

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE ARQUITETURA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

ROSANA SANTANA DOS REIS

ROTAS ACESSÍVEIS EM SÍTIOS CULTURAIS DE INTERESSE TURÍSTICO NO BRASIL E NA ITÁLIA

normas, diretrizes e projetos

SALVADOR
2021

ROSANA SANTANA DOS REIS

ROTAS ACESSÍVEIS EM SÍTIOS CULTURAIS DE INTERESSE TURÍSTICO NO BRASIL E NA ITÁLIA: normas, diretrizes e projetos

Tese apresentada como requisito para obtenção do grau de Doutor em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia – UFBA

Orientador: Prof. Dr. Antônio Pedro Alves de Carvalho

SALVADOR
2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Universidade Federal da Bahia (UFBA)
Sistema Universitário de Bibliotecas (SIBI)
Biblioteca da Faculdade de Arquitetura (BIB/FAU)

R375

Reis, Rosana Santana dos.

Rotas acessíveis em sítios culturais de interesse turístico no Brasil e na Itália: normas, diretrizes e projetos/ Rosana Santana dos Reis. – Salvador, 2021.

447 f. : il. ; 30 cm.

Cópia de computador (*printout(s)*).

Tese – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Doutorado em Arquitetura e Urbanismo. 2021.

Orientador: Prof. Dr. Antônio Pedro de Carvalho.

1. Sítios culturais. 2. Acessibilidade. 3. Arquitetura. 4. Urbanismo. 5. Turismo. I. Carvalho, Antônio Pedro de. II. Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Arquitetura. III. Título.

CDU: 711.4(81)(450)

Responsável técnico: Eva Dayane Jesus dos Santos – CRB/5-1670

ROSANA SANTANA DOS REIS

ROTAS ACESSÍVEIS EM SÍTIOS CULTURAIS DE INTERESSE TURÍSTICO NO BRASIL E NA ITÁLIA: normas, diretrizes e projetos

Tese apresentada como requisito para obtenção do grau de Doutor em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia – UFBA

Aprovada em 05 de março de 2021

BANCA EXAMINADORA:

_____
Prof. Dr. Antônio Pedro Alves de Carvalho (orientador)
Universidade Federal da Bahia
Doutorado em Geografia – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho
Pós-Doutorado pela Universitat Politècnica de Catalunya

_____
Profa. Dra. Aline de Figueirôa Silva (membro interno)
Universidade Federal da Bahia
Doutorado em Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo

_____
Prof. Dr. Biagio Mauricio Avena (membro externo)
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia
Doutorado em Educação – Universidade Federal da Bahia/Universidade Paris 8
Pós-doutorado pela Universidade Federal da Bahia

_____
Profa. Dra. Lirandina Gomes Sobrinho (membro externo)
Universidade do Estado da Bahia
Doutorado em Geografia – Universidade Federal de Sergipe
Pós-doutorado pela Universidade Técnica de Lisboa

_____
Profa. Dra. Marília Moreira Cavalcante (membro externo)
Universidade do Estado da Bahia
Doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Bahia

“[...] de forma tal que, das próprias dificuldades, surja a solução lógica e viva, pensada e genial, distante da vulgar e fácil aplicação das disposições geométricas boas (ou mais facilmente ruins) para todos os casos e para todos os lugares, [...].”

Gustavo Giovannoni

Aos nossos ancestrais, que me permitiram pisar na preexistência.

Aos que aqui estão e aos que ainda virão. Que todos possam pisar e que pisem com compreensão e respeito.



AGRADECIMENTOS

Muito e muitos a agradecer. Pessoas (próximas ou agora distantes, presentes ou que estiveram presentes), instituições e acontecimentos.

A Deus e aos invisíveis que me protegem.

A meu orientador, Professor Antônio Pedro Alves de Carvalho, pela disponibilidade, atenção, precisão e cuidado. Pelos elogios e críticas que, creio, surtiram efeito nas horas necessárias.

Aos professores da banca, Aline Figueirôa, Lirandina Gomes, Marília Cavalcante e Biagio Avena, pela disponibilidade, pelas críticas e inserções inteligentes e pertinentes. Ao professor Biagio Avena faço um agradecimento especial pela presença leve e constante em minha vida e pelas conversas extras nos encontros virtuais que tivemos em 2020.

Ao meu cotutor do período sanduíche em Nápoles – Itália, Professor Andrea Pane, por tão prontamente acolher o meu projeto e me receber com tamanha gentileza.

Ao Professor Nivaldo Vieira de Andrade Júnior, por ter me apresentado ao Professor Andrea Pane, o que possibilitou a realização do período de estudos na Itália.

Ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia (PPG-AU/UFBA). Aos professores que me orgulham e a quem tenho imenso respeito; aos funcionários que sempre me atenderam com atenção; aos colegas e amigos que compartilharam comigo momentos de trocas e transformações.

A Universidade do Estado da Bahia (UNEB), instituição onde desenvolvo minhas atividades docentes, por me conceder o afastamento tão necessário para o desenvolvimento desta pesquisa. Em especial ao Colegiado de Turismo e Hotelaria e à Diretoria do Departamento de Ciências Humanas do Campus I (DCH-I), que compreenderam minha necessidade de dedicação à pesquisa e onde, mais que colegas, tenho amigos e bons parceiros de trabalho.

A Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), fundação do Ministério da Educação (MEC), por me conceder a bolsa para o período sanduíche dentro do Programa de Doutorado Sanduíche no Exterior (PDSE).

A UNINA – Università degli Studi di Napoli Federico II por me acolher entre seus estudantes internacionais.

Aos funcionários das Bibliotecas Roberto Pane e Area Arquitetura da Università degli Studi di Napoli Federico II pela paciência e preciosa ajuda durante minha presença quase diária nessas bibliotecas. Em especial ao amigo Francesco Ottaiano.

Aos colegas do grupo de Estudos em Arquitetura e Engenharia Hospitalar (GEA-hosp), em especial às amigas arquitetas / arquitetas amigas: Julia Matos, Laís Matos, Larissa Scarano, Lucianne Fialho, Mariana Sodré e Patrícia Farias. Ajuda mútua, incentivo, carinho e cuidado são palavras que definem nosso grupo. Quero

caminhar com vocês por um longo tempo ainda! Agradeço especialmente à colega Larissa Scarano pelo companheirismo que estabelecemos desde o início do doutorado.

A Gabriella e Marcel, filha e marido. Meus cúmplices da vida. Obrigada pela compreensão e apoio, sem os quais esses anos de doutorado teriam sido mais difíceis e os meses do período sanduíche na Itália teriam sido um sonho distante.

A minhas irmãs, Cássia, Adriana, Márcia e Juliana. Pelo amor, pela cumplicidade, pelo compartilhamento de ideias, pelo companheirismo, pelas ajudas de várias formas, tipos e tamanhos que tive de vocês nesses últimos anos em que precisei estar ausente fisicamente em momentos decisivos para a nossa família.

A minha mãe, Maria Eugênia Reis, por ter me transmitido coragem e vivacidade frente aos desafios da vida. Amor maior!

A meu “paidrasto”, Enoch Tourinho Filho. Obrigada por tudo e por entender minha relativa ausência e distância física nesse período difícil pelo qual você passou. Vencemos! Te admiro e te amo!

A minha madrinha, Silvia Reis *(in memorian*), e a minha avó paterna, Marina Reis (*in memorian*), mulheres fortes que partiram repentinamente durante esse meu período de doutorado. Querida Tia Silvinha, que veio com a missão de cuidar da nossa família e nos tornar mais felizes. Missão cumprida! Como eu queria abraçar as duas e agradecer por tanto amor!

Abraços...

Na impossibilidade dos abraços físicos, fecho os olhos e agradeço a todos com quem aprendi, compartilhei e também a quem ensinei, conduzi e, junto, atravessei.

Attraversiamo!

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

APR – Área de Proteção Rigorosa

BA – Bahia

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento

CCT – Capacidade de Carga Turística

CAS – Centro Antigo de Salvador

CHS – Centro Histórico de Salvador

Circ. Min. LL.PP. – *Circolare del Ministero dei Lavori pubblici* (Circular do Ministério de Obras Públicas)

CNSA – Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos

CONDER – Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia

CREA-PE – Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Pernambuco.

D. M. LL. PP. – *Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici* (Decreto Ministerial – Ministério de Obras Públicas)

D.P.R. – *Decreto del Presidente della Repubblica* (Decreto do Presidente da República)

DIM/SEPLAMA – Diretoria de Informação/Secretaria de Planejamento, Transportes e Meio-ambiente (Prefeitura Municipal de Olinda)

DIPRO – Diretora de Projetos, Obras e Restauro

DM – *Decreto Ministeriale* (Decreto Ministerial)

ERCAS – Escritório de Referência do Centro Antigo de Salvador

EUA – Estados Unidos da América

FGM – Fundação Gregório de Matos (Prefeitura Municipal de Salvador)

FMLF – Fundação Mário Leal Ferreira (Prefeitura Municipal de Salvador)

IA – Índice de Acessibilidade

IAU – Indicador de Acessibilidade Urbana

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICR – *Istituto Centrale per il Restauro* (Instituto Central de Restauração)

ICVM – Instituto de Cidades e Vilas com Mobilidade

IE – Índice de Exequibilidade

IF – Índice de Funcionalidade

IN – Instrução Normativa

IPAC – Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural do Estado da Bahia

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MAAT – Museus de Arte, Arquitetura e Tecnologia

MAI – Módulo de Acessibilidade Integrada

MiBACT – *Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo* (Ministério do Patrimônio, Atividades Culturais e Turismo)

MoMA – *Museum of Modern Art* (Museu de Arte Moderna)

NBR – Norma Brasileira

NCSU – *North Carolina State University* (Universidade da Carolina do Norte)

OMT – Organização Mundial do Turismo

ONU – Organização das Nações Unidas

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

PDL – Pessoa com dificuldade de locomoção

PEBA – *Piani per l'eliminazione delle barriere architettoniche* (Plano para Eliminação das Barreiras Arquitetônicas)

PNT – Plano Nacional de Turismo

PIB – Produto Interno Bruto

PPG-AU/UFBA – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia

Prodetur – Programas Regionais de Desenvolvimento do Turismo

SAI – Sistema de Itinerários Acessíveis

SEPACCTUR – Secretaria de Patrimônio, Ciência, Cultura e Turismo (Prefeitura Municipal de Olinda)

SETUR – Secretaria de Turismo do Estado da Bahia

SGPA – Sistema de Gerenciamento do Patrimônio Arqueológico

SHO – Sítio Histórico de Olinda

SJCDH – Secretaria da Justiça, Cidadania e Direitos Humanos do Estado da Bahia

SJDHDS – Secretaria de Justiça, Direitos Humanos e Desenvolvimento Social do Estado da Bahia

SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

SUDEF – Superintendência dos Direitos das Pessoas com Deficiência (Secretaria de Justiça, Direitos Humanos e Desenvolvimento Social do Estado da Bahia)

UFBA – Universidade Federal da Bahia

UNESCO – Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura

VLT – Veículo leve sobre trilhos

ZEPC1 – Zona Especial de Proteção Cultural e Paisagística 1

LISTA DE FOTOGRAFIAS SEM LEGENDA

Capa Campo dos Mártires da Pátria, Porto, Portugal.
Fonte: Acervo da autora, 2018.

Dedicatória Imagem superior: piso do Castel dell'Ovo, Nápoles, Itália.
Fonte: Acervo da autora, 2018.

Imagem inferior: detalhe do piso do Museu Arqueológico Nacional de Nápoles, Itália.
Fonte: Acervo da autora, 2019.

Parte I Arcos em San Gimignano, Siena, Itália / p. 36.
Fonte: Acervo da autora, 2019.

Parte II Estação Pompei Scavi, Pompeia, Itália / p. 185.
Fonte: Acervo da autora, 2019.

Conclusões Trem na plataforma da Estação Ferroviária Porto–São Bento, Porto, Portugal / p. 383.
Fonte: Acervo da autora, 2018.

Referências Livros da biblioteca particular da autora / p. 398.
Fonte: Acervo da autora, 2020.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 MAI: funcionalidade X exequibilidade / p. 82

Quadro 2 Quadro resumo dos graus de acessibilidade de acordo com os diversos autores citados neste texto / p. 89

Quadro 3 Instrumentos de reconhecimento, proteção e chancela do patrimônio cultural brasileiro / p. 110

Quadro 4 Principais disposições normativas italianas referentes a barreiras arquitetônicas e acessibilidade / p. 117

Quadro 5 Quadro resumo das normas e leis brasileiras de acessibilidade referidas nesta subseção / p. 132

Quadro 6 Elementos estruturadores da imagem da cidade de acordo com Lynch e sua relação com as rotas acessíveis / p. 182

Quadro 7 Os cinco museus, monumentos e áreas arqueológicas estatais mais visitados em 2019 na Itália / p. 189

Quadro 8 Revisão das condições de acessibilidade nos principais acessos ao Centro Histórico de Salvador levantadas para o Plano de Reabilitação Participativo do CAS (KALIL, 2010) / p. 320

Quadro 9 Comparação entre a Itália e o Brasil: patrimônio, acessibilidade e turismo / p. 367

Quadro 10 Comparação entre os sítios culturais de Pompeia (Itália), Salvador (Brasil) e Olinda (Brasil) / p. 370

Quadro 11 Comparação entre as rotas acessíveis dos sítios culturais de Pompeia (Itália), Salvador (Brasil) e Olinda (Brasil) / p. 379

Quadro 12 Símbolos sugeridos para indicação do grau de acessibilidade motora para sítios urbanos / p. 394

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 Número de sítios Patrimônio Mundial por país e sua devida colocação na lista da UNESCO / p. 28

Tabela 2 Posição Mundial em número de visitantes estrangeiros ano 2018 e comparação com anos anteriores, segundo a OMT (2016, 2017, 2018 e 2019) / p. 29

Tabela 3 Índice percentual de crescimento anual de entrada de turistas estrangeiros no mundo, na Europa e América do Sul / p. 29

Tabela 4 Número de visitantes de Pompeia, anos 2000 – 2019 / p. 191

RESUMO

As rotas acessíveis, definidas como percursos contínuos e livres de qualquer obstáculo, caracterizados pela interligação entre elementos que compõem a acessibilidade, uma vez implantadas em sítios culturais representam relevante elemento urbano, sendo importantes fatores de valorização do patrimônio. Nesta pesquisa, foi desenvolvido o tema *Diretrizes e projetos de rotas acessíveis em sítios culturais de interesse turístico: um estudo comparativo entre rotas da Itália e do Brasil*. Como principal objetivo, analisou-se criticamente a implantação de rotas acessíveis realizadas em sítios culturais de interesse turístico localizados na Itália (Sítio Arqueológico de Pompeia) e no Brasil (Centro Histórico de Salvador e Sítio Histórico de Olinda), observando-se em que medida essas intervenções promovem a acessibilidade, são compatíveis com os princípios de conservação e restauro arquitetônico e urbano e podem ser consideradas referências para outros sítios de mesma natureza. A Itália, país que detém a maior quantidade de sítios que integram a lista de Patrimônio da UNESCO, definiu diretrizes para a superação de barreiras arquitetônicas em locais de interesse cultural e vem desenvolvendo e implantando projetos de acessibilidade em seus sítios históricos e arqueológicos. O Brasil, por sua vez, possui poucos e limitados projetos de rotas acessíveis executados em sítios culturais. Mesmo com a sua avançada legislação no campo da acessibilidade, no Brasil, o processo de implantação de rotas acessíveis em locais de interesse cultural e turístico vem acontecendo de maneira lenta e descompassada com as necessidades e expectativas da população e de visitantes que precisam ou desejam se deslocar e acessar esses locais, por motivos diversos, incluindo trabalho, lazer e turismo. Para esta análise, realizou-se estudo comparativo entre as rotas acessíveis definidas como objeto, verificando-se suas metodologias projetuais e observando as soluções adotadas e sua compatibilidade com o uso adequado e a cultura atual da conservação do patrimônio arquitetônico e urbano. Verificou-se que diretrizes e soluções projetuais adotadas para a implantação de rotas acessíveis em sítios culturais italianos podem ser referência para rotas acessíveis brasileiras, considerando-se as legislações de patrimônio e acessibilidade do Brasil e as realidades de cada local. Observou-se, ainda, que as poucas referências de rotas brasileiras desta natureza possuem projetos relevantes para a realidade deste país, podendo ter suas metodologias e soluções urbanas para acessibilidade replicadas em outros sítios culturais de modo a promover acessibilidade ao maior número possível de pessoas e colaborar para a ampliação da segurança, legibilidade, acolhimento e valorização do patrimônio brasileiro.

PALAVRAS-CHAVE: Acessibilidade. Rotas acessíveis. Sítios culturais. Barreiras arquitetônicas e urbanísticas. Usuário ampliado. Turismo.

RIASSUNTO

I percorsi accessibili, definiti come percorsi continui e liberi da qualsiasi ostacolo, caratterizzati dall'interconnessione tra gli elementi che ne compongono l'accessibilità, una volta implementati nei siti culturali, rappresentano un elemento urbano rilevante, essendo importanti fattori di valorizzazione del patrimonio. In questa ricerca è stato sviluppato il tema *Linee guida e progetti di percorsi accessibili nei siti culturali di interesse turistico: uno studio comparativo tra i percorsi dell'Italia e del Brasile*. Come obiettivo principale, è stata analizzata criticamente l'implementazione di percorsi accessibili realizzati in siti culturali di interesse turistico dislocati in Italia (Sito Archeologico di Pompei) e in Brasile (Centro Storico di Salvador e Sito Storico di Olinda), osservando in che misura questi interventi favoriscono l'accessibilità, sono compatibili con i principi di conservazione e restauro architettonico e urbano e possono essere considerati quali riferimenti per altri siti della stessa natura. L'Italia, il Paese che detiene il maggior numero di siti che compongono la lista del Patrimonio dell'Unesco, ha definito le linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale e sta sviluppando ed implementando progetti di accessibilità nei suoi siti storici e archeologici. Il Brasile, a sua volta, ha pochi e limitati progetti di percorsi accessibili realizzati in siti culturali. Nonostante la propria legislazione avanzata nel campo dell'accessibilità, in Brasile, il processo di implementazione di percorsi accessibili in luoghi di interesse culturale e turistico sta avvenendo lentamente e senza compromessi rispetto alle esigenze e alle aspettative della popolazione e dei visitatori che ne hanno bisogno o che desiderano spostarsi e accedere a questi luoghi, per diversi motivi, tra cui lavoro, tempo libero e turismo. Per questa analisi, è stato effettuato uno studio comparativo tra i percorsi accessibili definiti come oggetto, verificandone le metodologie progettuali e osservando le soluzioni adottate e la loro compatibilità con l'uso appropriato e l'attuale cultura di conservazione del patrimonio architettonico e urbano. È stato ancora osservato che i pochi riferimenti di percorsi brasiliani di tale natura posseggono progetti rilevanti per la realtà di questo Paese, potendo vedere replicate le sue metodologie e soluzioni urbane per l'accessibilità in altri siti culturali in modo da promuovere l'accessibilità al maggior numero possibile di persone e collaborare per l'espansione della sicurezza, leggibilità, accoglienza e valorizzazione del patrimonio brasiliano.

PAROLE CHIAVE: Accessibilità. Percorsi accessibili. Siti culturali. Barriere architettoniche e urbanistiche. Utenza ampliata. Turismo.

ABSTRACT

The accessible routes, defined as continuous routes free from any obstacles, characterized by the interconnection between elements that constitute accessibility, once implemented in cultural sites, represent a relevant urban element, being important factors of heritage acknowledgement. In this research, the theme developed is *Guidelines and projects for accessible routes in cultural sites of touristic interest: a comparative study between routes in Italy and Brazil*. As a main objective, the research critically analyzed the implementation of accessible routes in cultural sites of touristic interest located in Italy (Archaeological Site of Pompeii) and in Brazil (Historic Center of Salvador and Historic Site of Olinda), observing the extent which these interventions promote accessibility, are compatible with the principles of architectural and urban conservation and restoration, and can be considered references for other sites of the same nature. Italy, the country that holds the largest number of sites that make up the UNESCO Heritage list, has defined guidelines for overcoming architectural barriers in places of cultural interest and has been developing and implementing accessibility projects in its historical and archaeological sites. Brazil, on the other hand, has few and limited projects of accessible routes executed in cultural sites. Even with an advanced legislation regarding accessibility, in Brazil, the process of implementing accessible routes in places of cultural and tourist interest has been happening slowly and out of sync with the needs and expectations of the population and visitors who need or wish to access these places, for various reasons, including work, leisure and tourism. For this analysis, a comparative study was carried out between the accessible routes defined as an object of research, verifying their project methodologies and observing the adopted solutions and their compatibility with the appropriate use and the current culture of conservation of the architectural and urban heritage. It was found that guidelines and project solutions adopted for the implementation of accessible routes in Italian cultural sites can be a reference for accessible routes in Brazil, considering the Brazilian laws regarding heritage and accessibility and the practical context of each location. It was also observed that the few references of Brazilian routes of this nature have projects that are relevant to the reality of this country, and their methodologies and urban solutions for accessibility can be replicated in other cultural sites in a way to promote accessibility to the largest possible number of people and collaborate for the expansion of safety, legibility, acknowledgement and valorization of the Brazilian heritage.

