente discrepantes, o que permite qualificar a escadaria como desconfortável.

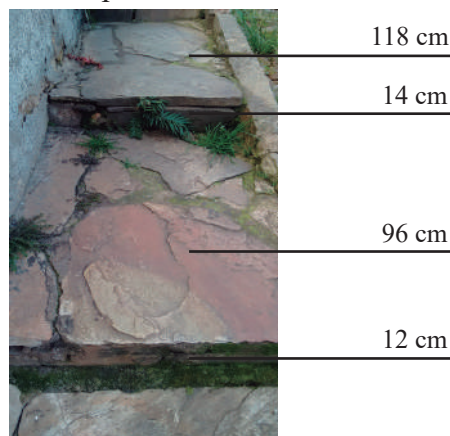


Figura 4: Destaque para as dimensões de pisos e espelhos.

Infraestrutura Urbana



Figura 5: Iluminação durante o dia com exemplo de luminária.



Figura 6: Iluminação durante a noite com destaque para as áreas de penumbra ao final da escadaria.



Figura 7: Ausência de corrimão.



Figura 8: Poços de visita e inspeção.

A iluminação resulta de posteamento público e de luminárias fixadas em alturas variadas nas fachadas das edificações do entorno sendo, no entanto, insuficiente durante a noite, principalmente ao final da escadaria.

Destaca-se a elevada quantidade de poços de visita e inspeção tanto da Companhia Energética de Minas Gerais S.A. (CEMIG) quanto do Serviço Municipal de Água e Esgoto de Ouro Preto (SEMAE) situados ao longo da escadaria, sendo que em alguns casos chegam a ocupar praticamente toda a área correspondente ao piso, o que pode resultar em acidentes nos dias de chuva.

Sinalização



Figura 9: Sinalização com nomenclatura oficial.



Figura 10: Sinalização de orientação turística.

O entorno da escadaria conta com duas placas de sinalização com nomenclatura oficial nas duas extremidades da ladeira, além de uma placa de sinalização de orientação turística indicando o Grande Hotel Ouro Preto.

Mobiliário Urbano



Figura 11: Ponto de ônibus



Figura 12: Destaque para contêiner e lixeira.

O mobiliário urbano nas imediações da escadaria apresenta um contêiner para depósito de lixo para coleta (que ocorre diariamente) e uma lixeira ao seu lado. Além disso, existe um ponto de ônibus com disponibilidade de importantes linhas que garantem a ligação entre o centro e diversas áreas da cidade.

Usos Atuais



Figura 13 e Figura 14: Rara apropriação da escadaria.

A apropriação e o uso do espaço são praticamente inexistentes, dadas as condições atuais de grande irregularidade e com muitos obstáculos em que a escadaria se encontra. Sendo assim, na maior parte das vezes os pedestres fazem uso do arruamento para circular, e em raros momentos pode-se constatar a apropriação do entorno por turistas para fazerem seus registros fotográficos.

Estado de Conservação

O estado de conservação da escadaria pode ser qualificado como ruim, devido à constatação da presença de uma quantidade expressiva de resíduos orgânicos e inorgânicos, vegetação ao longo de toda a escadaria, pedras soltas em meio ao calçamento irregular funcionando como obstáculos, além do evidente aparecimento de bolor em consequência das condições ambientais de umidade.



Figura 15: Resíduos inorgânicos na escadaria.



Figura 16: Vegetação ao longo de toda a escadaria.



Figura 17: Pequenas pedras soltas como exemplo de obstáculos.



Figura 18: Bolor evidenciando o aparecimento de patologias.

Fatores de Degradação:

- Ação do tempo;
- Intempéries;
- Ação de agentes biológicos como fungos e plantas;
- Uso inadequado;
- Falta de manutenção.

Medidas de Conservação:

- Limpeza frequente seguindo orientações e recomendações dos órgãos competentes;
- Execução de manutenção preventiva orientada por técnicos competentes;
- Conscientização dos usuários.

4 Considerações Finais

O desenvolvimento deste trabalho possibilitou aprofundar o entendimento sobre as escadarias presentes em Ouro Preto, que se caracterizam como um elemento marcante no tecido urbano e na paisagem da cidade. Sua função primordial nas cidades de origem portuguesa, dadas as condições topográficas dos sítios de implantação e de formação dos primeiros núcleos de assentamento, consiste em proporcionar a transposição dos desníveis urbanos típicos na conformação morfológica destas áreas de colina. Contudo, não obstante o fato de que as escadarias por si só favorecem o acesso de um lado para o outro da cidade, um novo olhar vem surgindo no sentido de promover melhorias nas condições de acessibilidade urbana, de modo a garantir que o uso destes elementos e a apropriação dos seus espaços sejam exercidos de forma plena por todos os indivíduos.

As tipologias reconhecidas para as escadarias que serviram como objeto de estudo se inserem no perímetro de tombamento, simbolizando um conjunto de elementos que legitimam os valores atribuídos às áreas consagradas como patrimônio cultural e de interesse para a preservação. Neste contexto, ainda que sejam desejadas, relevantes e válidas na vida contemporânea, as intervenções que visam ampliar as condições de acessibilidade nos espaços urbanos dos sítios históricos se traduzem atualmente em um grande desafio pela possibilidade de interferirem na materialização do bem. Sendo assim, partindo do pressuposto de que as qualidades da proposta, da execução e da manutenção constituem o eixo fundamental sobre o qual devem estar alicerçadas as intervenções, realizou-se um diagnóstico das condições atuais de acessibilidade das escadarias mencionadas tendo como finalidade sistematizar as informações levantadas em um inventário urbanístico e arquitetônico que possa vir a subsidiar o norteamento de futuras diretrizes projetuais.