KEYWORDS: Accessibility. Accessible routes. Cultural sites. Architectural and urban barriers. Extended user. Tourism.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 19

PARTE I – *VEM COMIGO, NO CAMINHO EU EXPLICO*

1. ACESSIBILIDADE, BARREIRAS AMBIENTAIS E FRUIÇÃO DE SÍTIOS CULTURAIS 38

1.1 DEFICIÊNCIA E ACESSIBILIDADE 38

1.2 DESENHO UNIVERSAL E USUÁRIO AMPLIADO 41

1.3 BARREIRAS ARQUITETÔNICAS E URBANÍSTICAS 48

1.4 NÍVEIS DE FRUIBILIDADE DOS ESPAÇOS 54

1.5 ALGUNS PROBLEMAS RECORRENTES EM RELAÇÃO À FALTA DE ACESSIBILIDADE EM LOCAIS DE INTERESSE CULTURAL 57

2. ROTAS ACESSÍVEIS EM SÍTIOS CULTURAIS 61

2.1 ROTAS – ROTAS TURÍSTICAS – ROTA TURÍSTICA ACESSÍVEL – ROTA ACESSÍVEL EM SÍTIOS CULTURAIS 61

2.2 A CALÇADA E OS PONTOS DE PARADA, EMBARQUE E DESEMBARQUE DE MEIOS DE TRANSPORTE: ELEMENTOS INERENTES ÀS ROTAS ACESSÍVEIS 68

2.3 CLASSIFICAÇÃO DAS ROTAS QUANTO AOS NÍVEIS DE ACESSIBILIDADE 79

3. POLÍTICA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL E POLÍTICA DE ACESSIBILIDADE NA ITÁLIA E NO BRASIL 92

3.1 PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO URBANAS: ORIGENS, CONCEITOS E VERTENTES CONTEMPORÂNEAS 92

3.1.1 Gustavo Giovannoni e o restauro urbano 100

3.1.2 Correntes contemporâneas 104

3.2 A LEGISLAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO NA ITÁLIA 108

3.3 A LEGISLAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO NO BRASIL .. 110

3.4 UM PANORAMA INTERNACIONAL E AS NORMATIVAS ITALIANAS SOBRE ACESSIBILIDADE: REFERÊNCIAS E EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO 114

3.5 A LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE ACESSIBILIDADE E SUA RELAÇÃO COM BENS TOMBADOS 128
4 PROJETOS DE ROTAS ACESSÍVEIS EM SÍTIOS CULTURAIS 135
4.1 CRITÉRIOS DE PROJETO E GESTÃO DA ACESSIBILIDADE EM LOCAIS DE INTERESSE CULTURAL SEGUNDO A *LINEE GUIDA PER IL SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE NEI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE* 135
4.1.1 Orientação 136
4.1.2 Superação de distâncias 146
4.1.3 Superação de desníveis 151
4.1.4 Monitoramento e manutenção 166
4.2 O USO DE NOVOS MATERIAIS NAS INTERVENÇÕES PARA ACESSIBILIDADE 167
4.3 ALÉM DA LEGISLAÇÃO E DAS DIRETRIZES: ACOLHIMENTO TURÍSTICO, HOSPITALIDADE E LEGIBILIDADE 175
4.3.1 Turismo, destinos turísticos, acolhimento e hospitalidade 176
4.3.2 Legibilidade e rotas acessíveis 181

PARTE II – *CRUZAMENTO: PARE, OLHE, ESCUTE*
5 AS ROTAS DAQUI, DE LÁ E ACOLÁ – ESTUDOS DE CASO 187
5.1 A ROTA ACESSÍVEL DO SÍTIO ARQUEOLÓGICO DE POMPEIA – ITÁLIA 190
5.1.1 A pesquisa "Pompeia Acessível. diretrizes para a fruição ampliada do sítio arqueológico" 199
5.1.2 O Projeto *Pompei per Tutti. percorsi per accessibilità e il superamento delle barriere architettoniche* 232
5.1.3 A análise *in loco* 249
5.2 A ROTA ACESSÍVEL DO CENTRO HISTÓRICO DE SALVADOR – BRASIL 288
5.2.1 O Projeto Piloto de Acessibilidade para o Centro Histórico de Salvador 293
5.2.2 A análise *in loco* 303
5.2.3 As recentes intervenções no Centro Histórico de Salvador e entorno 312

5.2.4 Revisão das condições de acessibilidade nos principais acessos ao Centro Histórico de Salvador 319
5.2.5 A Oficina *Rota do Pelô: caminhos acessíveis?* 327
5.3 ROTA ACESSÍVEL DO SÍTIO HISTÓRICO DE OLINDA – BRASIL..... 333
5.3.1 O Plano de Acessibilidade para o Sítio Histórico de Olinda 335
5.3.2 A análise *in loco* 350
5.4 ANÁLISE COMPARATIVA 364

CONCLUSÕES 384

REFERÊNCIAS 399

APÊNDICES
APÊNDICE A: IDENTIFICAÇÃO DAS ATIVIDADES E ATORES FONTES DE INFORMAÇÕES DIRETAS 418
APÊNDICE B: ROTEIRO DE ENTREVISTAS 421
APÊNDICE C: LISTAGEM DE PROGRAMAS E PUBLICAÇÕES DO MTur SOBRE TURISMO E ACESSIBILIDADE 422

ANEXOS
ANEXO A: OS SETE PRINCÍPIOS DO *UNIVERSAL DESIGN* 424
ANEXO B: DIRETRIZES PARA A SUPERAÇÃO DE BARREIRAS ARQUITETÔNICAS EM PARQUES E JARDINS HISTÓRICOS, ÁREAS E PARQUES ARQUEOLÓGICOS 427
ANEXO C: DIRETRIZES PARA A SUPERAÇÃO DE BARREIRAS ARQUITETÔNICAS EM ESPAÇOS URBANOS DE INTERESSE CULTURAL 431
ANEXO D: CRITÉRIOS DE SELEÇÃO – UNESCO (*OPERATIONAL GUIDELINES*) 434
ANEXO E: MAPAS DO SÍTIO ARQUEOLÓGICO DE POMPEIA 436
ANEXO F: RECORTES DO JORNAL "A TARDE" DE OUTUBRO DE 1998 SOBRE INSTALAÇÃO DE PASSARELA PARA ACESSIBILIDADE NO CHS 438

INTRODUÇÃO

Este estudo é resultado da observação da importância da promoção e/ou ampliação da acessibilidade para pessoas com deficiência ao patrimônio cultural, da relação intrínseca que o turismo possui com a manutenção de valores culturais de uma localidade e a observância dos elementos que propiciam o aumento do acolhimento dos cidadãos nesses espaços de experiências múltiplas. Aborda a relevância da implantação de rotas acessíveis em sítios culturais[1], especificamente em sítios de interesse turístico, e realiza uma análise baseada na relação entre acessibilidade, patrimônio urbano e turismo.

Os temas acessibilidade, turismo e patrimônio estão na pauta de discussões da sociedade civil e de especialistas em cada um desses campos. Em geral, com abordagens que se limitam a discutir cada uma dessas áreas individualmente ou, quando relacionadas umas às outras, são analisadas aos pares: acessibilidade e turismo, turismo e patrimônio ou patrimônio e acessibilidade. Uma abordagem relacionando as três áreas apresenta-se como tarefa complexa, porém instigante, já que cada campo, por si só, apresenta aspectos muito próprios, que requerem conhecimento aprofundado na busca de soluções que beneficiem toda a sociedade e colaborem para um mundo mais inclusivo.

Nesta pesquisa foi desenvolvido o tema *Diretrizes e projetos de rotas acessíveis em sítios culturais de interesse turístico: um estudo comparativo entre rotas da Itália e do Brasil*.

Com recorte delimitado entre rotas que se localizam em sítios culturais declarados Patrimônio Mundial pela Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura (UNESCO), realizou-se um estudo comparativo de projetos de rotas e suas metodologias projetuais, da legislação específica e a identificação e análise das diversas estratégias e soluções de acessibilidade implantadas, verificando-se, em

[1] De acordo com a classificação da UNESCO (1972, grifo nosso), compõem o Patrimônio Cultural:

- os monumentos: obras arquitetônicas, esculturas ou pinturas monumentais, objetos ou estruturas arqueológicas, inscrições, grutas e conjuntos de valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência;
- os conjuntos: grupos de construções isoladas ou reunidas, que, por sua arquitetura, unidade ou integração à paisagem, têm valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência;
- **os sítios**: obras do homem ou obras conjugadas do homem e da natureza, bem como áreas, que incluem os **sítios arqueológicos**, de valor universal excepcional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico.

paralelo, o atendimento aos princípios da cultura atual da conservação arquitetônica e urbanística.

Partindo-se da observação da existência de poucos e limitados projetos de rotas acessíveis executados em sítios culturais brasileiros que sejam referência para futuros projetos de acessibilidade e da percepção que este fato pode ser influenciado, dentre outros aspectos, pela existência de lacunas na definição de diretrizes e critérios claros e estruturados com relação à compatibilização entre acessibilidade e preservação do patrimônio que possam orientar a implantação de acessibilidade em locais de interesse cultural, elaborou-se a seguinte questão norteadora:

Diretrizes e projetos de rotas acessíveis implantados em sítios culturais de interesse turístico localizados na Itália podem ser considerados referência e exemplo a ser adotado em sítios históricos brasileiros, mesmo com as especificidades e as diferenças culturais existentes entre estes países?

A partir desta questão, definiu-se como objetivo principal deste trabalho:

Analisar criticamente as intervenções para acessibilidade, especificamente a implantação de rotas acessíveis, realizadas em sítios culturais de interesse turístico localizados na Itália e no Brasil, observando-se em que medida essas intervenções promovem a acessibilidade, são compatíveis com os princípios de conservação e restauro arquitetônico e urbano e podem ser consideradas referências para outros sítios de mesma natureza.

Para esta análise, realizou-se estudo comparativo entre rotas acessíveis localizadas em sítios culturais desses países, com base em diretrizes específicas, verificando-se suas metodologias projetuais e observando as soluções adotadas e sua compatibilidade com o uso adequado e a cultura atual da conservação do patrimônio arquitetônico e urbano.

Verificou-se que diretrizes e soluções projetuais adotadas para a implantação de rotas acessíveis em sítios italianos podem ser referência para rotas acessíveis brasileiras, considerando-se as legislações de patrimônio e acessibilidade do Brasil e as realidades de cada local. Observou-se, ainda, que as poucas referências de rotas brasileiras desta natureza possuem projetos relevantes para a realidade deste país, podendo ter suas metodologias replicadas em outros sítios culturais.

A adoção dessas referências poderá preencher a lacuna anteriormente citada, superando-se a fragilidade existente no Brasil em termos da definição de

metodologias, diretrizes e critérios claros e estruturados que sirvam de orientação para projetos de rotas acessíveis em sítios culturais brasileiros.

Para atingir o objetivo principal, definiram-se as seguintes etapas:

a) Apresentar e analisar conceitos de acessibilidade, desenho universal, usuário ampliado, barreiras arquitetônicas e urbanísticas.
b) Discorrer sobre níveis de fruibilidade dos espaços e sobre problemas recorrentes em relação à falta de acessibilidade em sítios de interesse cultural.
c) Conceituar rotas acessíveis, descrever seus elementos e as diretrizes para sua implantação em locais de interesse cultural e apresentar possíveis formas de classificação das rotas em níveis ou graus de acessibilidade.
d) Discorrer sobre as teorias e recomendações quanto à preservação de sítios históricos urbanos que surgiram a partir do século XIX até as correntes contemporâneas.
e) Apresentar e analisar aspectos da política de preservação do patrimônio cultural e da legislação referente à acessibilidade na Itália e no Brasil, observando-se como ocorre a relação normativa entre acessibilidade e patrimônio.
f) Refletir sobre a hospitalidade e a legibilidade das rotas acessíveis e sobre as possíveis percepções e apreensões do espaço físico sentidas por seus usuários.

As cidades, em seu processo de modernização e adequação às exigências da legislação e às atuais necessidades apresentadas pela população, têm sido contempladas com equipamentos de acessibilidade, incluindo rotas acessíveis. Para o IPHAN, conforme Instrução Normativa n° 1/2003, rota acessível é a "[...] interligação ou percurso contínuo entre os elementos que compõem a acessibilidade, compreendendo os espaços internos e externos às edificações, os serviços e fluxos da rede urbana." (IPHAN, 2003, p.3).

Cohen e Duarte (2007) consideram que a rota acessível "[...] consiste no percurso livre de qualquer obstáculo de um ponto a outro (origem e destino) e compreende uma continuidade e abrangência de medidas de acessibilidade" (COHEN; DUARTE, 2007, s.p.). É dita externa, quando incorpora estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, rampas; ou interna, quando incorpora corredores, pisos, rampas, escadas, elevadores. A rota acessível é fator determinante para a

classificação de espaços como inclusivos e uma rota turística acessível é um importante requisito de hospitalidade local.

Como relevante elemento urbano, as rotas acessíveis, uma vez implantadas em sítios culturais, são importantes fatores de valorização do patrimônio, já que possibilitam o acesso de um maior número de pessoas às informações que as permitem melhor conhecer e, assim, compreender, valorizar e contribuir para a proteção desse patrimônio.

Um projeto para acessibilidade em locais de preservação do patrimônio cultural, como síntese criativa de diversas exigências[2], precisa apoiar-se num vasto repertório de possibilidades de soluções e de usos de novos materiais.

Para o desenvolvimento de propostas de intervenção para acessibilidade, o IPHAN destaca que:

> [...] é fundamental ter como base o conhecimento do objeto em todas as suas dimensões e as possibilidades de **soluções que podem ser buscadas nas experiências já realizadas em outras cidades**. Buscar as soluções de boas práticas não significa copiá-las, mas sim procurar inspiração para adoção. (IPHAN, 2014a, p. 25, grifo nosso).

Assim, um amplo repertório de soluções poderá colaborar para uma mais alta qualidade projetual dos novos elementos ou dispositivos para a superação/eliminação das barreiras arquitetônicas e urbanísticas. Também poderá inspirar ideias originais e criativas que correspondam à oportunidade de criar um diálogo entre o antigo e o novo.

No trabalho aqui apresentado, projetos de rotas acessíveis elaborados e executados em três sítios culturais de interesse turístico possuidores do título de Patrimônio Mundial pela UNESCO, sendo um na Itália e dois no Brasil, foram selecionados para análise, como objeto de estudo.

AS ROTAS OBJETO DE ESTUDO

As rotas acessíveis selecionadas como objeto de estudo desta pesquisa situam-se em sítios culturais localizados no Brasil e na Itália, conforme ressaltado.

Em relação à definição desses sítios e suas respectivas rotas turísticas acessíveis, o critério principal foi a existência de proteção legal em termos de preservação do patrimônio histórico e a sua inscrição na lista de Patrimônio Mundial.

[2] Exigências de legislação, preservação do patrimônio, perfis diferenciados de usuários, uso do espaço, dentre outras.

Propostas de intervenções em sítios tombados ou tutelados passam necessariamente por processos de aprovação com critérios mais rígidos e os inscritos na lista da UNESCO possuem grande visibilidade internacional, sendo objeto de grande interesse turístico. O fato de o sítio estar numa cidade turística e ser considerado, por si só, um atrativo turístico, foi um elemento que condicionou a seleção.

O tamanho da cidade em relação ao número de habitantes também foi um critério considerado, uma vez que as cidades turísticas de médio e grande porte possuem, potencialmente, maiores problemas de acessibilidade. Assim, definiu-se, como recorte para esta pesquisa, sítios culturais com as seguintes características:

1. Ser detentor do título Patrimônio Mundial da UNESCO.
2. Localizar-se em cidades turísticas.
3. Possuir rotas acessíveis implantadas no seu núcleo histórico.
4. Pertencer a cidades localizadas em região metropolitana que possua mais de um milhão de habitantes.

A partir desses critérios e, buscando-se um exemplo relevante que se pretenda referência internacional, chegou-se ao Projeto *Pompei per Tutti* (Pompeia para Todos), que incluiu a execução de rota acessível no Sítio Arqueológico de Pompeia[3], cidade localizada na região da Campania, sul da Itália.

Em relação aos projetos brasileiros, pesquisou-se quais centros históricos, dentre todos os que estão inseridos na lista de Patrimônio Mundial da UNESCO, possuem rotas acessíveis efetivamente implantadas. Dos seis centros históricos com esta característica, apenas dois atendem aos requisitos definidos para esta pesquisa: o Centro Histórico de Salvador e o Sítio Histórico de Olinda.

A Itália, mesmo possuindo grande quantidade de cidades cujos centros históricos são patrimônio mundial (Roma, Florença, San Gimignano, Siena, Nápoles, Pienza,

[3] Área arqueológica é um sítio caracterizado pela presença de vestígios de natureza fóssil e artefatos ou estruturas pré-históricas ou de idade antiga; Parque arqueológico é uma área territorial caracterizada por importantes evidências arqueológicas e pela coexistência de valores históricos, paisagísticos ou ambientais, equipada como um museu a céu aberto. (ITÁLIA, 2004, tradução nossa). O IPHAN tem "[...] considerado como sítio arqueológico todo local onde há vestígios da passagem de grupos humanos que habitam ou habitaram o território nacional e que, na compreensão do arqueólogo, tenham suas feições reconhecidas especificamente através dos métodos próprios da arqueologia e foram cadastrados no Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos do Sistema de Gerenciamento do Patrimônio Arqueológico (CNSA/SGPA) após a anuência e diagnóstico de técnicos e arqueólogos do IPHAN. Assim, o sítio arqueológico cadastrado passa a compor o patrimônio cultural brasileiro sendo protegido por lei dado a sua importância para o reconhecimento da identidade nacional." (CAMPOS, s.d., s.p.).

Urbino e a cidade de Verona), apenas Florença e Roma[4] possuem os quatro requisitos citados anteriormente. Porém, a rota acessível do sítio arqueológico de Pompeia representa objeto de maior relevância para os objetivos desta pesquisa, devido ao alto nível do projeto de restauro, pela importância mundial desse sítio arqueológico e por apresentar, no projeto de acessibilidade, características específicas e pouco encontradas nas soluções de acessibilidade adotadas em sítios patrimoniais de todo o mundo. Além disso, o Projeto de acessibilidade do Sítio Arqueológico de Pompeia, pretendendo ser uma referência mundial em acessibilidade, foi precedido por estudos e pesquisas aprofundadas, realizadas por pesquisadores e professores com reconhecida experiência nos campos de preservação do patrimônio e de acessibilidade. Estes estudos encontram-se publicados em livros e artigos científicos, fontes de consulta primordial para outras pesquisas e projetos.

A cidade de Pompeia, mesmo possuindo pouco mais de 25.000 habitantes, pertence à Região Metropolitana de Nápoles (*Provincia di Napoli*), cuja população atual ultrapassa os 3 milhões de habitantes (REGIONE CAMPANIA, 2015), atendendo também aos requisitos determinados para os objetos selecionados, mantendo-se a coerência e a relação entre eles.

A rota *Pompei per Tutti* (Pompeia para Todos) foi inaugurada no ano de 2016. Possuindo mais de 3 km, permitiu o acesso aos edifícios mais significativos do sítio arqueológico. O itinerário acessível de Pompeia, realizado no contexto do Projeto *Great Pompei*, tem como objetivo atender às necessidades de acesso universal à área do sítio arqueológico, sendo capaz de proporcionar, a todos os visitantes, a possibilidade de aproveitar essa herança universal, da maneira mais completa possível.

Segundo a administração do sítio, as soluções técnicas criadas por um grupo de especialistas, entre arqueólogos, arquitetos, restauradores e engenheiros, foram consideradas as mais adequadas para melhorar os níveis de usabilidade, de forma compatível com as características do patrimônio. Para esses gestores, as

[4] A cidade de Roma, mesmo não possuindo uma rota projetada para atender ao núcleo histórico como um todo, dispõe de rotas acessíveis implantadas em sítios arqueológicos específicos, a exemplo do Foro Romano e do Foro de Trajano. A cidade de Florença possui quatro itinerários turísticos denominados *Viver Florença* que apresentam elementos de acessibilidade, podendo ser utilizados por pedestres com deficiência visual e por pessoas cadeirantes. Os quatro itinerários do Centro Histórico de Florença possuem como ponto de partida/chegada a *Piazza della Repubblica*, local considerado o baricentro das rotas. Alguns exemplos de soluções para acessibilidade adotados nessas cidades são citados ao longo deste texto.

intervenções respondem às necessidades funcionais de uso realizadas no pleno respeito aos princípios de restauração em áreas arqueológicas, por meio do uso de materiais modernos e compatíveis (SOPRINTENDENZA POMPEII, 2016).

Além desses aspectos, que, por si só, justificam a definição deste sítio como elemento de análise, a sua complexidade e fragilidade decorrentes do seu valor de antiguidade, somadas ao próprio valor histórico de importância mundial, exigem alto grau de cuidados e critérios bem definidos, em termos de intervenção na preexistência. Isso significa que uma intervenção para acessibilidade em sítio de tal importância mundial servirá não apenas como referência para outros sítios culturais, mas, também, como precedente em discussões de especialistas para definição de intervenções da mesma natureza.

Pelas questões aqui descritas, a rota acessível do Sitio Arqueológico de Pompeia foi considerada um relevante objeto a ser estudado.

No Brasil, os centros históricos que estão inseridos na lista de Patrimônio Mundial da UNESCO, são: o Centro Histórico de Ouro Preto (Minas Gerais); o Centro Histórico de Diamantina (Minas Gerais); o Centro Histórico de Goiás (Goiás); o Centro Histórico de São Luís (Maranhão); o Centro Histórico de Salvador (Bahia) e o Sítio Histórico de Olinda (Pernambuco).

A cidade histórica de Ouro Preto foi declarada Monumento Nacional em 1933 e tombada pelo IPHAN, em 1938, por seu conjunto arquitetônico e urbanístico. Foi declarada pela UNESCO como patrimônio mundial em 1980, sendo o primeiro bem cultural brasileiro inscrito na Lista do Patrimônio Mundial (IPHAN, s.d).

A cidade de Diamantina apresenta “[...] características singulares e representativas de sua condição única de implantação de um núcleo colonial português, território dos diamantes [...]” (IPHAN, s.d., s.p.). O seu centro histórico foi tombado pelo IPHAN em 1938. O reconhecimento como Patrimônio Mundial, pela UNESCO, ocorreu em 1999.

Por sua vez, “A cidade de Goiás é testemunha da ocupação e da colonização do Brasil Central nos séculos XVIII e XIX.” (IPHAN, s.d., s.p.). O conjunto arquitetônico, paisagístico e urbanístico do Centro Histórico de Goiás foi tombado pelo IPHAN em 1978 e o reconhecimento como Patrimônio Mundial ocorreu em 2001.

O Centro Histórico de São Luís, localizado na ilha de São Luís do Maranhão, “[...] é um exemplo excepcional de cidade colonial portuguesa adaptada às condições climáticas da América do Sul equatorial, e que tem conservado o tecido urbano

harmoniosamente integrado ao ambiente que o cerca." (IPHAN, s.d, s.p.). Foi tombado pelo IPHAN em 1974 e inscrita como Patrimônio Mundial em 1997.

Dentre os seis centros históricos brasileiros considerados Patrimônio Mundial, o Centro Histórico de Salvador e o Sítio Histórico de Olinda são os únicos que possuem as quatro características citadas e, portanto, tiveram suas rotas acessíveis definidas como objeto de estudo desta pesquisa. Salvador e Olinda são cidades da região Nordeste do Brasil de importância singular para a história do país e são as únicas, dentre as seis cidades citadas, que possuem rotas acessíveis implantadas no seu núcleo histórico.

Não obstante as inúmeras discussões no Brasil para que a acessibilidade nos sítios históricos brasileiros seja efetivada e, mesmo com a existência de projetos de rotas acessíveis já elaborados para alguns desses sítios (à exemplo da Rota do Centro Histórico de São Luís do Maranhão), a não execução dos projetos ou a execução apenas de elementos pontuais, que não se conectam criando uma rota, é uma realidade.

Salvador, capital do estado da Bahia e primeira capital do Brasil, é destacada por sua importância histórica e pela riqueza artística e cultural do seu Centro Histórico[5]. A Rota Turística Acessível do Centro Histórico de Salvador foi executada nos anos de 2012/2013 como um Projeto Piloto de Acessibilidade (BAHIA, 2013) e um exemplo a ser replicado no próprio Centro Antigo de Salvador e em outras regiões da cidade.

A cidade de Olinda, mesmo possuindo população estimada para o ano de 2019 em apenas 392.482 habitantes[6] (IBGE, 2019), é um município pertencente à região metropolitana do Recife, (cuja população está estimada em pouco mais de 4 milhões de habitantes) e foi o primeiro centro histórico do Brasil a implantar uma rota turística acessível. Seu pioneirismo é utilizado como referência para os projetos de novas rotas. O Centro Histórico de Olinda abrange uma área de 1,2 km² e cerca de 1.500 imóveis. O Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da cidade de Olinda é tombado pelo IPHAN desde 1968, possuindo inscrição no Livro do Tombo Arquitetônico,

[5] O Conjunto Arquitetônico, Paisagístico e Urbanístico Centro Histórico da Cidade de Salvador é tombado pelo IPHAN, possuindo inscrição no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico. Inserido no CHS, o Sítio Arqueológico do Cruzeiro do São Francisco, área contemplada pela Rota Acessível, é um sítio cadastrado pelo IPHAN como Patrimônio Arqueológico, sob código CNSA BA00162 (CNA, s.d.).

[6] O último censo brasileiro realizado em 2010, contabilizou 377.779 habitantes em Olinda (IBGE, 2010).

Paisagístico e Etnográfico, no Livro do Tombo Histórico e no Livro do Tombo das Belas-Artes.

A localização dos centros históricos brasileiros considerados Patrimônio Mundial pela UNESCO está indicada na Figura 1.

Figura 1 – Mapa do Brasil com indicação das cidades que possuem Centros Históricos considerados Patrimônio Mundial pela UNESCO.



Fonte: elaborado pela autora (2020) a partir do mapa de Multarte (s.d.).

A definição, com vistas a substanciar a análise desta pesquisa, de um sítio cultural italiano de importância mundial, também considerou questões de cada país (Brasil e Itália) referentes à:

1. Estágio de desenvolvimento dos estudos, da legislação e das práticas de acessibilidade.
2. Nível de importância dada às questões de preservação e conservação do patrimônio arquitetônico e urbanístico, considerando-se a atualidade das normativas e, em paralelo, as práticas nesse campo.
3. Estágio de desenvolvimento da atividade turística.

O Brasil e a Itália encontram-se em diferentes estágios[7] de desenvolvimento em relação aos três itens citados, o que proporciona uma rica análise do processo de implantação de rotas turísticas acessíveis nos seus respectivos sítios culturais. Adiciona-se a isso a possibilidade de estudar projetos diversificados, cujas metodologias e soluções projetuais possam ser usados como referência e colaborar com a melhoria e com o aumento da acessibilidade ao patrimônio cultural brasileiro.

A experiência de outros países, somada à própria experiência brasileira, poderá estimular o desenvolvimento de projetos de acessibilidade em sítios culturais do Brasil protegidos por legislação específica nacional, regional ou local, observando-se a necessidade de se respeitar a realidade e diversidade cultural e territorial brasileira, evitando-se a importação de ideias desvinculadas dessa realidade.

Em relação à atividade turística, observa-se que, a partir dos anos 1960, o planejamento do turismo se generalizou em todo o mundo, mas, no Brasil, apenas em 1972 o primeiro estudo de planificação do turismo é realizado (PETROCCHI, 2001, p. 73). O Brasil, mesmo com a qualidade e a diversidade da sua oferta turística, recebeu no ano de 2018 apenas 6,621 milhões de turistas estrangeiros e vem apresentando percentual de crescimento inferior à média da América do Sul (OMT, 2019).

Sobre as normativas de acessibilidade e patrimônio, o Brasil possui uma atualizada e desenvolvida legislação voltada para as questões de acessibilidade e também uma importante e bem estruturada política de preservação do patrimônio que se desenvolveu ao longo dos últimos 80 anos. Todavia, encontra grande dificuldade na aplicação da legislação e poucos recursos financeiros destinados à preservação do patrimônio cultural do país. Possui 22 sítios considerados patrimônio mundial e 88 conjuntos urbanos protegidos em âmbito federal[8].

A Itália, por sua vez, divide com a China o primeiro lugar dentre os países com a maior quantidade de sítios que integram a lista de Patrimônio da UNESCO, possuindo um total de 55 sítios (Tabela 1).

---

[7] As diferenças estão no estágio de desenvolvimento ou importância dedicada aos temas e não nas questões conceituais em si (patrimônio, acessibilidade e turismo). Percebe-se, conforme exposto no Capítulo 3 deste texto, que os dois países possuem normativas similares em relação à preservação do patrimônio e acessibilidade. Nota-se também que compartilham, pelo menos no campo teórico, do mesmo entendimento conceitual em relação à atividade turística. A prioridade dedicada a estas questões é que se mostra, na prática, bastante divergente na comparação entre Brasil e Itália.

[8] Até janeiro de 2021, o IPHAN contabilizava 88 conjuntos urbanos protegidos, sendo 68 tombados, três tombamentos provisórios, 14 rerratificações, um tombamento emergencial, dois anexados (destes dois, um tombado e um tombamento provisório) (IPHAN, 2021).

Tabela 1 – Número de sítios Patrimônio Mundial por país e sua devida colocação na lista da UNESCO.

PAÍS	***QUANTIDADE DE SÍTIOS***	***COLOCAÇÃO***
Itália	**55**	**1° lugar**
China	55	1° lugar
Espanha	48	2° lugar
Alemanha	46	3° lugar
França	45	4° lugar
Brasil	**22**	**13° lugar**

Fonte: elaborado pela autora (2020), a partir da *lista Number of World Heritage properties inscribed by each State Party* (UNESCO, 2020).

Os 55 sítios da Itália representam 4,9% dos 1.121 sítios em todo o mundo considerados patrimônio mundial. O Brasil possui 1,96% do mesmo total.

No âmbito da preservação do patrimônio, a Itália tem, tradicionalmente, um papel central no debate internacional. Calabrese esclarece:

> [...] na Itália, o tema da inserção da arquitetura contemporânea nos contextos históricos influenciou e inspirou os debates internacionais, inicialmente devido à urgência da reconstrução do segundo pós-guerra e, sucessivamente, por ter focalizado sua atenção sobre a questão da compatibilidade entre as instâncias da conservação e do projeto do novo.
> Esta reflexão teórica posteriormente se traduziu em ação projetual, [...].” (CALABRESE, 2018, p. 21).

Portanto, é também em razão do seu papel central no debate internacional que a Itália é um dos ambientes geográficos desta pesquisa.

Em termos de número de visitantes que recebe anualmente, a Itália está entre os cinco primeiros no *ranking* da OMT, tendo recebido 62,1 milhões de visitantes no ano de 2018, último índice divulgado pela OMT em publicação do ano de 2019 (Tabela 2). Na Tabela 3 encontra-se indicado o índice percentual de crescimento anual de entrada de turistas estrangeiros no mundo, na Europa e América do Sul[9].

[9] O último índice percentual de crescimento anual de entrada de turistas estrangeiros no mundo divulgado pela OMT foi o índice apurado no período entre 2017 e 2018 que consta na publicação *Panorama OMT del turismo internacional* do ano de 2019.

Tabela 2 – Posição Mundial em número de visitantes estrangeiros ano 2018 e comparação com anos anteriores, segundo a OMT (2016, 2017, 2018 e 2019).

POSIÇÃO MUNDIAL (ano 2018)	**PAÍS**	**QUANTIDADE DE VISITANTES/ANO (em milhões)**						**VARIAÇÃO %**				
		2013	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2013/2014**	**2014/2015**	**2015/2016**	**2016/2017**	**2017/2018**
1° lugar	França	83,6	83,7	84,4	82,7	86,9	89,4	0,1	0,9	-2,1	5,1	2,9
2° lugar	Espanha	60,6	64,9	68,5	75,3	81,8	82,7	7,0	5,5	10,5	8,7	1,1
3° lugar	Estados Unidos	69,9	75,0	77,4	76,4	76,9	79,6	7,2	3,3	-1,8	0,7	3,5
4° lugar	China	55,6	55,6	56,8	59,2	60,7	62,9	-0,1	2,3	4,2	2,5	3,6
5° lugar	**Itália**	**47,7**	**48,5**	**50,7**	**52,3**	**58,2**	**62,1**	**1,8**	**4,4**	**3,2**	**11,2**	**6,7**
45° lugar	**Brasil**	**5,8**	**6,4**	**6,3**	**6,5**	**6,5**	**6,6**	**10,6**	**-1,9**	**3,8**	**0,6**	**0,5**

Fonte: elaborado pela autora a partir dos dados da publicação *Panorama OMT del turismo internacional,* Edições 2016, 2017, 2018 e 2019.

Tabela 3 – Índice percentual de crescimento anual de entrada de turistas estrangeiros no mundo, na Europa e América do Sul.

REGIÃO	**PERÍODO**				
	2013/2014	**2014/2015**	**2015/2016**	**2016/2017**	**2017/2018**
MUNDO	4,2%	4,6%	3,8%	7%	5,4%
EUROPA	2,3%	4,7%	2,4%	8,6%	5,5%
EUROPA MERIDIONAL/MEDITERRÂNEA	6,9%	4,8%	2,4%	12,9%	8,2%
AMÉRICA DO SUL	7,1%	5,8%	6,3%	7,7%	1,2%

Fonte: elaborado pela autora a partir dos dados da publicação *Panorama OMT del turismo internacional,* edição 2019.

Segundo a OMT (2019), o crescimento global do turismo de 2017 para 2018 foi de 5,4% (Tabela 3). O crescimento médio anual de 2010 até 2018 foi de 5%. Para o Continente Europeu, esses índices foram de 5,5% e 4,4%, respectivamente. Considerando-se apenas a Europa Meridional e Mediterrânea, região que inclui a Itália, os índices foram de 8,2% de crescimento para o período 2017/2018 e de 6,3% para a média entre 2010 e 2018. A América do Sul, por sua vez, apresentou crescimento de 1,2% entre 2017 e 2018 e crescimento médio de 5,8% entre 2010 e 2018.

Confrontando-se esses índices com a variação dos últimos anos da Itália e do Brasil (Tabela 2), nota-se que, nos últimos intervalos, ou seja, de 2015 a 2018, a Itália apresenta índices superiores ao Continente Europeu e o Brasil, desde 2014, vem apresentando índices bastante inferiores aos da América do Sul. É de se notar que a Itália apresenta importante crescimento no número de visitantes nos últimos anos. O Brasil, mesmo com o crescimento notável entre os anos 2013 e 2014 provocado pela realização no Brasil do Campeonato Mundial de Futebol (Copa do Mundo) do ano de 2014, apresentou decréscimo no percentual entre 2014 e 2015, mostrando estagnação no índice de crescimento de 2016 em diante.

Estes dados limitam-se aos indicativos de número de visitantes internacionais com a intenção de mostrar o grau de atratividade por meio de índices quantitativos. Não sendo aqui considerada, pelos objetivos da pesquisa, a discussão sobre a questão de capacidade de carga[10], apesar de se tratar de item relevante na gestão de sítios patrimoniais (culturais e naturais).

Convém ressaltar que o turismo é um setor de alto impacto no mundo inteiro. “Estatísticas revelam que a área chega a movimentar 10% da riqueza global, gerando 1 a cada 10 postos de trabalho no mundo.” (BRASIL, 2020, p. 11). No Brasil, em 2019,

[10] O cálculo da Capacidade de Carga Turística é um importante instrumento de gestão com vistas a controlar os efeitos negativos dos impactos decorrentes do turismo em áreas turísticas naturais e/ou culturais. Refere-se ao número de visitantes que um local pode receber por dia, mês ou ano, sem que isso comprometa irreversivelmente as características que se deve preservar. “O cálculo de Capacidade de Carga é uma das primeiras metodologias desenvolvidas para o manejo de áreas turísticas ao ar livre.” (DA SOLLER; BORGUETTI, 2013, p. 513). Os citados autores esclarecem que a preocupação com a Capacidade de Carga nessas áreas remete à década de 1950, devido ao crescimento das taxas de visitação de parques e áreas naturais protegidas dos Estados Unidos, levando os administradores dos espaços a iniciaram estudos para desenvolver metodologias que permitissem o manejo de visitantes em uma área, sem comprometê-la. “No início da década de 1960, os estudos de Capacidade de Carga Turística (CCT) começam a incorporar em seu conceito a preocupação com a satisfação da experiência do visitante. Na década seguinte, ganha enfoque ambiental, como uma maneira de estabelecer limites de desenvolvimento das áreas que não comprometessem a resiliência dos ecossistemas.” (DA SOLLER; BORGUETTI, 2013, p. 513).

o mercado foi responsável por 6,9 milhões de postos de trabalho, representando 7,5% das vagas globais no país. A economia é altamente impactada pelo turismo, sendo responsável por 8,1% do Produto Interno Bruto Nacional, o que torna o Brasil o 5º país no mundo no qual os gastos com turismo têm o maior impacto no PIB Nacional (BRASIL, 2020, p. 11). Objetivando o crescimento do setor, o Plano Nacional de Turismo (PNT 2018-2022) prevê as seguintes metas globais, dentre outras: criação de dois milhões de empregos no setor, chegando a nove milhões de empregados, direta e indiretamente; ampliação para 100 milhões de brasileiros viajando pelo país (atualmente são 60 milhões); e o aumento dos 6,6 milhões para 12 milhões anuais de visitantes estrangeiros (BRASIL, 2020, p. 10).

Esses indicativos demonstram que a pesquisa analisará rotas acessíveis em países com diferentes níveis de preservação do seu patrimônio cultural e estágios diversos de desenvolvimento da atividade turística.

METODOLOGIA

Para a elaboração desta pesquisa, definiu-se como estrutura metodológica, quanto aos seus objetivos, a pesquisa exploratória, devido à natureza do tema e por se tratar de um assunto pouco desenvolvido, e descritiva, uma vez que se propôs a descrever e analisar o fato. Quanto aos procedimentos de coleta de dados, a pesquisa definiu-se como bibliográfica e incluiu também a pesquisa de campo.

A pesquisa bibliográfica focou assuntos referentes à acessibilidade, barreiras arquitetônicas, barreiras urbanas e uso ampliado; sítios históricos/arqueológicos e preservação do patrimônio arquitetônico e urbanístico; legislação de preservação do patrimônio e de acessibilidade; turismo, hospitalidade e legibilidade ambiental. A investigação foi realizada a partir de fontes diversas, como livros, manuais, artigos científicos, dissertações de mestrado e teses de doutorado, *sites* na internet, buscando-se informações relevantes para o objeto de estudo.

Os métodos de procedimento utilizados, que representam etapas concretas da investigação, foram o método comparativo e o estudo de caso. O método comparativo realiza comparações com a finalidade de verificar semelhanças e explicar divergências e o estudo de caso parte do princípio de que casos que se discutam com sistematização e estudos mais aprofundados podem ser significativos para a compreensão de outros e/ou representativos de casos semelhantes. O estudo de caso pode servir de referências para situações que apresentem as mesmas características.

O método comparativo consiste na investigação de coisas ou fatos e na sua explicação segundo suas semelhanças e suas diferenças. A comparação propicia a análise de dados e a observação de semelhanças e diferenças dos elementos investigados, com o objetivo de melhor entender o fenômeno. Comparar é uma atividade essencial no processo de entendimento de certas regularidades dos eventos, já que a abordagem comparativa permite visualizar padrões.

Para esta pesquisa, mesmo Itália e Brasil apresentando diferenças socioculturais e de outras naturezas, o método comparativo se aplica, já que, segundo Bendix (1963) quando uma mesma questão ou fenômeno pode ser encontrado em diferentes sociedades, os estudos comparativos mostram como estas diferentes sociedades lidaram com a tal questão, exibindo o escopo de soluções encontradas para o mesmo problema. No caso aqui estudado, a questão se refere a como os sítios culturais realizaram/vêm realizando a instalação de rotas acessíveis externas para adequação dos seus ambientes para acessibilidade. Inclui a observação e análise de quais soluções foram criadas (e executadas) para resolver os problemas de acessibilidade recorrentes e comuns aos sítios de interesse cultural.

Como elementos para análise observou-se o atendimento aos seguintes critérios:

- diretrizes para acessibilidade em locais de interesse cultural;
- princípios do restauro atual;
- categorias básicas do acolhimento.

Desse modo, foram considerados os mesmos elementos para todos os casos, no Brasil e na Itália, e as mesmas unidades de análise: rotas acessíveis em sítios culturais.

Analisaram-se, conforme já citado, as rotas acessíveis implantadas no sítio arqueológico da cidade de Pompeia e nos sítios históricos das cidades de Salvador e Olinda e realizou-se a comparação entre os projetos de acessibilidade executados. Foi realizada a investigação de como ocorreram o processo de elaboração dos respectivos projetos e o processo de implantação das rotas acessíveis objeto de estudo.

Como etapa complementar à pesquisa, definiu-se pela observação de práticas internacionais de melhoria e ampliação de acessibilidade em outros sítios culturais, com o objetivo de verificar quais as soluções adotadas para problemas semelhantes, aumentando-se o repertório de referências. Para tanto, foram realizadas visitas a centros históricos e sítios arqueológicos nas cidades de Roma, Nápoles, Florença,

Veneza, San Gimigniano, Pisa e Siena na Itália, e Lisboa, Porto, Coimbra, Óbidos e Évora em Portugal.

Na pesquisa de campo se realizou a investigação empírica nos locais onde se dispuseram os elementos para explicar o fato estudado, no caso, os citados sítios históricos. A verificação foi realizada, em uma primeira abordagem, por meio de plantas, mapas, informações apresentadas nos *sites* oficiais dos órgãos/institutos responsáveis pela gestão das rotas (*Parco Archeologico di Pompei*; CONDER; Prefeitura Municipal de Olinda) e, em seguida, pela verificação *in loco* e registro fotográfico das condições da rota e das soluções e práticas adotadas para a implementação de acessibilidade universal.

Foram realizadas entrevistas (e visita acompanhada em Pompeia) com profissionais das instituições responsáveis pelos projetos e implantação das rotas, com os profissionais envolvidos na elaboração e execução dos projetos, com os órgãos responsáveis pela gestão e manutenção dos sítios, além da avaliação da acessibilidade por meio da observação e registro de dados *in loco* e da participação como ouvinte, no caso de Pompeia, de aulas, palestras e seminários relacionados à preservação do patrimônio e às atuais intervenções no sítio. A identificação dessas atividades e atores constam no Apêndice A e o roteiro das entrevistas é apresentado no Apêndice B.