O objetivo pretendido com o desenvolvimento deste inventário foi alcançado através da produção de um volume de 21 páginas que descrevem, caracterizam e contextualizam as escadarias e o seu entorno imediato. Além disso e, por fim, sendo um instrumento técnico que viabiliza o reconhecimento dos valores culturais e patrimoniais associados a esses elementos, a análise dos dados levantados pode ser extrapolada para outros conjuntos urbanos tombados buscando aprofundar cada vez mais o conhecimento e a compreensão das diversas especificidades que qualificam estes espaços de modo singular.

5 Referências

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Terceira edição. Rio de Janeiro: ABNT, 2015. 148 p. Disponível em: <http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_imagens-filefield-description%5D_164.pdf>. Acesso em: 23 nov. 2017.

BRASIL. Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília, 2004.

BRASIL. Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009. Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007. Brasília, 2009.

BRASIL. Instrução Normativa nº 1, de 25 de novembro de 2003. Dispõe sobre a acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, e outras categorias, conforme especifica. Brasília: IPHAN, 2003.

BRUMER, A.; PAVEI, K.; MOCELIN, D. G. Saindo da “escuridão”: perspectivas da inclusão social, econômica, cultural e política dos portadores de deficiência visual em Porto Alegre. **Sociologias**, Porto Alegre, v. 6, n. 11, p. 300-327, jan/jun 2004. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1517-45222004000100013>. Acesso em: 27 nov. 2017.

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. **Novas acessibilidades à Colina do Castelo**. Disponível em: <<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/novas-acessibilidades-a-colina-do-castelo>>. Acesso em: 03 dez. 2018.

CULLEN, G. **Paisagem urbana**. 3ª edição. Lisboa: Edições 70 Lda, 2006. Disponível em: <<https://estudanteuma.files.wordpress.com/2015/05/cullen-gordon-paisagem-urbana.pdf>>. Acesso em: 15 jan. 2018.

DENATRAN; IPHAN; EMBRATUR. **Guia brasileiro de sinalização turística**. Brasília: IPHAN, 2001.

DUARTE, C. R.; COHEN, R.; BIOCCA, L. Acessibilidade ao patrimônio no Brasil e na Itália. In: RIBEIRO, R. T. M.; NÓBREGA, C. C. L. (Org). **Projeto e patrimônio**: reflexões e aplicações. 1ª edição. Rio de Janeiro: Rio Books, 2016. p. 295-327.

FERNANDINO, S. F. **Acessibilidade ambiental**: das disposições legais à inclusão espacial das pessoas com deficiência. 2006. 268 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 2006. Disponível em: <<https://www.sapili.org/livros/pt/cp013224.pdf>>. Acesso em: 09 jan. 2018.

LOBO, M. L. C.; SILVA, F. N. Anexo: recomendações para a preservação de antigas cidades de colina. In: LOBO, M. L. C.; JÚNIOR, J. G. S. (Org). **Urbanismo de colina**: uma tradição luso-brasileira. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, Mackpesquisa e IST Press, 2012. p. 449-456.

MACIEL, M. R. C. Portadores de deficiência: a questão da inclusão social. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 14, n. 2, abr/jun 2000. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392000000200008>. Acesso em: 27 nov. 2017.

O CORVO. **Umas escadas rolantes que começam no Martim Moniz e (um dia) levarão ao Castelo de São Jorge**. Disponível em: <<https://ocorvo.pt/umas-escadas-rolantes-que-comecam-no-martim-moniz-e-levarao-ao-castelo-de-sao-jorge/>>. Acesso em: 12 nov. 2018.

PAIVA, E. K. G. **Acessibilidade e preservação em sítios históricos:** o caso de São Luís do Maranhão. 2009. 177 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Brasília, Brasília. 2009. Disponível em: <<http://www.repositorio.unb.br/handle/10482/4178>>. Acesso em: 08 jan. 2018.

PIMENTA, J. O pavimento como continuidade – o caso da Baixa de Lisboa. **Revista Catalanes**, On the w@terfront, v. 12, abr 2009. Disponível em: <<http://raco.cat/index.php/Waterfront/article/viewFile/218897/299217>>. Acesso em: 14 jan. 2018.

RIBEIRO, G. S. **Proposta de procedimentos metodológicos para avaliação da acessibilidade física em sítios históricos urbanos.** 2008. 332 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife. 2008. Disponível em: <<http://www.bdt.d.ufpe.br/handle/123456789/3117>>. Acesso em: 08 jan. 2018.

RIBEIRO, S. B. (Org). **Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos.** Cadernos Técnicos; 9. Brasília: IPHAN, 2014. 120 p.

SARRAF, V. P. **A comunicação dos sentidos nos espaços culturais brasileiros:** estratégias de mediações e acessibilidade para as pessoas com suas diferenças. 2013. 236 f. Dissertação (Doutorado em Comunicação e Semiótica) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo. 2013. Disponível em: <<https://tede2.pucsp.br/bitstream/handle/4518/1/Viviane%20Panelli%20Sarraf.pdf>>. Acesso em: 27 nov. 2017.

SILVA, I. A. **Construindo a cidadania:** uma análise introdutória sobre o direito à diferença. 2002. 116 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia. 2002. Disponível em: <<https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/16420/1/d.pdf>>. Acesso em: 03 jan. 2018.

SPOSATI, A. **Cidade, território, exclusão/inclusão social**. 2000. 6 f. Texto – Congresso Internacional de Geoinformação – GEO Brasil/2000, São Paulo. 2000. Disponível em: <<http://www.dpi.inpe.br/geopro/exclusao/Cidadet.pdf>>. Acesso em: 03 jan. 2018.