ESTRUTURA DO TEXTO

Este texto está estruturado em duas partes e cinco capítulos, definidos de acordo com o seguinte percurso: a partir da apresentação e discussão dos conceitos referentes à acessibilidade e rotas acessíveis, considerando-se os parâmetros e as normativas que versam sobre patrimônio e acessibilidade, chegou-se às questões relativas ao projeto de rotas acessíveis e realizou-se a análise e comparação das rotas objeto de estudo com base nas diretrizes estudadas.

A Parte I representa o arcabouço teórico da pesquisa e a Parte II, os estudos de caso e a análise comparativa. O esquema a seguir, apresenta o percurso realizado e seus respectivos capítulos:

Parte I:

- Conceitos e classificações: acessibilidade (1) e rotas acessíveis (2)
  - ✓ Deficiência
  - ✓ Acessibilidade
  - ✓ Desenho Universal
  - ✓ Usuário ampliado
  - ✓ Barreiras arquitetônicas e urbanísticas
  - ✓ Níveis de acessibilidade e de fruibilidade
  - ✓ Rotas turísticas / rotas acessíveis
- Patrimônio, acessibilidade e legislação (3)
  - ✓ Preservação, conservação e restauro do patrimônio e suas relações com acessibilidade.
  - ✓ Legislação de preservação do patrimônio e legislação de acessibilidade – Itália e Brasil
- Projetos de Rotas acessíveis em sítios culturais de interesse turístico (4)
  - ✓ Diretrizes e critérios de projeto
  - ✓ Usos de novos materiais em ambientes preexistentes
  - ✓ Outros critérios: acolhimento e legibilidade

Parte II:

- Estudo de casos e análise comparativa (5)
  - ✓ As três rotas
  - ✓ A comparação

Desse modo, o primeiro capítulo refere-se aos conceitos de deficiência, acessibilidade, desenho universal, usuário ampliado e apresenta os tipos de barreiras arquitetônicas e urbanas, abordando-se também os níveis de fruibilidade dos espaços e refletindo-se sobre os problemas recorrentes em relação à falta de acessibilidade em locais históricos. Este capítulo, por meio dos conceitos apresentados, forma a base para o capítulo seguinte, que versa sobre rotas acessíveis em sítios culturais.

O segundo capítulo refere-se às rotas acessíveis, inicialmente conceituando rotas, em seguida realizando uma abordagem sobre rotas turísticas de maneira geral e rotas acessíveis especificamente implantadas em sítios culturais. Ainda neste capítulo, são discutidos alguns elementos inerentes às rotas acessíveis e apresentadas possíveis formas de classificação dessas rotas.

Para melhor entendimento dos critérios de projeto e gestão da acessibilidade em locais de interesse cultural usados nesta pesquisa como base de análise e comparação do objeto de estudo, optou-se por realizar, no terceiro capítulo, a apresentação e discussão sobre as políticas de preservação do patrimônio histórico e

as normas de acessibilidade na Itália e no Brasil. Assim, no capítulo 3, após uma breve abordagem sobre as teorias e correntes de preservação do patrimônio, passa-se a tratar da legislação da Itália e do Brasil em relação à preservação do patrimônio e à acessibilidade.

No Capítulo 4 são apresentados os critérios de projeto e gestão da acessibilidade em locais de interesse cultural e são realizadas considerações sobre o uso de novos materiais na implantação de rotas acessíveis em sítios culturais. Este capítulo se completa com uma abordagem sobre a relação entre turismo e acessibilidade, considerando esta última como requisito indispensável à hospitalidade local e a relevância do tema legibilidade que deverá estar presente nas discussões e elaboração de projetos de rotas.

O quinto capítulo apresenta e analisa as rotas objeto de estudo, buscando-se resgatar, nestas análises, as bases conceituais e legais revisadas, além da presença dos elementos, critérios, novos materiais e, também, a percepção, nestas rotas, dos requisitos de hospitalidade e legibilidade apresentados nos capítulos anteriores. Ainda no capítulo 5 é realizada a análise comparativa entre os sítios e as rotas, conforme os critérios definidos na metodologia, e apresentados quadros resumos que condensam todos os aspectos observados.

O capítulo referente às conclusões busca retomar, ao tempo em que sintetiza e alinhava, o que foi abordado ao longo dos capítulos que o antecedem. Busca, igualmente, expor o que se concluiu a partir da análise comparativa realizada e apontar na direção do esforço de dotar os sítios históricos brasileiros de acessibilidade continuamente ampliada.

Importa registrar que, ao longo da pesquisa, notou-se que as três rotas objeto de estudo tiveram, em seus projetos, um direcionamento especificamente voltado às soluções de acessibilidade para pessoas com deficiência motora, sem deixar de preocupar-se com outros tipos de deficiência, porém em menor escala. Buscando-se realizar um estudo comparativo, esta pesquisa também se debruçou com maior ênfase nas questões que envolvem a problemática da acessibilidade motora, porém, observando-se, em paralelo, as soluções encontradas para a superação das dificuldades relacionadas às deficiências visual e auditiva, pensando nos principais conceitos aqui discutidos, quais sejam, o de ampliação do uso para o maior número possível de pessoas e o de superação/eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas.



PARTE I

VEM COMIGO, NO CAMINHO EU EXPLICO

1. ACESSIBILIDADE, BARREIRAS AMBIENTAIS E FRUIÇÃO DE SÍTIOS CULTURAIS

Promover acessibilidade, superando[11] e/ou eliminando as barreiras arquitetônicas e urbanísticas em sítios culturais, é uma necessidade que garante e promove a fruição do patrimônio cultural, ação que representa uma obrigação institucional daqueles responsáveis pela tutela e valorização deste patrimônio. A promoção da acessibilidade é elemento indispensável a qualquer intervenção de conservação em sítios patrimoniais. Garantir acessibilidade da maneira mais ampla possível, promovendo a utilização ampliada[12], garante o direito de todas as pessoas a plena e efetiva oportunidade de participação, visitação e fruição dos ambientes urbanos, do patrimônio arquitetônico e, particularmente, de sítios de valor cultural e paisagístico, incluindo parques, jardins, complexos, conjuntos e centros históricos e/ou arqueológicos.

1.1. DEFICIÊNCIA E ACESSIBILIDADE

Superar ou eliminar barreiras arquitetônicas e perceptivas em ambientes consolidados e com valores a preservar é uma tarefa difícil e complexa que deve ser realizada com critérios e conhecimento aprofundado das situações diversas e específicas que se apresentam. Essa superação representa uma conquista que não deve ser desprezada. Ao contrário, deve ser estimulada e ampliada, com projetos que transformem ambientes não acessíveis ou de acessibilidade limitada em locais de utilização ampliada, acolhedores e inclusivos, que permitam que todos possam interagir com o ambiente de maneira fácil, simples, segura e autônoma.

Um bem arquitetônico ou urbano não atende a sua função enquanto arquitetura se não é passível de uso e fruição pelo maior número de pessoas possível. Arquitetura é para ser vivida, utilizada e sentida, já que sua criação e existência são direcionadas ao cotidiano do ser humano, não uma abstração ou obra de arte apenas para contemplação. “[...] um bem não é tal se não for utilizável. A pura contemplação não

[11] O termo “superar barreiras” é usado neste texto no sentido de vencer as barreiras, uma vez que nem sempre a solução do problema consiste em eliminar/suprimir a barreira, mas sim de superá-la.
[12] O termo em italiano “utenza ampliata” ou “utenza alargatta” está presente na maioria das referências dos autores italianos consultadas pela autora desta pesquisa e foi livremente traduzido como usuário ampliado ou usuário estendido, ou seja, o uso pela maior quantidade e diversidade de pessoas, da maneira mais ampla e abrangente possível em dado momento. Sobre a origem e definição do termo, ver p. 43 deste texto. A partir deste termo, adotou-se aqui as expressões acesso/acessibilidade ampliada, utilização ampliada e fruição ampliada para designar o alargamento dessas ações.

pertence à arquitetura" segundo Bellini (1998, p. 2, tradução nossa). O mesmo autor ressalta que a arquitetura vive também para ser uma experiência cultural, mas não deve ser separada do uso material (BELLINI, 1998, p. 2). Baldi, reforçando a questão, esclarece que:

> A acessibilidade é um tema de importância fundamental para o usufruto do patrimônio cultural entendido na sua mais vasta concepção: do ambiente urbano, ao patrimônio arquitetônico e arqueológico, aos sítios de particulares valores paisagísticos e naturalísticos, aos jardins históricos e aos parques. Os locais de interesses culturais são compostos de arquiteturas que se exprimem por meio da qualidade do espaço. Negar a possibilidade de haver uma experiência direta deste espaço projetado equivale a negar, de fato, a possibilidade de compreendê-lo e usufruí-lo. (BALDI, 2009, p. 9, tradução nossa).

Completando este raciocínio, Agostiano (2013, p.152) considera que a arquitetura, mais que qualquer outra representação artística, necessita, para ser compreendida, da experiência direta da pessoa, do "se colocar dentro", do "estar dentro".

O conceito de acessibilidade hoje não deve ser um conceito dualista, ou seja, um ambiente ser considerado acessível ou não acessível, simplesmente. O conceito dualista de acessibilidade, na prática, principalmente quando se está lidando com ambientes de valores culturais tutelados, é um conceito irreal, uma vez que esses ambientes apresentam características arquitetônicas ou físico-construtivas que representam a própria identidade do bem e o próprio valor a proteger.

> A acessibilidade, e, portanto, a superação das barreiras arquitetônicas, representa uma conquista civil, não só para aqueles que possuem problemas mais acentuados, mas para todos nós; a conquista está no fato de que não existe mais um conceito simplesmente binário e oposto (acessível/não acessível), mas cada pessoa, sobretudo numa sociedade que envelhece, sabe que poderia encontrar-se em condições, ainda que apenas temporárias, de acessibilidade limitada ou impedida. (BALDI, 2009, p.9, tradução nossa).

Soluções que atendam totalmente às necessidades de vários tipos de deficiências, em muitos casos, são incompatíveis entre si, o que reforça o cuidado e a importância de se projetar na lógica da utilização ampliada, no esforço do atendimento às necessidades do maior número possível de pessoas.

Daí a importância do entendimento dos conceitos de utilização e fruição ampliadas (que serão apresentados adiante) e da definição dos diversos níveis qualitativos de fruibilidade dos espaços e dos tipos de barreiras arquitetônicas e

perceptivas que se apresentam. A partir do claro entendimento destes conceitos, pode-se desenvolver projetos de elevada qualidade do ponto de vista técnico, estético e com respeito à legislação.

Antes de se apresentar tais conceitos, se faz necessário destacar as definições de deficiência e de acessibilidade. Em 2006, a Assembleia Geral das Nações Unidas adotou o seguinte conceito para pessoa com deficiência: “Pessoas com deficiência são aquelas que têm impedimentos de natureza física, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade com as demais pessoas.” (ONU, 2006, s.p.).

Com este conceito, a ONU destaca que a interação com as barreiras é que provoca a deficiência. Portanto, a atenção deverá voltar-se, também, à superação ou eliminação das barreiras arquitetônicas e sensoriais.

Laurìa (2011, p. 34), por sua vez, agrupa, em primeira instância, duas grandes classes de pessoas, com particulares exigências na fruição dos ambientes e no desenvolvimento das atividades cotidianas:

1. as pessoas para as quais tal exigência tem uma causa patológica, sendo consequência de traumas ou de doença congênitas ou adquiridas (deficiência física, sensorial, cognitiva);
2. as pessoas para as quais tais exigências dependem do período da vida (crianças, idosos) ou de situações contingenciais e transitórias (mulheres grávidas, pessoas com traumas temporários etc.).

Cada pessoa, de acordo com suas particularidades, possui exigências e atitudes específicas. Isso significa que as barreiras arquitetônicas podem representar obstáculos para uns e não para outros. Um ambiente acessível, confortável e seguro para um usuário de cadeira de rodas poderá não representar as mesmas características relativas à acessibilidade para uma pessoa com deficiência visual, por exemplo. Laurìa (2011, p. 34) denomina esse aspecto como “relatividade das barreiras arquitetônicas”. Isso significa que o ambiente em que a pessoa vive é que condiciona o seu bem-estar, podendo-se apresentar como uma barreira ou como um elemento facilitador. “Frequentemente, no caso do patrimônio cultural, as barreiras ambientais são parte integrante da identidade do espaço e da estrutura, contribuindo com o valor do próprio bem que se propõe a tutelar.” (AGOSTIANO *et al*, 2009, p. 28, tradução nossa).

No Brasil, o Decreto nº. 5.296/2004 (Capítulo III, Art. 8º) define acessibilidade como:

> Condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida. (BRASIL, 2004, s.p.).

Acessibilidade, portanto, é definida pelo grau em que um ambiente, serviço ou produto permite o acesso do maior número possível de pessoas, incluindo especialmente pessoas com deficiência.

1.2. DESENHO UNIVERSAL E USUÁRIO AMPLIADO

Abordar o tema acessibilidade hoje significa falar em termos de *Universal Design* e "usuário ampliado". Numa abordagem geral sobre a teoria e estudos de acessibilidade, sem tratar especificamente sobre sítios históricos e/ou culturais, a referência primeira surge na década de 1960 e, em seguida, é desenvolvido o conceito de *Universal Design* nos Estados Unidos.

> [...] em 1961, países como Japão, EUA e nações europeias, se reuniram na Suécia para discutir como reestruturar e recriar o velho conceito que produz para o dito "homem padrão", que nem sempre é o "homem real". Assim, esta primeira conferência internacional foi berço para que, em 1963, em Washington, nascesse a *Barrier Free Design*, uma comissão com o objetivo de discutir desenhos de equipamentos, edifícios e áreas urbanas adequados à utilização por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Mais tarde, esse conceito – tomado com mais profundidade pelos Estados Unidos – ampliou seu foco e mudou de nome. Passou a ser chamado de *Universal Design* e se propôs a atender TODAS as pessoas, num aspecto realmente universal. (CAMBIAGHI; CARLLETTO, 2008, p. 8 e 9). [Destaque dos autores]

O conceito de Desenho Universal ou *Universal Design* surgiu entre os profissionais da área de arquitetura na Universidade da Carolina do Norte – EUA. A expressão foi usada pela primeira vez por Ron Mace[13], arquiteto que articulou e influenciou uma mudança de paradigmas dos projetos de arquitetos e *designers*. Para Ron Mace, o Desenho Universal é responsável pela criação de ambientes ou produtos que podem ser usados pelo maior número de pessoas possível (CAMBIAGHI, 2007, p. 71). Segundo Agostiano (2013, p. 152, tradução nossa), Ron Mace descrevia o

[13] O termo foi criado em 1985 por Ronald Mace, arquiteto americano dependente de cadeira de rodas e de um respirador, morto inesperadamente em 1998 (AGOSTIANO, 2013, p.152).

Universal Design como “o projeto de produtos e ambientes utilizáveis por todos, na maior extensão possível sem necessidade de adaptação ou auxílio especiais.” Então, “[...] o projeto universal é o processo de criar os produtos que são acessíveis para todas as pessoas, independente de suas características pessoais, idade ou habilidades.” (CAMBIAGHI; CARLETTO, 2008, p. 10).

Para o Desenho Universal, qualquer ambiente poderá ser acessado fisicamente e usado, independentemente do tamanho do corpo do indivíduo ou de sua mobilidade. Deve-se assegurar que todos possam utilizar com segurança e autonomia os espaços construídos.

Como forma de sistematizar os conceitos de Desenho Universal, o *Center of Universal Design*, sediado na Escola de *Design* da Universidade da Carolina do Norte (NCSU), nos Estados Unidos, desenvolveu os sete princípios do Desenho Universal. Estes sete princípios podem ser aplicados para avaliar projetos existentes e guiar o processo de criação de novos projetos de arquitetura e *design* (NCSU, 1997). São eles:

- equiparação nas possibilidades de uso;
- flexibilidade no uso;
- uso simples e intuitivo;
- informação perceptível;
- tolerância ao erro;
- mínimo esforço físico;
- dimensionamento de espaço para acesso e uso de todos.

Estes sete princípios[14] também têm o objetivo de informar e orientar arquitetos, *designers* e consumidores quanto às características de produtos e ambientes acessíveis a toda diversidade de usuários.

Abordando-se especificamente a acessibilidade física, Santos (2009, p. 57) apresenta os seguintes parâmetros para um meio físico ser considerado acessível e possa atingir o máximo da sua função:

- Respeitador: deve respeitar a diversidade dos utilizadores. Ninguém deve sentir-se marginalizado e a todos deve ser facilitado o acesso.
- Seguro: deve ser isento de riscos para todos os utilizadores. Assim, todos os elementos que integram o meio físico têm de ser dotados de segurança.

[14] Ver a descrição de cada princípio no Anexo A deste texto.

- Saudável: não deve constituir-se, em si, um risco para a saúde.
- Funcional: deve ser desenhado e concebido de tal modo que funcione de forma a atingir os fins para o qual foi criado, sem problemas ou dificuldades.
- Compreensível: todos os utilizadores devem saber orientar-se sem dificuldade num dado espaço e, por conseguinte, é fundamental uma informação clara (utilização de símbolos comuns a vários países, evitando as palavras ou abreviaturas da língua local). A disposição dos espaços deve ser coerente e funcional.
- Estético: o resultado deve ser esteticamente agradável.

Por sua vez, o termo em italiano *utenza ampliata* (usuário ampliado), utilizado pela primeira vez por projetistas italianos do *Istituto Italiano Design e Disabilità*[15] "[...] vem utilizado para evidenciar as diferentes características dos indivíduos, da criança ao idoso, incluindo entre estes também a multiplicidade das condições de deficiência, com a finalidade de encontrar soluções inclusivas válidas para todos [...]" (AGOSTIANO, 2013, p.152, tradução nossa) e não voltadas exclusivamente aos usuários de cadeiras de rodas. A partir da reflexão desse grupo de projetistas sobre "*design* e deficiência", chegou-se à conclusão de que não é possível se desenvolver um projeto específico para a pessoa com deficiência, mas é necessário reconsiderar o tema, pensando-se no projeto para o uso/usuário real (DEL ZANNA, 1999, p. 9).

É no contexto de atenção ao homem, entendido como pessoa única, dotado de capacidades e limites próprios, portador de diversidade, que se insere o discurso de *utenza ampliata* (DEL ZANNA, 1998, p. 5). O projeto para *utenza ampliata* representa a determinação de buscar continuamente alargar a possibilidade de uma fácil utilização por parte do usuário.

> Nesta lógica, se considera também o usuário com maior dificuldade – constituído pelas pessoas com deficiência – não como "categoria" à parte, distinta do usuário considerado normal, mas como parte de tudo, de um todo que, sem distinção, contempla uma infinita variedade de "nuances". (DEL ZANNA, 1998, p. 6, tradução nossa).

Del Zanna (1999, p. 9-11), analisando as mudanças que ocorreram nas últimas décadas a respeito do tema "*design* e deficiência", apresenta uma sistematização que identifica três diversas fases que caracterizaram o projeto neste âmbito:

---

[15] Se deve a definição de "Design per l'utenza ampliata" a Gianni Arduini, designer e docente *do Istituto Europeu di Design*. Em 1995, Arduini realiza uma primeira publicação sobre o conceito de "Projeto para usuário ampliado" (DEL ZANNA, 1998, p.8).

1) o projeto para o usuário padrão: representa o primeiro nível, onde não se consideravam as diferenças entre os usuários. O projeto para o usuário padrão era pensado em valores médios. Era um projeto limitado ao fato de considerar um “modelo ideal”, resultado de uma média abstrata da população real. Neste modelo, a média estatística era o único parâmetro que se considerava para se levar em conta as exigências de uso. O principal defeito consiste exatamente na diferença entre o real e o ideal. O conceito de “padrão” é, por si só, limitado, especialmente se aplicado a uma realidade extremamente complexa como a do ser humano. Esta limitação conceitual se reflete em nível prático e se traduz, geralmente, em produtos inadequados ao usuário final;
2) o projeto para a deficiência (ou para a pessoa com deficiência): neste segundo nível, o projeto voltava-se às exigências particulares dos usuários considerados “com deficiência”. Nascia, assim, um projeto especializado, reduzido a propor soluções e produtos para a pessoa com deficiência. As diferenças entre os usuários eram consideradas em modo simplificado e referiam-se à tipologia (o paraplégico, o cego, o idoso). Do “projeto para um”, ou seja, para o usuário padrão, se passou, de modo análogo e com a mesma lógica, para o “projeto para alguns”.

   Nesta fase nasce o “projeto sem barreiras” que, sem revisar de modo radical o fazer projetual, identifica nas barreiras arquitetônicas o obstáculo a primeiro superar no intuito de garantir a acessibilidade à pessoa usuária de cadeira de rodas, definida como o usuário limite. Se trata de uma abordagem parcial que privilegia o aspecto negativo do problema (a barreira a eliminar), em detrimento daquele positivo e propositivo de um correto projeto para as reais exigências dos usuários.

   O “projeto para a deficiência” é caracterizado por alguns aspectos negativos:

   - **esquematização**: são criados esquemas simplificados e reduzidos para enquadrar a realidade, considerando a totalidade das situações em um número reduzido de tipologias;
   - **especialização**: as diversas exigências expressas pelos usuários são abordadas de modo “especializado”, alguns especialistas se

ocupam de determinado problema, outros especialistas de outros problemas, perdendo-se a visão da totalidade.

- **categorização**: a população vem arbitrariamente subdividida em categorias com uma postura infundada do ponto de vista conceitual e empírico, já que as pessoas não podem ser estigmatizadas e catalogadas com base nas características de deficiência. Essa postura é determinada, sobretudo, pela capacidade de alguns grupos de fazer notar, com maior evidência, a própria problemática.

3) o projeto para o Usuário Ampliado/*Utenza Ampliata*: da superação do nível precedente nasce o projeto para o usuário ampliado, que pretende ser o projeto para "o maior número possível" de pessoas, partindo da convicção de que a diversidade é um valor. Esta abordagem procura considerar a complexidade do homem colocando-se não em modo dogmático, mas em um modo problemático.

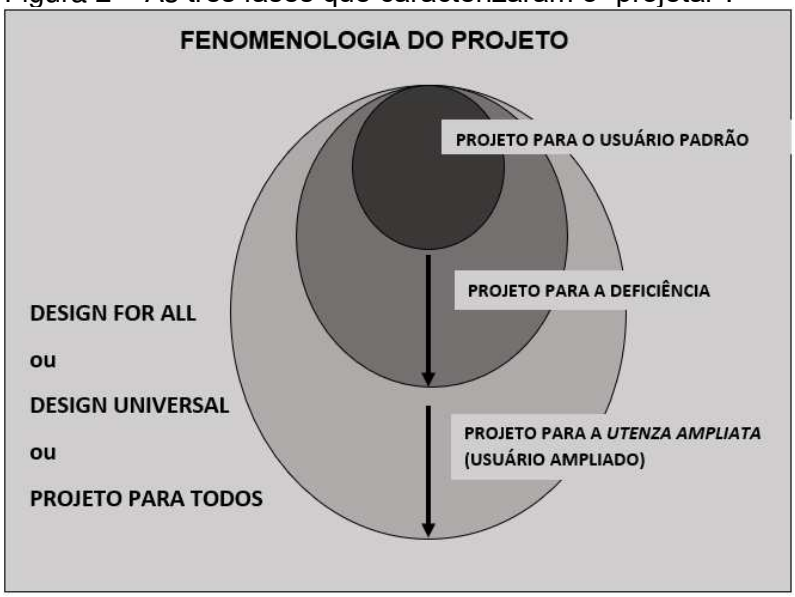
   A novidade, em relação à postura precedente, não é tanto na solução, mas na metodologia: uma contínua postura de pesquisa, de experimentação e de verificação das soluções que procuram não reduzir a diversidade em categorias, de não nivelar a deficiência a parâmetros numéricos, que procura não apenas considerar as necessidades, as exigências, mas também os recursos, as capacidades e as habilidades desenvolvidas ao enfrentar-se uma deficiência.

   O projeto para o usuário ampliado:

   - vai além do "projetar sem barreiras" porque não é movido pela ideia de eliminar alguma coisa, mas procura rever completamente o modo de projetar;
   - se diferencia decisivamente do "projeto para todos" (*Design for All*) já que o "para todos" exige, de qualquer modo, um conceito abstrato que nivela as diferenças, perdendo de vista a complexidade da realidade;
   - possui em si o "senso do limite", seja em respeito às soluções (determinadas soluções podem apresentar algumas dificuldades para um usuário específico), seja em respeito às situações (a complexidade do homem não é, de qualquer modo, reduzida a esquemas, pois existirão sempre situações particulares que requerem soluções personalizadas). (DEL ZANNA, 1999, p. 9-11).

A Figura 2 apresenta um esquema gráfico dessas três fases.

Figura 2 – As três fases que caracterizaram o “projetar”.



Fonte: adaptado pela autora a partir de Del Zanna, 1999, p. 11.

A *Utenza Ampliata* é um conceito que serve para compreender a complexidade e multiplicidade de características dos seres humanos que não podem ser reduzidos a uma mera classificação de tipos. Del Zanna (1998, p. 6) diz que a complexidade do homem é considerada, assim, um ponto de partida que gera uma contínua postura de pesquisa, de experimentação e verificação de soluções. O resultado não poderá ser um “produto especial”, pensado para resolver a dificuldade de usuários “especiais”, mas deve procurar ser um produto comum, sem conotação específica que, utilizável por pessoas com deficiência, será de uso fácil para todos. Por isso, é mais correto se falar de “projeto para usuário ampliado”. Del Zanna (1998, p. 6) cita que “O projeto para usuário ampliado não é um ideológico projeto ‘para todos’, nem é um projeto direcionado a um determinado (e limitado) grupo de pessoas: é o projeto para ‘o maior número de pessoas’.”

Ainda segundo Del Zanna (1998, p. 6 e 7; 1999, p. 12), para melhor identificar quais são os critérios que estão na base de um “projeto na lógica do usuário ampliado”, deve-se considerar alguns pontos básicos que identificam os aspectos particulares do projeto para usuário ampliado:

1) **Autonomia**: é necessário assegurar a todos os níveis, a todas as escalas possíveis de ação, em função das características dos usuários, a possibilidade de agir de modo autônomo, proporcionando a todos a oportunidade de exprimir a própria capacidade e potencialidade.

2) **Compatibilidade**: com as características dos usuários em nível dimensional, sensorial/perceptivo, comportamental; não só em relação à qualidade física do objeto (peso, forma, material, superfície, etc.), mas também em relação ao seu conteúdo informativo e semântico.
3) **Adaptabilidade**: é a possibilidade de o objeto/ambiente ser adaptado (de vários modos, inclusive com acréscimos/adições específicos, se necessário) às exigências dos usuários que se diversificam, conforme o indivíduo, com base nas características pessoais, ou, com o passar do tempo, de acordo com mudanças que possam vir a ocorrer e novos acréscimos/adições se façam necessários.
4) **Normalidade no aspecto/imagem**: superando a lógica das "soluções especiais", a solução correta será aquela que resulta funcional para muitos, sem a conotação de uma específica condição de utilização. Representa um aspecto não só estético, de projeto acurado, mas também de aspectos psicológicos e sociológicos que se reportam à superação de situações discriminatórias ou de negação.
5) **Simplicidade**: as soluções simples são as mais fáceis e preferidas em relação à durabilidade e facilidade de manutenção. Existe uma relação dialética entre complexidade (do homem) e simplicidade (das coisas). Especialmente para os objetos tecnológicos, são preferidas as soluções essenciais, que asseguram um fácil controle do próprio funcionamento, evitando transtornos que possam causar a recusa do uso do objeto.
6) **Confiabilidade**: é a garantia de duração no tempo e de segurança no funcionamento, especialmente quando o usuário delega ao produto o desenvolvimento de funções importantes para a sua vida.
7) **Segurança**: um objeto/ambiente projetado para o usuário ampliado não pode deixar de ser seguro. A segurança, ativa e passiva, é uma condição fundamental para eliminar a causa de acidentes e, consequentemente, de deficiência. A segurança gera um estado de tranquilidade psicológica que favorece a utilização por parte dos usuários.

Assim, Del Zanna (1999, p. 12, tradução nossa) esclarece que "É evidente que, na realidade, a *Utenza Ampliata* não existe, é um conceito, ou seja, um instrumento mental para se conceber e gerir a complexidade do fato real [...]." A *Utenza Ampliata*, por definição, não pode ser circunscrita a um grupo de pessoas com determinadas

características, mas é dimensão em evolução, um transformar-se que considera, sim, algumas situações ocasionais/eventuais, mas se coloca sempre em discussão e em atitude de contínua pesquisa (DEL ZANNA, 1999, p. 13).

Após esses fundamentais esclarecimentos sobre *Utenza Ampliata*, será abordada a questão, também fundamental, das barreiras arquitetônicas e urbanísticas.

1.3. BARREIRAS ARQUITETÔNICAS E URBANÍSTICAS

De acordo com Laurìa (2011, p. 33, tradução nossa) “As barreiras arquitetônicas são obstáculos (elementos ou situações) que inibem ou limitam a pessoa na interação com locais, bens e serviços, portanto, na liberdade, na autonomia, nos deslocamentos e na autodeterminação da própria existência.”

Para o IPHAN, segundo a Instrução Normativa n° 1/2003, barreiras são “[...] qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança das pessoas [...]” (IPHAN, 2003, p.3). Ainda segundo o IPHAN (2003), se classificam em: barreiras arquitetônicas urbanísticas, que são as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público; e as barreiras arquitetônicas na edificação, que são as existentes no interior dos edifícios públicos e privados.

Agostiano (2013, p. 153, tradução nossa) observa que “A presença de barreiras arquitetônicas caracteriza praticamente todos os bens arquitetônicos e paisagísticos que compõem o patrimônio cultural.”

Para Laurìa:

> As barreiras arquitetônicas possuem, sem dúvida, uma relação evidente e direta com a “forma da cidade” (com a “cidade-urbis”), mas podem ser determinadas também devido às escolhas de programação, das modalidades de uso das cidades, por razões culturais, ou mesmo devido ao estilo de vida dos habitantes. (LAURÌA, 2011, p.33, tradução nossa).

O conceito de barreira, no campo da arquitetura, passou por evolução e hoje se apresenta mais completo e complexo. Além das barreiras físicas, com o entendimento da heterogeneidade dos usuários dos ambientes, introduziu-se o conceito de barreiras perceptivas ou sensoriais.

Laurìa (2011, p.35, tradução nossa) esclarece que barreiras físicas “[...] dizem respeito às características físicas do espaço e aos elementos que os delimitam e

conformam e são superados por intervenções que visam garantir sua redução". As perceptivas são situações em que algumas pessoas não conseguem interpretar corretamente as informações necessárias para orientar-se e movimentar-se de forma independente, com conforto e segurança. Não conseguem identificar, compreender ou interagir com a sinalização ou com os equipamentos urbanos ou não conseguem se orientar em um ambiente, por exemplo. Essas barreiras se superam com intervenções apropriadas, destinadas a aumentar a comunicação ambiental (LAURÌA, 2011, p.35).

Sobre esse tipo de barreira, a Instrução Normativa 1/2003 do IPHAN classifica como barreiras nas comunicações e as define como "[...] qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não, de massa; [...]." (IPHAN, 2003, p.3).

Por sua vez, a legislação italiana (ITÁLIA, 1996), entende por barreiras arquitetônicas:

- Os obstáculos físicos que são uma fonte de desconforto para a mobilidade de qualquer pessoa e, em particular, daqueles que, por qualquer motivo, têm uma capacidade física reduzida ou impedida de forma permanente ou temporária;
- os obstáculos que limitam ou impedem qualquer pessoa do uso conveniente e seguro de espaços, equipamentos ou componentes;
- a falta de precauções e advertências que permitam a orientação e o reconhecimento de lugares e fontes de perigo para qualquer pessoa e, em particular, para os cegos, para as pessoas com deficiência visual e para os surdos.

Para Laurìa (2011, p.36), no campo das barreiras físicas, uma distinção pode ser feita entre barreiras intrínsecas e topológicas. As primeiras derivam das características próprias de um elemento ambiental ou de um ambiente em sua matéria, forma e dimensão. As topológicas são o resultado de erros no arranjo de móveis e equipamentos no espaço habitado, previstos no projeto original ou colocados pelos habitantes, com o objetivo de atender as suas necessidades pessoais ou da comunidade usuária do espaço. Como exemplos de barreiras topológicas pode-se citar postes, luminárias de rua, lixeiras, mercadorias expostas na calçada, que reduzem a largura de um caminho, comprometendo o seu uso e praticidade.

Além das barreiras físicas, Laurìa (2011, p.36) considera que o tempo, ou seja, a duração prolongada de certas atividades que provocam um gasto significativo de energia, também é uma fonte de desconforto para a mobilidade e, portanto, pode ser considerado uma barreira arquitetônica. Isto porque as estratégias de intervenção devem dizer respeito a medidas previstas em projeto de arquitetura, tais como a organização ambiental e a determinação do dimensionamento das áreas de espera em relação aos fluxos de usuários previstos, por exemplo, ou a previsão de móveis e equipamentos adequados para que o usuário possa sentar-se e aguardar. Para uma pessoa idosa, por exemplo, permanecer na fila por um longo período de tempo ou aguardar de pé o serviço de transporte pode produzir uma forte fadiga.

Um tipo de situação, desta vez voltada à gestão dos ambientes, que pode ser considerada como obstáculo que limita ou impede a utilização segura dos espaços é a falta de limpeza dos ambientes (LAURÌA, 2011, p. 37). Essa é uma barreira pouco considerada como tal pela maioria dos estudiosos do tema acessibilidade ambiental por ultrapassar a questão do projeto de arquitetura, mas deve-se lembrar que um ambiente urbano sujo impede o uso conveniente e seguro, tanto em termos de saúde pela possibilidade de contaminação, quanto em riscos de acidentes como escorregões e quedas que podem ocorrer com qualquer usuário (LAURÌA, 2011).

Sobre as barreiras urbanísticas, tema que interessa a esta pesquisa, também esta categoria de barreira pode ser classificada em física e perceptiva ou sensorial. Para Laurìa (2011, p.37, tradução nossa) “As barreiras arquitetônicas em escala urbana ou territorial – *barreiras urbanísticas* – são fontes de obstáculo extremamente influentes enquanto possam limitar ou impedir o acesso a partes inteiras da cidade ou do território.” Como exemplo, o citado autor observa que uma rua com forte declive representa uma barreira física para uma pessoa com problemas de mobilidade. Já para a pessoa com deficiência visual, uma barreira urbanística do tipo perceptivo será um espaço urbano de grande dimensão e carente de sinalização ambiental adequada ao tipo de necessidade apresentada pelo usuário (LAURÌA, 2011, p.37).

Um espaço de grande dimensão, como uma praça, sendo plana e com boas condições de pavimentação, não representa barreira para o usuário de cadeira de rodas (Figura 3). Poderá facilitar, inclusive, o deslocamento de usuários que utilizam outros veículos, a exemplo dos patinetes disponíveis ao público no centro de Lisboa, Portugal (Figura 4), ou dos veículos elétricos de duas rodas utilizados para passeios turísticos nos centros históricos das cidades italianas de Roma (Figura 5) e Florença.

Figura 3 – Deslocamento com uso de cadeira de rodas motorizada em espaço amplo e plano. Praça do Comércio, Lisboa, Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2018

Figura 4 – Deslocamento com uso de patinetes. Praça do Comércio, Lisboa, Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2018

Figura 5 – Veículos elétricos de duas rodas e turistas visitando o Centro Histórico de Roma, Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Para superar as barreiras urbanísticas, o raciocínio será o mesmo adotado para a superação das barreiras existentes em edificações, transportando-se conceitualmente à escala urbana as questões que se apresentam na escala do edifício. Isso significa que determinados percursos necessitarão de soluções mecânicas e uso de tecnologia para vencer as barreiras existentes, da mesma maneira que a instalação de elevadores e outros recursos mecânicos são, muitas vezes, a solução mais adequada para a superação de barreiras no interior dos edifícios. Sobre essa questão, Laurìa, (2011, p.37) afirma que, para a superação de barreiras arquitetônicas do tipo físico, é inevitável transferir a atenção da qualidade intrínseca do percurso de conexão – não modificável – para modalidades alternativas. Trata-se, em outros termos, de transpor para a escala urbana o que ocorre na escala da edificação, onde, por meio de sistemas de elevação mecânica e obras colaterais (plataformas de elevação) se permita que pessoas com graves problemas motores atinjam níveis ou pisos de alturas diferentes.

No caso de um local ou edificação que, para ser acessado, necessite que se percorra um caminho longo e com forte inclinação, a barreira urbana pode ser considerada superada se for possível, também para um usuário de cadeira de rodas, chegar à edificação por meio de transporte mecanizado (preferencialmente público), se houver vagas reservadas para estacionamento de veículos particulares e, pelo menos, um caminho de conexão sem barreiras arquitetônicas entre a estação ou o ponto/parada de transporte e o edifício (LAURÌA, 2011, p. 37).

Isso posto, verifica-se que a distância do percurso pode ser também considerada uma barreira urbana, assumindo especial relevância para pessoas que se deslocam usando a força dos braços ou para aquelas que, mesmo em condições de caminhar, o fazem muito lentamente. Assim, a distância entre os pontos/paradas de transporte público e dos estacionamentos e os pontos de interesse de visitação (no caso do turismo) e de necessidade de acesso, principalmente a edifícios públicos, será considerado um forte indicador do nível de acessibilidade urbana.

De maneira esquemática, a classificação das barreiras ambientais, de acordo com Laurìa (2011), assim apresenta-se:

- ✓ **Barreiras físicas**
  - ✓ **arquitetônicas**
    - ✓ **Intrínsecas**
    - ✓ **Topológicas**
  - ✓ **urbanísticas**
    - ✓ **Intrínsecas**
    - ✓ **Topológicas**
- ✓ **Barreiras perceptivas ou sensoriais**

Agostiano (2013), dando ênfase às barreiras em áreas arqueológicas (a se considerar também em sítios históricos) comenta que:

> Distâncias de centenas de metros, se não quilômetros, muitas vezes sobre percurso não homogêneo e desconfortável para qualquer pessoa, desníveis devido à diferença de cotas entre diversas áreas, dificuldade de orientação devido à falta de específicos pontos de referência, caracterizam praticamente todas as áreas arqueológicas com o consequente transtorno potencializado pelo fato de encontrarem-se ao ar livre e portanto sujeitas também a variações das condições climáticas (chuva, calor, insolação excessivos, etc.). (AGOSTIANO, 2013, p.154, tradução nossa).

Por isso, projetos de acessibilidade urbana, destacando-se aqui, projetos em áreas de interesse histórico e cultural, deverão contar com equipes de profissionais com visão urbana e territorial apuradas, além de forte conhecimento no âmbito da preservação do patrimônio cultural e paisagístico. É imprescindível a integração entre o projeto de acessibilidade urbana e o plano de mobilidade urbana da cidade ou região, conforme lembra Laurìa (2011, p.38, tradução nossa): “A superação das barreiras urbanísticas necessita da parte do projetista de uma visão em nível urbano e territorial e de uma forte coordenação com o Plano Urbano de Tráfego.”

O mesmo autor observa que:

> Se no passado a acessibilidade era sempre identificada como uma disciplina técnico-normativa, hoje é difundido o conhecimento de que para a realização de habitats mais inclusivos, confortáveis, permeáveis e seguros, não é suficiente apenas a aplicação das normas, nem mesmo a competência especialista, mas precisa-se desenvolver uma ideia de uma **cidade acolhedora** que se modele através de um planejamento e um projeto sábio, portanto, necessariamente complexo, interdisciplinar, multifatorial. (LAURÌA, 2011, p. 46, tradução nossa, grifo nosso).

O projeto de acessibilidade deverá cuidar, além da normativa, da aplicação de conceitos como fruibilidade, legibilidade e acolhimento. Um projeto que se preocupe com a identificação das barreiras arquitetônicas e urbanísticas, mesmo as menos óbvias, e se entenda na sua complexidade e interdisciplinaridade.

1.4. NÍVEIS DE FRUIBILIDADE DOS ESPAÇOS

Considerando-se os conceitos, já aqui esclarecidos, de usuário ampliado e de fruição ampliada, percebe-se que o conceito de fruibilidade dos espaços difere do conceito de acessibilidade. O termo acessibilidade, já definido neste texto e explicitado nas normativas em vigor no Brasil e nos diversos países onde esse tema é considerado primordial, "[...] refere-se ao cumprimento de dispositivos regulatórios específicos para que espaços e equipamentos possam ser utilizados em total autonomia e segurança por pessoas com deficiência." (AGOSTIANO *et al*, 2009, p. 32, tradução nossa). Já o termo fruibilidade se refere à efetiva possibilidade de utilização de um ambiente ou equipamento por pessoas com deficiência. Agostiano *et al* (2009) esclarecem:

> Portanto, um ambiente ou um equipamento, não sendo acessível de acordo com a norma vigente, poderá ser fruível, caso apresente características dimensionais, tipológicas, de alcance ou é objeto de escolhas de gestão que permitam sua utilização por parte de pessoas com deficiência. (AGOSTIANO *et al*, 2009, p. 32, tradução nossa).

Um percurso de largura e inclinação adequadas, de acordo com a normativa vigente, não é fruível se, ao longo desse percurso, encontram-se obstáculos de vários tipos, como plantas, lixeiras, veículos estacionados, ou ainda, apresenta uma manutenção deficiente ou mesmo a falta de manutenção, exemplificam Agostiano *et al* (2009, p. 32). Este aspecto é muito comum em centros históricos com grande índice de visitação turística onde as lojas de artesanato expõem suas mercadorias na rua ou

os bares e cafés ocupam a calçada com mesas e cadeiras, evidenciando uma falta de gestão do território voltada a garantir a acessibilidade e fruição dos espaços culturais.

Ocorre também que, em alguns casos, a acessibilidade total de um edifício ou de um sítio patrimonial poderá representar realmente uma situação de risco a sua conservação. Como exemplo dessas situações, pode-se citar os sítios de interesse cultural ou paisagístico nos quais a necessidade de reduzir o impacto antrópico ao mínimo possível leva os gestores a limitar o número de visitantes.

Há casos em que, não apenas a promoção da acessibilidade total representa risco ao patrimônio, mas situações em que o próprio bem a ser preservado representa uma barreira arquitetônica. Sobre este nível mais crítico, Agostiano *et al* (2009) consideram:

> É inegável que algumas tipologias de bens culturais apresentem particulares pontos críticos na dialética entre a instância de conservação e aquela de acessibilidade. Tais pontos críticos mostram-se particularmente evidentes na presença de grandes escadarias, em edificações de notável altura, na fruição de complexos conservados no estado de ruínas, ou, ainda, no caso de específicas tipologias de bens paisagísticos, [...]. (AGOSTIANO *et al*, 2009, p. 24, tradução nossa).

A partir dessa visão, pode-se considerar que os espaços culturais apresentam diversos níveis de fruibilidade e que o seu índice de acessibilidade pode ser gradativamente ampliado até atingir o melhor grau possível naquele momento, podendo ser revisto de acordo com os avanços tecnológicos que se apresentarem no futuro.

A Disposição Normativa italiana[16] DM 236/89 (ITÁLIA, 1989), diferencia os diversos níveis de fruibilidade dos espaços, definindo o que são espaços acessíveis, visitáveis ou adaptáveis:

Acessibilidade: possibilidade, também para pessoas com deficiência ou capacidade motora ou sensitiva, de alcançar o edifício e suas unidades imobiliárias e meio ambiente, para entrar com facilidade e utilizar espaços e equipamentos em condições adequadas de segurança e autonomia.

Visitabilidade: possibilidade, também por pessoa com deficiência motora ou sensorial, de acessar os espaços comuns e pelo menos um sanitário de cada unidade imobiliária. Espaços comuns são os espaços de estar ou refeições ou os espaços de

[16] Sobre as normativas italianas e brasileiras, ver Capítulo 3 deste texto (subseções 3.4 e 3.5).

trabalho, serviço e reunião, em que o cidadão entra em contato com a função ali exercida.

Adaptabilidade: possibilidade de se modificar ao longo do tempo o espaço construído, a custos limitados, a fim de torná-lo completamente e facilmente utilizável também por pessoas com reduzida capacidade motora ou sensorial.

A própria prescrição técnica DM 236/89 (ITÁLIA, 1989), além da definição apresentada acima, explica com mais detalhes esses três níveis de qualidade do espaço construído. Considera que a acessibilidade propriamente dita exprime o mais alto grau por permitir a total fruição do ambiente. A visitabilidade representa um nível de acessibilidade limitado a uma parte do espaço construído por permitir apenas o fundamental até mesmo para a pessoa com capacidade motora ou sensorial reduzida ou impedida. A adaptabilidade representa um nível reduzido de qualidade, "potencialmente suscetível, devido às previsões originais de planejamento," (ITÁLIA, 1989, s.p., tradução nossa) de transformação do espaço de forma que se alcance o nível de acessibilidade.

Para os espaços externos, a citada normativa italiana DM 236/89 (ITÁLIA, 1989) considera que a acessibilidade estará garantida e considerada satisfeita pela Norma se existir, pelo menos, um percurso que possa ser usado com comodidade também por parte de pessoas com reduzida ou impedida capacidade motora ou sensorial.

O referido Decreto DM 236/89 (ITÁLIA, 1989) e o Decreto D.P.R.503/96 (ITÁLIA, 1996) definem o que consideram "visitabilidade condicionada". Este conceito foi introduzido na normativa italiana apenas como intervenção provisória, ou seja, um recurso a ser utilizado enquanto se aguarda a necessária adequação prescrita pela norma. O termo "acessibilidade condicionada", segundo as citadas normativas italianas, indica a presença de um "sistema de chamada para ativar um serviço de assistência tal a consentir à pessoa com reduzida ou impedida capacidade motora ou sensorial a fruição dos serviços realizados." (ITÁLIA, 1989, s.p., tradução nossa).

Diz ainda a norma:

> Visitabilidade condicionada. Em edifícios, imóveis existentes ou unidades ambientais abertas ao público, que não estejam passando por reformas e que não respondam total ou parcialmente aos critérios de acessibilidade contidos neste decreto, mas em que haja a possibilidade de uso, mediante ajuda de pessoal de apoio, também por pessoas com reduzida ou impedida capacidade motora, deve ser instalado, próximo à área de ingresso/entrada, um botão especial de chamada o qual deve conter o símbolo internacional de acessibilidade [...]. (ITÁLIA, 1996, s.p., tradução nossa).

A *visitabilidade condicionada* não substitui a necessidade de adequação dos ambientes até o limite de possibilidades. A obediência à norma de cada país é fator preponderante, mas não deve ser usado como limite. Os conceitos facilitam o entendimento e apontam possibilidades de adequação atuais e futuras. A legislação em vigor determina o mínimo a ser atendido, mas o arquiteto que projeta sobre a preexistência não deve se limitar às normativas. Nota-se que, para a maior parte dos projetistas, a superação das barreiras arquitetônicas é simplesmente uma obrigação normativa. Agostiano *et al* (2009) observam que, devido a isso, as intervenções realizadas resultam, na maioria dos casos, incoerentes e pretenciosas, além de limitadas apenas a projetos de rampas e sanitários para pessoas com deficiência física.

Por isso, o conceito de usuário ampliado e o entendimento dos diversos níveis de qualidade ambiental em relação à acessibilidade devem estar claros e ancorar os projetos de requalificação ambiental ou qualquer tipo de intervenção sobre o patrimônio.

Deve-se também considerar que a implantação de um “alto nível de acessibilidade e de qualidade da fruição ampliada poderá garantir uma mais eficiente e contínua manutenção conservativa do sítio e de seu entorno.” (PICONE, 2013b, p.7, tradução nossa). Manutenção essa que inclui o necessário cuidado com a conservação das rotas acessíveis e dos equipamentos de acessibilidade existentes.

1.5. ALGUNS PROBLEMAS RECORRENTES EM RELAÇÃO À FALTA DE ACESSIBILIDADE EM LOCAIS DE INTERESSE CULTURAL

Para se atingir um alto nível de acessibilidade e qualidade da fruição deve-se atentar para a existência de problemas recorrentes relativos a estes âmbitos em sítios de interesse cultural e observar os principais critérios para o projeto e a gestão da acessibilidade nesses locais.

Pane (2004, p.65), refletindo sobre algumas questões recorrentes nesse campo observa que as construções históricas apresentam várias formas de barreiras arquitetônicas a serem superadas, representadas por reais obstáculos físicos para pessoas usuárias de cadeira de rodas (desníveis, escadas, rampas com inclinação inadequada) e também por situações fontes de transtorno, perigo ou que provoquem fadiga para usuários com capacidade motora reduzida, a exemplo de pavimentação

inadequada, ausência de proteção efetiva contra o risco de queda de locais elevados, ausência de corrimãos e patamares nas escadas ou dimensões inadequadas dos patamares, quando existentes. Não se deve esquecer as consideradas barreiras perceptivas, relacionadas à pessoas com deficiência sensorial, completa o referido autor. Entre as barreiras citadas, grande parte delas é estreitamente ligada ao próprio monumento, constituindo, muitas vezes, a sua própria identidade arquitetônica e também a sua própria consistência material e suas qualidades formais (PANE, 2004, p.66).

As barreiras mais evidentes são aquelas referentes aos obstáculos para pessoas com deficiência motora e são ligadas, de maneira geral, ao problema da superação de desníveis. Pane ressalta que:

> [...] o problema da acessibilidade do construído histórico – articulado quase sempre sob um complexo sistema de escadas e rampas – se concentra prevalentemente no tema das ligações verticais, reconhecido há tempos como um dos nós cruciais do projeto de restauro, que envolve escolhas de natureza metodológica ligadas às diversas orientações teóricas da disciplina. (PANE, 2004, p. 66, tradução nossa).

No contexto urbano, o problema da acessibilidade se revela em todos os seus aspectos mais críticos, pondera Pane (2004, p. 73). Este autor exemplifica: a presença constante de desníveis e de longos percursos com inclinação inadequada ao movimento autônomo de uma pessoa em cadeira de rodas, a interferência do tráfego de veículos, a ausência de sinalização específica para as pessoas com deficiência visual e, sobretudo, a presença de pavimentação histórica geralmente incompatível com a circulação de cadeiras de rodas, são alguns dos principais nós que o projeto de acessibilidade em sítios históricos deverá enfrentar.

Também no contexto urbano, observa Pane (2004, p.73), o aspecto mais difícil a enfrentar é constituído pela superação dos desníveis que, na maioria dos casos, impedem a acessibilidade e fruição do tecido histórico do sítio, que muitas vezes, possuem localização em posições geográficas cuja topografia é complexa.

Pane (2004), refletindo ainda sobre as barreiras recorrentes em locais de interesse cultural, cita as questões que se referem à deficiência sensorial, em particular aos problemas das pessoas com deficiência visual (Figura 6) que representam uma categoria para a qual devem ser previstas estratégias diversas, muitas vezes em contraste com aquelas soluções pensadas para a deficiência motora. O referido autor exemplifica:

> [...] se um degrau constitui um obstáculo para uma pessoa de cadeira de rodas, este pode representar – muito mais que uma rampa – um sinal de perigo ou de mudança de percurso para uma pessoa com deficiência visual, assim como uma pavimentação com rugosidade, que impede o acesso de cadeira de rodas pode definir uma guia para a pessoa com deficiência visual que se orienta com uma bengala. (PANE, 2004, p. 72, tradução nossa).

Figura 6 – Grupo de pessoas com deficiência visual descendo escadaria, com acompanhamento de guias de turismo, no Centro Histórico da cidade do Porto, Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Para a pessoa com deficiência visual, lembra Pane (2004, p. 72), o principal problema é a dificuldade de orientação, que se supera com o uso de outros sentidos, como a audição e o olfato. Pane observa ainda que:

> A complexidade da orientação espacial e distributiva da arquitetura antiga pode, de fato, constituir uma significativa barreira para a pessoa com deficiência visual, assim como a existência de ambientes demasiadamente amplos, privados dos necessários elementos de auxílio. (PANE, 2004, p.72, tradução nossa).

Para superar esses problemas, alguns critérios específicos devem ser considerados ao se elaborar projetos de acessibilidade em sítios culturais. Esses critérios serão apresentados no capítulo 4 deste texto. Porém, antes, no capítulo que se segue a este, será conveniente abordar conceitos e classificações de rotas, rotas turísticas e rotas acessíveis e, no capítulo 3, se discorrer sobre o panorama das legislações de preservação do patrimônio cultural e de acessibilidade da Itália e do Brasil.

Os conceitos que foram apresentados neste capítulo correspondem ao ponto de partida para a elaboração de projetos de rotas acessíveis. Considerar os princípios do *Design* Universal e da *Utenza Ampliata*, preocupar-se com a identificação e a classificação das barreiras existentes, incluindo as possíveis soluções para sua superação, e identificar os níveis de fruibilidade ambiental (existente e projetada) dos sítios a tornar acessíveis serão etapas a se trabalhar em conjunto com as normativas, diretrizes e princípios do patrimônio, do turismo e de acessibilidade em ambientes culturais.

2. ROTAS ACESSÍVEIS EM SÍTIOS CULTURAIS

O direito à cidade é indiscutivelmente um direito pertencente a qualquer cidadão. Mas não apenas ao habitante da cidade, também é um direito daquele que nela se introduz provisoriamente e que dela se apropria.

A existência de rotas acessíveis, ou seja, trajetos contínuos, desobstruídos e sinalizados, que conectam os ambientes externos ou internos de espaços e edificações (ABNT/NBR 9050, 2020), além de atender à legislação vigente, garante ao cidadão e ao visitante o direito e a liberdade de acessar, circular, observar, sentir, ler e interpretar a cidade de uma maneira mais plena e segura. No que se refere a sítios culturais, essas ações podem ser realizadas com maior segurança, autonomia, e riqueza na fruição dos bens patrimoniais, transformando a experiência do morador ou visitante numa vivência única e dotada de significados e relações. Tais significados e relações podem enriquecer o conhecimento e provocar a valorização do patrimônio cultural local. Além disso, as rotas acessíveis em sítios culturais poderão aguçar o interesse da Pessoa com Dificuldade de Locomoção (PDL)[17] por conhecer os edifícios históricos ali localizados, uma vez que o acesso a essas edificações é, por meio das rotas, facilitado. Por sua vez, surge a necessidade, além da própria exigência legal, das edificações históricas possuírem rotas acessíveis internas. Cada rota, externa ou interna, irá se conectando a outra rota, criando uma rede de acessibilidade que caracterizará o sítio ou a própria cidade como acessível.

2.1. ROTA – ROTA TURÍSTICA – ROTA TURÍSTICA ACESSÍVEL – ROTA ACESSÍVEL EM SÍTIOS CULTURAIS

Já aqui apresentado o conceito de rota acessível, passa-se a abordar aspectos relacionados às rotas turísticas e à fusão entre elas, o que vem a caracterizar as consideradas rotas acessíveis em sítios culturais de interesse turístico.

A necessidade, ímpeto ou desejo do ser humano em se deslocar pelos mais variados lugares do planeta, com o intuito de explorar, conquistar/dominar, comercializar ou peregrinar, o acompanha por todos os períodos da história da humanidade. Grupos de indivíduos e de culturas criaram o que se pode denominar percursos, itinerários, caminhos e rotas para organizar seu deslocamento sobre a

[17] Para os propósitos deste texto, serão consideradas como PDL os dependentes de cadeira de rodas, de muletas, os idosos, as gestantes, os obesos, pessoas com deficiências temporárias, entre outros.

superfície terrestre, a exemplo da Rota da Seda[18], da Rota Comercial das Especiarias e das Rotas Marítimas das Grandes Navegações.

As rotas de peregrinação religiosa representam exemplos que perduram ao longo dos séculos. Exemplificando, o Caminho de Santiago de Compostela é a rota mais famosa. Depois do Caminho de Santiago, Kumano Kodo, na província de Kii Hanto, no Japão, representa a segunda peregrinação mais conhecida do mundo. As duas rotas estão na lista da UNESCO de Patrimônio Histórico da Humanidade. O Caminho de Santiago existe há mais de 1.200 anos, sendo a mais antiga e tradicional rota de peregrinação cristã da Europa. O Caminho de Santiago e Kumano Kodo não são formados por apenas uma trilha, mas vários caminhos antigos. A rota mais famosa e antiga de Kumano Kodo, percorrida há pelo menos um milênio, é a Nakahechi. Esta rota começa no oeste e segue por 30 quilômetros. É um caminho que vai passando por florestas e pequenos santuários escondidos.

Também como exemplo importante de peregrinação religiosa, a peregrinação a Meca representa um pilar do Islã e uma obrigação para os muçulmanos. Todo fiel deve cumprir pelo menos uma vez na vida, caso tenha condições físicas e recursos financeiros para realizá-la. Denominada "Hajj", esta peregrinação acontece uma vez por ano no início do mês lunar muçulmano. O ritual se limita no tempo e no espaço determinados, na cidade de Meca e seus arredores, locais proibidos para aqueles que não são muçulmanos.

---

[18] "As **Rotas da Seda** eram uma série de rotas interconectadas através do sul da Ásia e eram usadas no comércio da seda entre o Oriente e a Europa. Os meios de transporte que rodeavam tais rotas eram as caravanas e embarcações oceânicas que faziam a ligação do Oriente e Europa. No início, a rota ligava a cidade de Chang'an na China até Antioquia na Ásia menor, porém sua influência foi aumentando chegando até a Coreia e o Japão, formando assim a maior rede comercial do Mundo Antigo. Essas rotas não foram importantes somente para o crescimento e desenvolvimento de regiões e de grandes civilizações como o Egito Antigo, a Mesopotâmia, a China, a Pérsia a Índia e Roma, elas foram importantes também para fundamentar o início do mundo moderno." (INFOESCOLA, s.d, s.p.).
A Rota da Seda é "um dos mais antigos caminhos por onde passavam mercadorias, animais, homens destemidos e ideais. A rota possibilitou que culturas tão distantes representadas pelos cristãos, muçulmanos, chineses e hindus mantivessem contato entre si e elaborassem estilos de vida e obras de arte absolutamente peculiares e diferentes de tudo o mais que existe na Europa, no Oriente Médio ou na Ásia. O antigo caminho terrestre entre o oriente e o ocidente foi a primeira grande via de trocas comerciais e culturais que uniu o chamado 'velho mundo' e possibilitou melhorias significativas entre as diferentes civilizações por ela percorrida durante os séculos. Não havia uma única rota demarcada e exclusiva. [...]. Havia a rota dos oásis, a rota do mar do sul, a rota do sudoeste e a rota das estepes." (TRIGO, 2001, p. 59).

Na América do Sul, a mais famosa rota é a trilha Inca no Peru, uma rota antiga e estreita de 43 km que conecta o Vale Sagrado a Machu Picchu, cidade inca que ficou escondida dos conquistadores espanhóis e esquecida até o século XX.

Atualmente, as rotas realizadas por ciclistas são muito procuradas. Misturando esporte e religião, a subida de Bellagio, às margens do Lago di Como na Itália até a capela em homenagem a Madonna del Ghisallo, é um trajeto de apenas um dia que faz parte de um circuito maior conhecido como Giro da Lombardia. Esse trajeto passou a ser realizado por ciclistas predominantemente católicos devido ao reconhecimento, em 1949, pelo Papa Pio XII, da Madonna del Ghisallo como santa patrona dos ciclistas.

Diversos termos são utilizados como sinônimo de rotas: percurso, itinerário, caminho, estrada, trajeto, circuito ou trilha. O conceito de itinerário é concernente ou relativo a caminhos. Um Itinerário pode ser descrito como uma descrição de viagem, de um roteiro ou caminho que se vai percorrer (ou se percorreu), um trajeto ou percurso, ou mesmo um documento com a descrição detalhada de um caminho a percorrer em viagem, que pode conter informações de interesse turístico.

No turismo, todos os termos citados são utilizados, ora para designar pequenos percursos, ora para designar itinerários envolvendo grandes distâncias. A rota turística é um percurso, curto ou longo, que se destaca por ser composto por atrativos turísticos naturais ou construídos e permite contextualizar esses atrativos entre si ou com referências específicas do local, como referências geográficas, históricas ou culturais, por exemplo. O turismo organizado pressupõe a criação de roteiros de visitação que podem ser assim definidos:

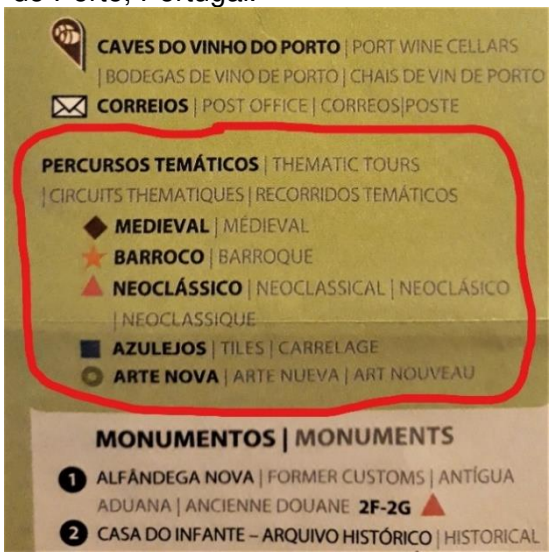
> Roteiros turísticos são itinerários de visitação organizados. É um termo genérico utilizado para apresentação de itinerários e programações efetuados com a finalidade de turismo. Roteiros existem em qualquer parte onde esteja sendo praticado o turismo, seja em pequenas localidades ou grandes cidades. Podem ocorrer também em diferentes ambientações, como em áreas urbanas ou rurais, regionais, nacionais, internacionais ou entre elas. (TAVARES, 2002, p.14).

A implantação de rotas turísticas locais deverá ser prevista no planejamento turístico, já que se apresentam como requisito de hospitalidade. O planejamento turístico de uma região pressupõe a criação de rotas com o objetivo de organizar a visitação dos turistas, assim como de proporcionar melhor visibilidade aos atrativos e maior facilidade de acesso aos locais e às informações.

Uma localidade turística deverá possuir uma variedade de rotas diferentes, com abordagens diversas que possam satisfazer a interesses múltiplos. Roteiros históricos, culturais, gastronômicos, náuticos, temáticos, de saúde ou religiosos podem enriquecer a visitação, além de proporcionar opções para que o visitante conheça a localidade com uma multiplicidade de olhares e interpretações. Dentro dessa segmentação ora apresentada, as rotas poderão se especializar ainda mais.

Um roteiro histórico poderá ter ênfase em estilos arquitetônicos como o Barroco (Figura 7) ou na Arquitetura do Movimento Moderno, por exemplo. Um roteiro cultural poderá percorrer locais frequentados por personagens da literatura ou pelos próprios autores de livros que são forte referência, a exemplo do escritor brasileiro Jorge Amado ou do português Fernando Pessoa.

Figura 7 – Detalhe da legenda do mapa turístico do Centro Histórico da Cidade do Porto, Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Murta e Goodey (2002), ao desenvolver o tema “interpretação do patrimônio para visitantes”, preferem conceituar trilhas e roteiros de forma diferenciada entre si. Consideram que:

> Trilha é uma rota, já existente ou planejada, que liga pontos de interesse em ambientes urbanos ou naturais. Por ser geralmente autoguiada, uma trilha deve ter algum tipo de sinalização ou interpretação ambiental para orientar o visitante e ajudá-lo a entender o que vê no caminho. A orientação é dada também por mapas e folhetos, contendo descrições e ilustrações dos principais marcos e características encontrados ao longo das trilhas. Uma trilha consiste, pois, de dois elementos chave: a rota sinalizada e o folder. Como se prestam a caminhadas, as trilhas sinalizadas orientam e revelam ao visitante os principais marcos ambientais e culturais das localidades. (MURTA; GOODEY, 2002, p. 36 e 37).

Como conceito de roteiros, os referidos autores definem:

> Os roteiros são percursos mais amplos e podem ser realizados através de qualquer meio de locomoção: bicicleta, cavalo, carro, barco e até mesmo a pé. Não importa a forma que tomem, sempre serão pontuados por atrações e serviços ao longo do caminho. (MURTA; GOODEY, 2002, p. 37).

Esses autores ainda classificam as trilhas e roteiros em:

- temáticos: baseados em tópicos específicos, como arte, arquitetura, música, literatura, geologia ou eventos históricos;
- espaciais: relacionados a determinadas áreas residenciais e comerciais, a parques urbanos e naturais;
- gerais: desenhadas para apresentar áreas inteiras, como uma cidade, um parque, uma região com sítios e vilarejos ligados por um tema comum. (MURTA; GOODEY, 2002, p. 37).

Assim, o conceito de trilha de Murta e Goodey (2002) é o que melhor se aplica ao conceito de rotas desenvolvido nesta pesquisa.

Além de rotas elaboradas de acordo com a segmentação do mercado turístico, a criação e implantação de percursos adequados a públicos de diversos perfis etários se apresenta como importante elemento para a caracterização do local como inclusivo e hospitaleiro. Rotas para crianças, com elementos lúdicos e interatividade, que divertem e educam têm surgido em muitos países.

Uma rota turística acessível pode ser implantada tanto em espaços naturais quanto construídos. No espaço urbano, a implantação de rotas acessíveis em sítios culturais é fator indispensável ao atendimento das necessidades da população local e dos visitantes dos mais diversos perfis.

O planejamento dessas rotas em localidades históricas e/ou arqueológicas pressupõe um estudo detalhado da complexidade do ambiente assim como uma organização cuidadosa de seus componentes. A base dessa organização serão as características históricas, físicas e espaciais, assim como a legislação em vigor. As barreiras físicas e comportamentais, os atrativos, estrutura e equipamentos turísticos existentes, além do tempo de visitação indicado devem ser meticulosamente analisados para que se resulte em benefícios positivos. No caso de sítios culturais urbanos, não apenas os elementos isolados representam atrativos. O ambiente como um todo, por si só, em sua forma urbana e características arquitetônicas das suas edificações em conjunto, representa um grande poder de atratividade turística.

Uma rota acessível apresenta-se como um componente dinâmico que deve ser inserido criteriosamente nos elementos herdados dos sítios culturais. Algumas cidades históricas brasileiras já apresentam rotas acessíveis, a exemplo de Recife, Olinda e Salvador. Cidades históricas europeias, notadamente em países como Suécia, Alemanha, Inglaterra, Espanha, França, Portugal e Itália, preocupam-se com o tema da acessibilidade e, nas últimas décadas, vêm se adequando à questão, implantando rotas acessíveis e criando soluções que garantam o direito de acessar conjuntos históricos e edificações públicas.

No Brasil, a Norma Técnica NBR 9050/2020 (ABNT, 2020) propõe a implantação de rotas acessíveis cujo trajeto deve ser instalado de maneira que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência física.

O conceito de rota acessível "[...] é muito importante, pois pode viabilizar o acesso em cidades históricas. Significa a possibilidade de se adotar pelo menos um caminho contínuo e acessível de locomoção no espaço urbano e fruição do patrimônio." (IPHAN, 2014, p. 44).

Desde o final do século XX, com a intensificação das discussões e com a implantação de leis específicas, percebe-se que vem se desenvolvendo uma maior consciência no sentido de se adaptar as cidades à acessibilidade universal. Conforme já observado, exemplos de adequação e aplicação dos conceitos e técnicas de acessibilidade universal já existem em alguns dos principais países da Europa (BANDEIRA; REIS; SANTOS, 2015, p.10).

A instalação de rotas acessíveis reduz o problema da falta de acessibilidade universal em sítios culturais, uma vez que o usuário poderá ter acesso aos setores ou a algumas ruas do local. Apesar das rotas possibilitarem esse acesso parcial, esta não é a situação ideal, pois as rotas comumente limitam a visita apenas ao roteiro indicado. Dessa maneira, outros setores, monumentos e edificações ficam excluídos da rota. Geralmente essa exclusão é provocada pela dificuldade de adequação que o sítio apresenta, como limitações causadas pela topografia ou pela própria estrutura dos elementos arquitetônicos e urbanísticos tombados ou sob outras formas de proteção. Além disso, frequentemente, a própria gestão turística local sugere roteiros de visitação pré-determinados que "engessam" o percurso e inibem a livre circulação dos visitantes, que são induzidos a conhecer apenas os elementos localizados na rota.

A existência de equipamentos de acessibilidade representa um avanço e um estímulo à integração de locais acessíveis ou à instalação de elementos facilitadores da fruição do patrimônio pela pessoa com deficiência ou com dificuldade de locomoção, como maquetes, material gráfico adequado, equipamentos audiovisuais e disponibilidade de informações.

As soluções para as questões de acessibilidade em sítios culturais devem ser compatíveis com a conservação dos bens patrimoniais, ou seja, as intervenções para a adequação não podem afetar os elementos que caracterizam o valor histórico do local ou da edificação, devendo ser reversíveis em todos os casos. (CAMBIAGUI, 2007).

Reis (2015) observa que a legislação brasileira atual estabelece os critérios básicos e os parâmetros técnicos para a promoção da acessibilidade. A Instrução Normativa nº 01/2003 (IPHAN, 2003) dispõe sobre a acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal. Nessa Normativa, o IPHAN reconhece que deverá ser seu papel estimular "[...] iniciativas adequadas de intervenção nos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, que incorporem soluções em acessibilidade segundo os preceitos do desenho universal e da rota acessível." (IPHAN, 2003). Destaca que deverá ser observada em cada caso a compatibilidade com as características do bem e seu entorno.

Propostas de adaptação para acessibilidade deverão ser realizadas a partir de levantamentos históricos, físicos, iconográficos e documentais, além do desenvolvimento de estudos baseados na avaliação de intervenções de adaptação bem-sucedidas (nacionais e internacionais), na legislação, em normas internacionais, em técnicas e em novas tecnologias de acessibilidade, com o objetivo de evitar a descaracterização do sítio (REIS, 2015).

Independentemente de se localizar em um sítio cultural, uma rota acessível urbana deverá possuir elementos aos quais deverá ser concedida especial atenção. Neste texto, destacam-se a calçada e travessias como elementos primordiais para a definição da qualidade da rota e do nível de acessibilidade local. Destacam-se também os pontos de conexão da rota com os meios de transporte urbano. Em sítios culturais, estes elementos devem obedecer a requisitos específicos aos quais o projeto deverá atender criteriosamente.

2.2. A CALÇADA E OS PONTOS DE PARADA, EMBARQUE E DESEMBARQUE DE MEIOS DE TRANSPORTE: ELEMENTOS INERENTES ÀS ROTAS ACESSÍVEIS

Elementos que compõem qualquer rota urbana, as calçadas (também denominadas passeios em algumas regiões do Brasil e em Portugal) e os locais de embarque e desembarque de transporte público devem apresentar características que lhes confiram confiabilidade, conforto e segurança. Isto se refere tanto às características como dimensões e atendimento às normas técnicas, quanto aos materiais utilizados na sua implantação.

Em se tratando de rotas acessíveis, em especial aquelas projetadas para locais históricos e arqueológicos, a atenção e o cuidado na eliminação e/ou superação de barreiras físicas torna-se fundamental, já que as calçadas, e também as travessias de ruas, são elementos determinantes quando se trata de acessibilidade de espaços urbanos.

A NBR 9050/2020 (ABNT, 2020, p. 3) define calçada como: "[...] parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário, sinalização, vegetação, placas de sinalização e outros fins."

Para Pessegueiro (2014, p. 42) "Um passeio também é um plano horizontal elevado em relação a uma via de circulação automóvel. É, no fundo, o plano intermédio entre a construção urbana e a rede viária."

Segundo as duas definições apresentadas, a calçada (ou passeio) possui um nível diferente da parte da via destinada à circulação de veículos. Pessegueiro (2014, p. 42) considera que este nível mais elevado não deve ser superior a 12 cm de altura em relação ao plano de circulação automóvel, devendo estar entre 8 e 10 cm de altura[19].

Segunda a NBR 9050/2020 (ABNT, 2020), os pisos das calçadas devem atender às características de revestimento, inclinação e desnível conforme descrito:

[19] Muitas intervenções recentes têm uniformizado o nível entre a via de circulação de automóveis e a calçada. Para o usuário de cadeira de rodas, ciclistas, pais com carrinhos de bebês ou pessoas com dificuldade de locomoção, mas com bom índice de visão, esta medida é vantajosa. Porém, para pessoas com deficiência visual, a uniformização dos planos poderá causar grandes riscos pela dificuldade de distinção entre as fronteiras entre o espaço de circulação de pedestres e o espaço destinado à circulação de automóveis, situação que se apresenta pior quando as texturas ou o tipo de pavimentação é similar entre eles. Mesmo peças que funcionam como elementos de separação (marcos metálicos, balizas, blocos de concreto, etc.), diferenciando as áreas destinadas aos pedestres das áreas destinadas aos veículos motorizados, não são eficientes para impedir que pessoas cegas avancem para a área de circulação de veículos.

- Quanto aos materiais de revestimento e acabamento a norma determina que devem possuir “[...] superfície regular, firme, estável, não trepidante para dispositivos com rodas e antiderrapante, sob qualquer condição (seco ou molhado).” (ABNT, 2020, p. 53). A utilização de padronagens no piso deve ser evitada, pois pode causar sensação de insegurança, a exemplo de estampas que, pelo contraste da cor ou do desenho, causem a impressão de tridimensionalidade (ABNT, 2020, p. 53).

- Em relação à inclinação, a norma (ABNT, 2020) determina que a inclinação transversal da superfície deve ser de até 3% para pisos externos. Quanto à inclinação longitudinal da superfície, a norma determina que seja inferior à 5%, pois inclinações iguais ou superiores à 5% são consideradas rampas, devendo atender a recomendações específicas.

- Quanto aos desníveis no piso, em rotas acessíveis, estes devem ser evitados. Caso eventualmente existam e possuam até 5 mm, dispensam tratamento especial. Desníveis entre 5 mm e 20 mm devem possuir inclinação máxima de 50%. Desníveis acima de 20 mm, quando inevitáveis, devem ser considerados como degraus (ABNT, 2020).

Para os casos de reforma, pode-se considerar o desnível máximo de 75 mm tratado com inclinação máxima de 12,5% (ABNT, 2020). Esta concessão é importante, pois as rotas acessíveis implantadas em sítios culturais podem deparar-se com situações em que necessitem prever inclinações acima do previsto para construções novas, que, pela norma brasileira, é de 8,33%, no máximo.

Dois itens importantes, relacionados às calçadas e muitas vezes negligenciados, devem receber especial atenção: as grelhas e tampas de caixas de inspeção. Para as grelhas e juntas de dilatação a NBR 9050/2020 determina:

> Em rotas acessíveis, as grelhas e juntas de dilatação devem estar fora do fluxo principal de circulação. Quando não possível tecnicamente, os vãos devem ter dimensão máxima de 15 mm, devem ser instalados perpendicularmente ao fluxo principal ou ter vãos de formato quadriculado/circular, quando houver fluxos em mais de um sentido de circulação. (ABNT, 2020, p. 54).

Quanto às caixas de inspeção e visita, indica que:

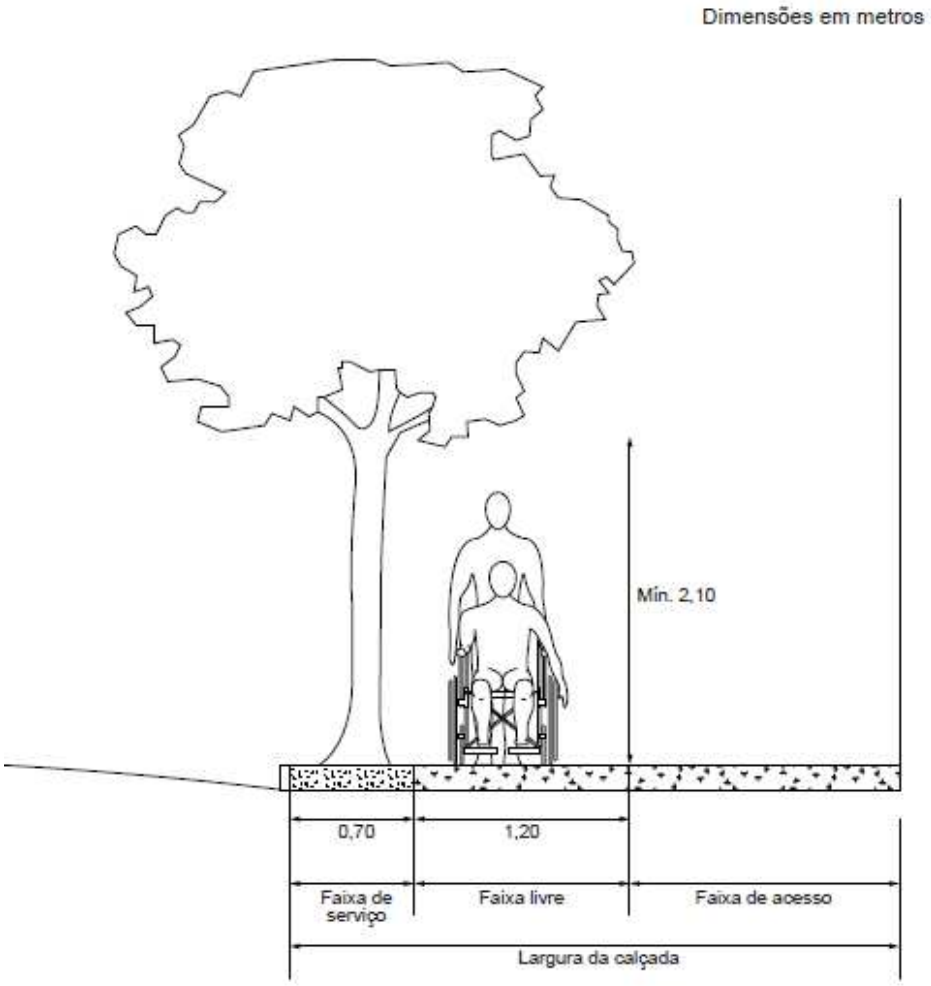
> A superfície das tampas deve estar nivelada com o piso adjacente, e eventuais frestas devem possuir dimensão máxima de 15 mm. As tampas devem estar preferencialmente fora do fluxo principal de circulação.
> As tampas devem ser firmes, estáveis e antiderrapantes sob qualquer condição, e a sua eventual textura, estampas ou desenhos na

> superfície não podem ser similares à da sinalização de piso tátil de alerta ou direcional. (ABNT, 2020, p. 54).

Não se pode negligenciar a sinalização do piso, pois tanto a sinalização visual como a sinalização tátil no piso indicam situações de risco ou direção. A sinalização do piso deve atender às normas específicas, como a própria NBR 9050/2020.

Calçadas e vias de pedestre devem garantir uma faixa livre exclusiva para a circulação de pedestres (Figura 8). Essa faixa livre é denominada “passeio” pela ABNT/NBR 9050/2020. Deve ser livre de qualquer obstáculo; ter inclinação transversal até 3%; ser contínua entre lotes; ter, no mínimo, 1,20 m de largura e 2,10 m de altura livre; e não deve possuir degraus (ABNT, 2020, p. 74).

Figura 8 – Faixas de uso da calçada – corte.



Fonte: NBR 9050/2020 (ABNT, 2020).

É importante destacar que, no caso da necessidade de se superar desníveis para acesso às edificações (situação bastante comum na conexão das rotas acessíveis com as edificações existentes, principalmente em cidades de topografia não plana),

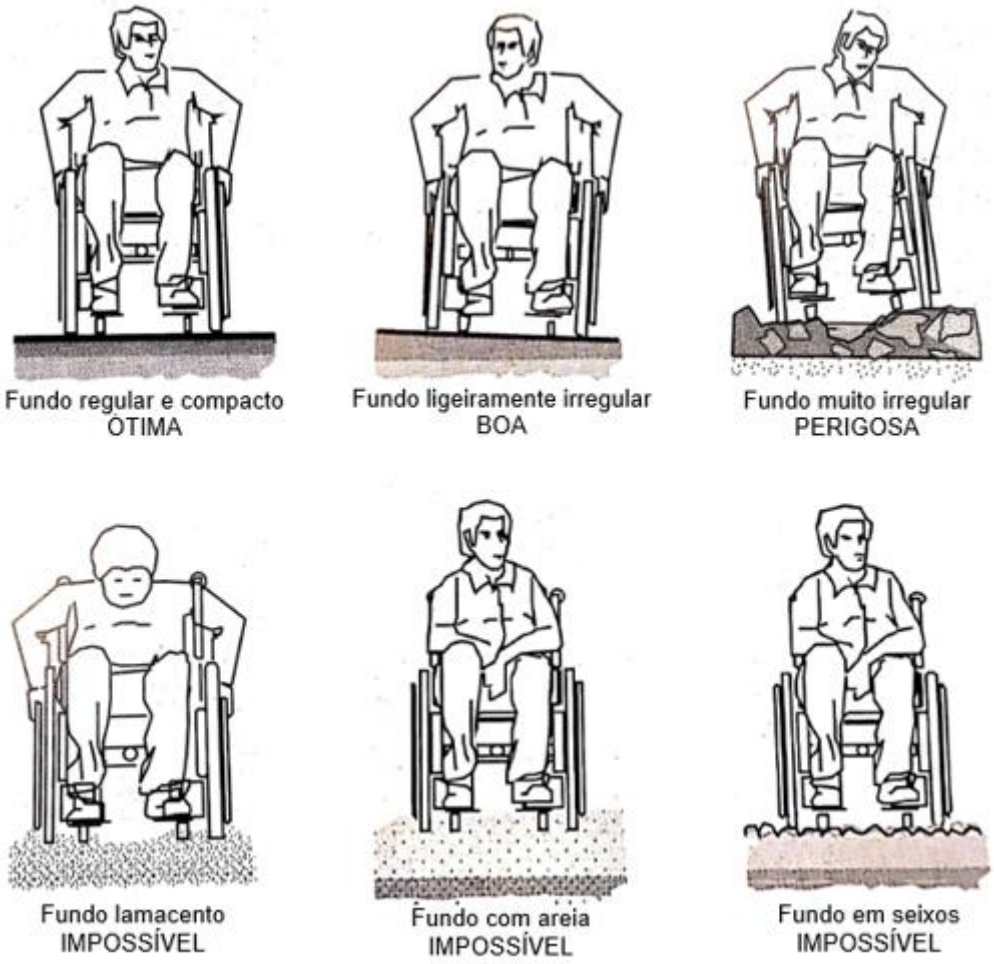
esse ajuste de nível (ajuste de soleira) deverá ser executado para dentro do lote ou edificação, evitando-se que a construção/instalação do elemento (uma rampa, por exemplo) invada a calçada. No caso de a calçada possuir mais de 2,00 m de largura, a NBR 9050/2020 permite que esses elementos sejam executados nas faixas de acesso[20]. A faixa livre (passeio) deve ter, no mínimo, 1,20 m de largura. A partir desse valor, a rampa de acesso à edificação ou lote lindeiro poderá ser instalada, sem prejuízo da livre circulação de pedestres (ABNT, 2020, p. 74).

Como extensão das calçadas, as áreas de circulação de pedestres das praças, jardins e parques também devem apresentar características que correspondam às necessidades dos usuários, garantam a sua segurança e sejam acessíveis.

Sobre as condições e materiais que a pavimentação dessas áreas de circulação de pedestres deve possuir, levando-se em conta o usuário de cadeira de rodas, pode-se considerar como referência a figura apresentada por Pane (2004) representando os diversos graus de movimentação/deslocamento de uma cadeira de rodas resultantes da irregularidade do piso e do tipo de pavimentação (Figura 9).

[20] “Faixa de acesso: consiste no espaço de passagem da área pública para o lote. Esta faixa é possível apenas em calçadas com largura superior a 2,00 m. Serve para acomodar a rampa de acesso aos lotes lindeiros sob autorização do município para edificações já construídas.” (ABNT, 2020 p. 74).

Figura 9 – Os diversos graus de movimentação/deslocamento de uma cadeira de rodas resultantes da irregularidade do piso e do tipo de pavimentação.



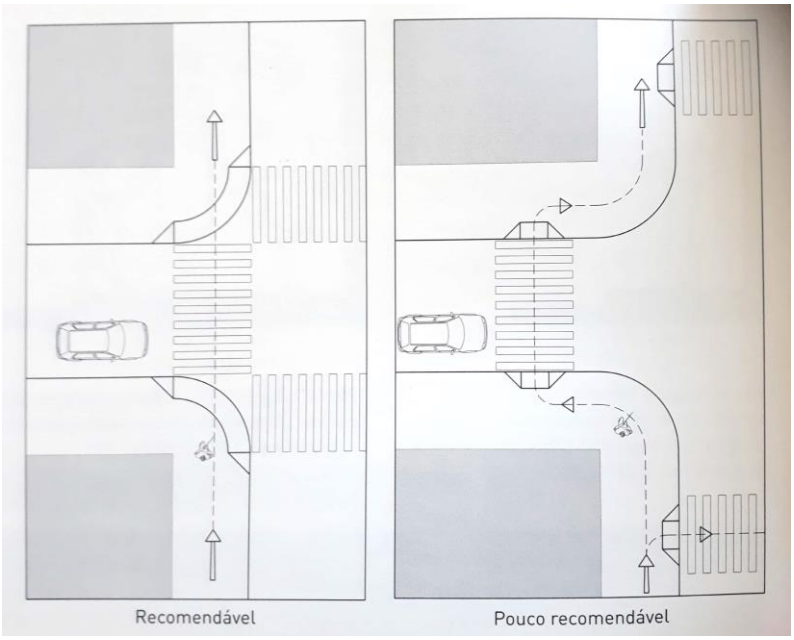
Fonte: Pane, 2004 (tradução nossa).

Em conjunto com o projeto de qualificação e adequação das calçadas das rotas de acessibilidade, devem estar previstos o estudo e o projeto das travessias dos pedestres. As travessias de pedestres nas vias públicas com circulação de veículos podem ser: com redução de percurso, com faixa elevada ou com rebaixamento da calçada (ABNT, 2020).

O pedestre tende a procurar o trajeto mais fácil e direto, evitando percursos sinuosos. As travessias devem, portanto, estar na continuidade dos passeios para terem plena utilização (PESSEGUEIRO, 2014, p. 38). Dessa maneira, especialmente a pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida terá maior facilidade de deslocamento e, consequentemente, maior conforto e percepção de acolhimento.

Pessegueiro (2014, p. 38) indica graficamente a solução mais recomendável para a instalação das travessias (Figura 10):

Figura 10 – Desenho de passadeira na continuidade do passeio como situação recomendável x situação pouco recomendável.



Fonte: Pessegueiro, 2014, p. 38.

Em rotas acessíveis históricas, elementos que possuem valores históricos e/ou estéticos e/ou artísticos devem receber cuidados especiais de preservação. O projeto da rota poderá defrontar-se com um tipo específico de piso ou de técnica construtiva. Um exemplo bastante conhecido são as calçadas à portuguesa, encontradas nas mais diferentes cidades de Portugal como Lisboa, Coimbra e Porto e também em cidades brasileiras como Salvador e Rio de Janeiro, dentre outras cidades históricas. Em Portugal, são elementos especialmente apreciados por turistas e possuem forte significado cultural e identitário para o povo português, apesar das polêmicas em relação aos custos de manutenção, principalmente relacionados à dificuldade de encontrar mão-de-obra qualificada para a recuperação de calçadas danificadas e também muitas reclamações em relação a acidentes provocados pelo piso por vezes escorregadio ou com peças soltas ou faltosas.

Pessegueiro esclarece:

> A “calçada à portuguesa” é composta basicamente por cubos de calcário e basalto assentes em camadas de areia e cimento, e talhados de modo a conjugarem-se entre si com muito rigor de execução. Deste modo são obtidos desenhos com temáticas diversas, desde desenhos rurais até motivos geométricos.
> Este tipo de pavimento distingue-se pela inegável qualidade artesanal, pois eram feitos por calceteiros habituados na arte do calcetamento, que progressivamente foram desaparecendo ou mesmo emigrando. (PESSEGUEIRO, 2014. p. 32).

Nas cidades portuguesas onde foram instaladas travessias acessíveis, encontram-se soluções como faixas elevadas de material de cor contrastante ou mesmo travessias com rebaixamento de calçada executados de maneira a possibilitar a continuidade do desenho da calçada, conforme a Figura 11.

Figura 11 – Faixa de travessia com rebaixamento de calçada, Praça D. Pedro IV, Lisboa, Portugal.

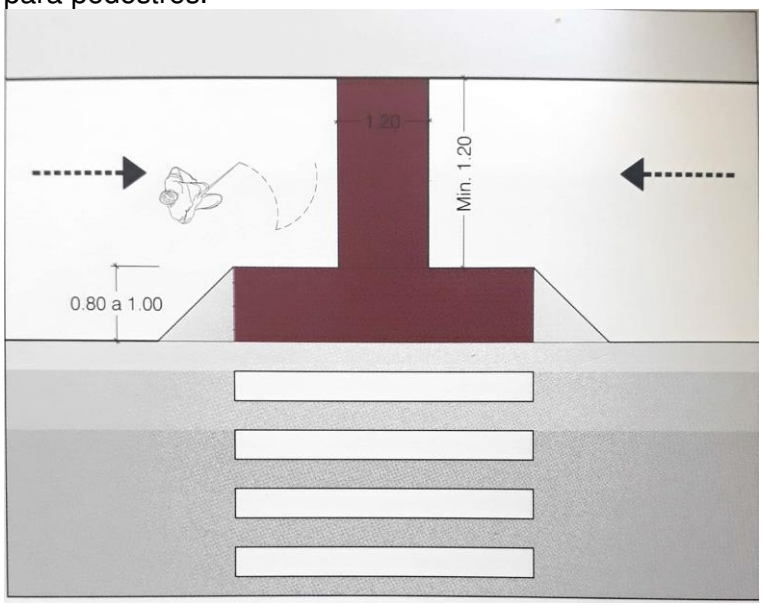


Fonte: Acervo da autora, 2018.

Em alguns casos, pode-se prever a combinação de pisos diferenciados na mesma calçada, garantindo uma faixa com um piso não escorregadio e, em paralelo, outra faixa com a manutenção do piso histórico. Esta situação facilita a instalação de piso alerta e direcional para pessoas cegas ou com baixa visão.

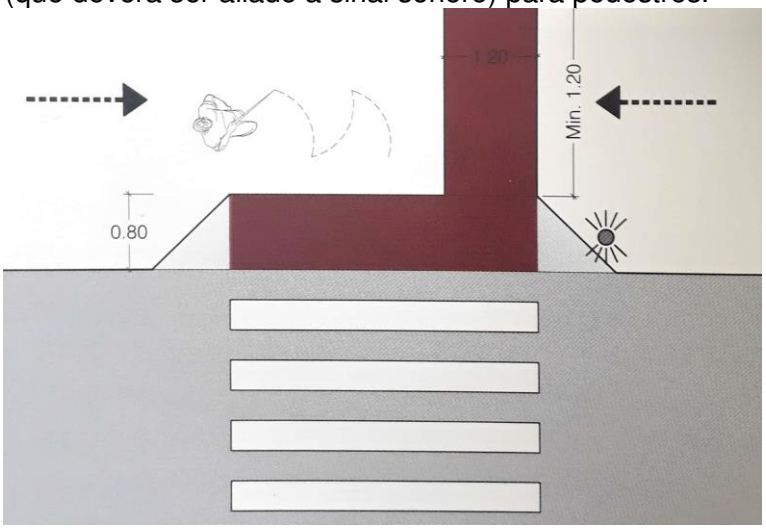
No caso de calçadas cujo piso não possa ser substituído por questões de preservação do patrimônio, deve-se, ao menos, instalar códigos de segurança que avisem sobre a proximidade de uma faixa de pedestre, seja com ou sem semáforo. A mudança de textura ou cor da pavimentação, aliados aos sinais sonoros em faixas de pedestres com semáforo funcionam como códigos de segurança (PESSEGUEIRO, 201, p. 48). O mesmo autor exemplifica que uma faixa de presença, atravessando todo o passeio, com piso direcional em cor contrastante com a cor do passeio, pode indicar a localização da travessia, conforme Figuras 12 a 15 (PESSEGUEIRO, 2014, p. 48).

Figura 12 – A faixa de aproximação e a faixa de presença formam a letra T. Situação de travessia sem sinal luminoso para pedestres.



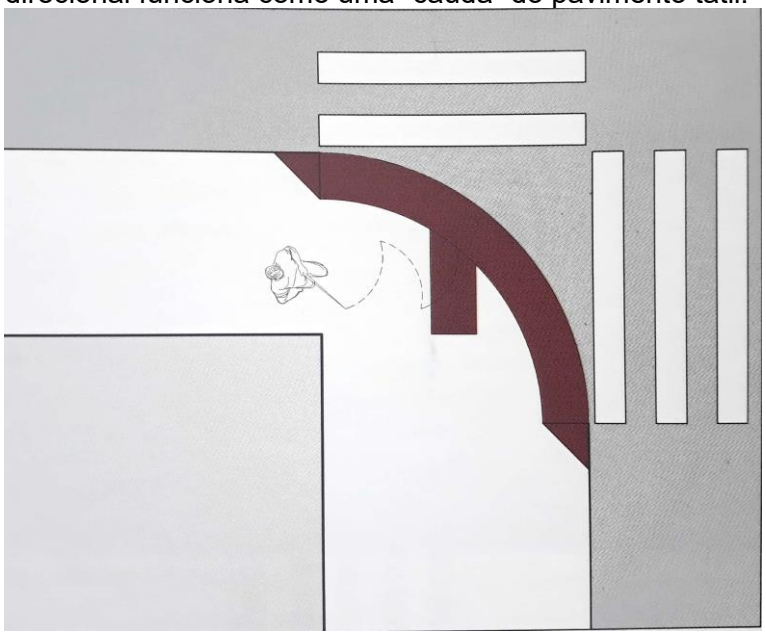
Fonte: Pessegueiro, 2014, p. 48.

Figura 13 – A faixa de aproximação e a faixa de presença formam a letra L. Situação de travessia com sinal luminoso (que deverá ser aliado à sinal sonoro) para pedestres.



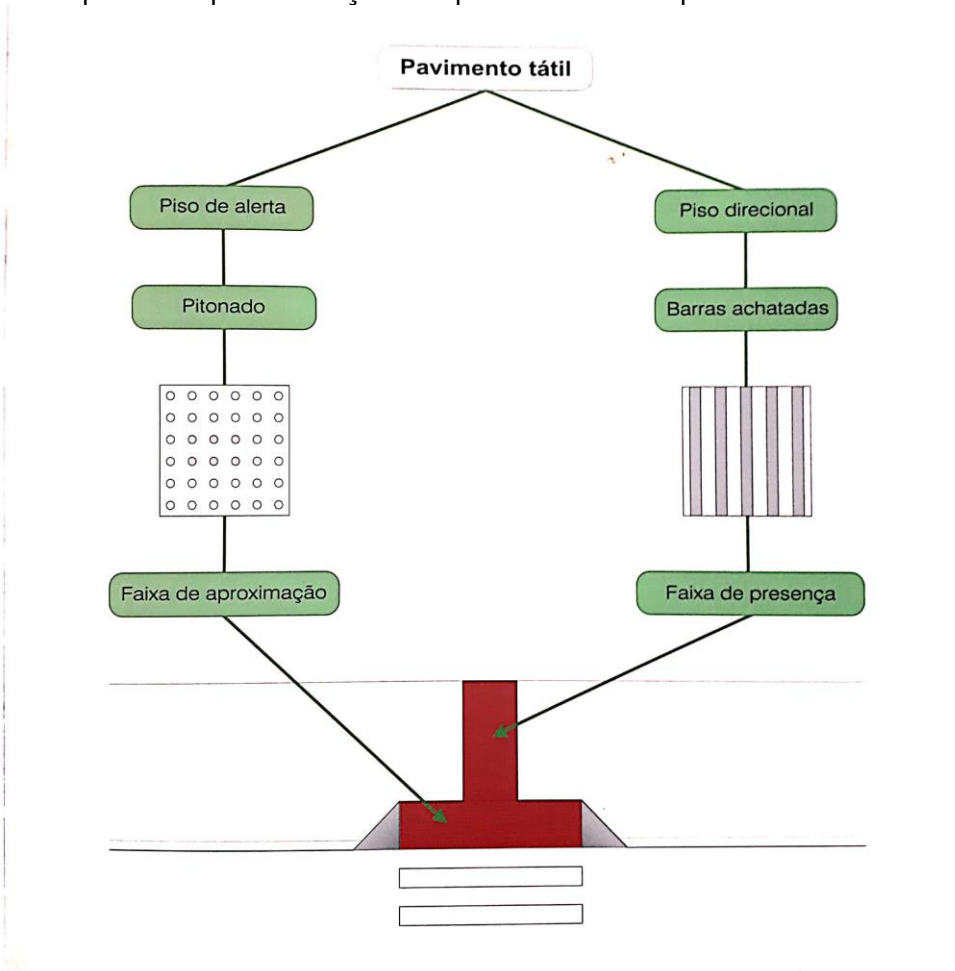
Fonte: Pessegueiro, 2014, p. 48.

Figura 14 – Travessia da via pública na continuidade do passeio. O pavimento tátil é aplicado na rampa de acesso à travessia, em toda a sua extensão. O pavimento direcional funciona como uma “cauda” do pavimento tátil.



Fonte: Pessegueiro, 2014, p. 50.

Figura 15 – Esquema de pavimentação tátil para aviso sobre proximidade de travessia.



Fonte: Pessegueiro, 2014, p. 49.

Outro elemento inerente às rotas acessíveis são os pontos de parada de transporte público[21]. Sobre este item, referindo-se precisamente a pontos de parada de ônibus coletivo, Gualberto Filho observa:

> Funcionando como a interface entre o passageiro e o ônibus, pode ser encontrado desde um simples poste com uma placa de sinalização até um equipamento urbano de tecnologia mais complexa oferecendo assentos, módulo de referência para pessoas em cadeira de rodas, cobertura para proteger os passageiros das intempéries e pisos elevados ou plataformas elevatórias para alçar as pessoas com restrição de mobilidade até o nível do piso do ônibus. (GUALBERTO FILHO, 2013, p. 56).

A NBR 14022/2011 define como ponto de parada a "área localizada, ao longo do trajeto do veículo, que permite o embarque e desembarque." (ABNT, 2011, p. 3). Nos pontos de parada deve ser prevista uma área de circulação que permita o deslocamento e a manobra defronte das posições de embarque e desembarque, livre de qualquer obstáculo.

> O ponto de parada no passeio público deve estar integrado com o entorno, respeitando uma faixa livre mínima de 1.200 mm em condições de segurança e conforto para circulação de pedestres e pessoas com deficiência em cadeira de rodas. Na falta de espaço suficiente, admite-se uma faixa livre de 900 mm. (ABNT, 2011, p. 3).

O piso dos pontos de parada deve ser regular, firme, estável e antiderrapante sob qualquer condição climática.

Considerando *fronteira* como local de transição entre as áreas de embarque/desembarque e o veículo de transporte coletivo, A NBR 14022/2011 (ABNT, 2011) determina:

> Para a transposição da fronteira, admite-se um vão máximo de 30 mm e uma diferença de altura de no máximo 20 mm entre o ponto de parada e o dispositivo para transposição de fronteira, se existir, e entre o dispositivo para transposição de fronteira e o piso do veículo. Para que o acesso seja viável, deve-se adequar o local de embarque/desembarque, o veículo ou ambos por meio de dispositivo para transposição de fronteira, por exemplo: a) rampa de acionamento motorizado ou manual; b) plataforma elevatória veicular; c) sistema de movimentação vertical da suspensão do veículo; d) plataforma de embarque e desembarque; e) combinação de um ou mais dispositivos. (ABNT, 2011, p. 4).

[21] Padrões e critérios de acessibilidade dos pontos de parada são previstos nas normas brasileiras NBR 9050/2020 (ABNT, 2020) e na NBR 14022/2011 (ABNT, 2011).

Para o embarque e desembarque em estações de trem, metrô, veículos leves sobre trilhos (VLT) ou transportes similares, caso a plataforma de embarque não possua a mesma cota do vagão do meio de transporte ou o veículo não possua dispositivo para o embarque/desembarque de pessoas em cadeira de rodas, adaptações serão necessárias, a exemplo da rampa da Figura 16, que faz o nivelamento para acesso ao vagão do trem.

Figura 16 – Rampa para acesso ao vagão do trem/comboio na plataforma de embarque. Lisboa, Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

A NBR 14022/2011 (ABNT, 2011, p. 4) determina que os pontos de parada de transporte coletivo devem ser providos de assento e espaço para cadeira de rodas de acordo com a ABNT NBR 9050. Essa mesma norma apenas recomenda a adoção de cobertura nos pontos de parada. Sobre este aspecto, Cavalcante (2012) observa:

> Considerando que as pessoas albinas não podem ficar expostas ao sol, é muito importante que a existência de coberturas não seja apenas *recomendada* e sim *normatizada* de forma a garantir a devida proteção a todas as pessoas com deficiência. (CAVALCANTE, 2012, p. 144, grifo da autora).

Portanto, a cobertura nos pontos de parada deve passar de mera recomendação para um item previsto em norma técnica. O material utilizado nessas coberturas, assim como suas dimensões e *design*, deverão propiciar proteção dos usuários contra o sol e a chuva.

A partir da conceituação de rotas e da apresentação de alguns dos seus relevantes elementos e aspectos a considerar no planejamento de rotas acessíveis em sítios culturais, apresentam-se, na próxima subseção, formas de se classificar esses percursos de acordo com o seu tipo e/ou nível de acessibilidade.

2.3. CLASSIFICAÇÃO DAS ROTAS QUANTO AOS NÍVEIS DE ACESSIBILIDADE

A classificação das rotas é um meio de se definir em que grau se encontra a acessibilidade de um sítio. Este aspecto é relevante na medida em que o visitante ou usuário poderá saber previamente qual o nível de acessibilidade, podendo, desta maneira, melhor organizar sua ida ao local, com a informação clara, segura e atualizada da situação que encontrará.

Para a definição da classificação de uma rota acessível em tipos e graus de acessibilidade este estudo usa como referências as propostas desenvolvidas por autores como Guimarães (1998) que apresenta uma classificação da acessibilidade para edificações e espaços urbanos em escala de 1 a 5 (do menos acessível ao mais acessível) em seu "modelo teórico da escala de avaliação de acessibilidade ambiental"; Cavalcante (2012) que propõe a avaliação das condições de acessibilidade por meio do Indicador de Acessibilidade Urbana (IAU); e Elali e Diniz (2014) que propõem a criação de um selo de qualidade em acessibilidade expressa em três categorias – Acessível, Adequado, Adaptável – com a função de indicar aos usuários o grau de atendimento às normas e de induzir os gestores dos ambientes a fazerem adequações nos espaços de modo a provocar a melhoria nos níveis de acessibilidade. Observa-se que, em nível internacional, existem certificações que identificam e classificam locais quanto à acessibilidade, a exemplo do *Certificado de Acessibilidade* do Instituto de Cidades e Vilas com Mobilidade (ICVM), associação portuguesa localizada na cidade do Porto, que apresenta, em seu modelo de classificação, três níveis: Nível I – Funcional; Nível II – Amigável; Nível III – Excelência (ICVM, 2018). Esse tipo de certificação tem como um dos objetivos fornecer informações sobre a possibilidade e nível de acesso a pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida aos espaços certificados.

Guimarães (1998), entendendo a acessibilidade como uma condição não-estática e não-dialética e considerando os conceitos de *Design* Universal e da acessibilidade ambiental sob uma perspectiva dinâmica e processual propõe um modelo de

avaliação pós-ocupação realizada pelo usuário[22], com aplicação de graus na escala de acessibilidade denominados acesso-grau. São 360 itens a avaliar (elementos arquitetônicos e condições ambientais) que podem resultar em 5 níveis: acessos-grau de 1 a 5, representando de baixa acessibilidade ao máximo em acessibilidade. O referido autor esclarece que:

> Em nosso sistema, ocorrem cinco graus qualitativos para a avaliação de elementos ambientais que correspondem a diferentes níveis de recursos ambientais. Um edifício só pode ser considerado "não acessível" quando há barreiras arquitetônicas o bastante para restringirem a "autonomia" e a "independência" de pessoas com problemas na mobilidade característicos dos efeitos de uma deficiência. Tais problemas variam em função de diferentes "tipos" e "gravidade" de lesões ou falhas de desempenho e seus efeitos são comparáveis com o desempenho padrão das pessoas não lesadas. (GUIMARÃES, 1998, s.p.).

O acesso-grau 1 ou 2 se refere a edifícios ou ambientes que exigem providências especiais para se compensar a falta de características verdadeiramente acessíveis. São locais que possuem elementos arquitetônicos impróprios e uma configuração espacial que não obedece a certos padrões mínimos de acessibilidade, porém, apresentam algum tipo de acessibilidade por adaptações parciais de certas características. A diferença entre acesso-grau 1 para o acesso-grau 2 dependerá das melhorias de acessibilidade existentes em cada ambiente. O acesso-grau 2 têm condições melhores para a experiência dos usuários.

Edifícios e ambientes que demonstram estar em rígida conformidade com os padrões internacionais de acessibilidade estarão no acesso-grau 3. Porém, essa conformidade para padrões de acessibilidade é insuficiente e deve ser considerada como exigência mínima para acessibilidade, já que muitas pessoas podem não vivenciar nesses ambientes as necessárias independência e autonomia[23].

Os acessos-graus 4 e 5 são representados pelos edifícios ou locais que apresentam soluções de *design* criativas para acessibilidade. Esses elementos

---

[22] Guimarães (1998) se baseia em método que considera quatorze grupos de perfis dos usuários: usuários de cadeira de rodas, usuários de carrinho de bebê, usuários de bengala, pessoas com dificuldades ambulatórias (nenhuma ajuda), pessoas com limitações nas mãos ou braços, pessoas com deficiências na audição ou surdas, pessoas cegas ou com problemas de visão, pessoas com falta de resistência física, pessoas com alergias, pessoas com distúrbios de equilíbrio, pessoas acamadas e pessoas muito pequenas, baixas ou muito altas.

[23] "Autonomia é relativa à 'decisão espontânea' de uso dos elementos no ambiente construído, o que é uma experiência íntima, única e pessoal. Independência se refere a executar uma atividade ou papel social ativo que dispensa a necessidade de 'alguma ajuda de outras pessoas, estranhas ou não'." (GUMARÃES, 1998, s.p.).

obedecem às condições das normas de acessibilidade, porém, a qualidade das soluções de *design* pode ir além, apresentando respostas inovadoras para necessidades especiais dos usuários. A diferença entre os graus 4 e 5 dependerá da quantidade de condições ambientais que possam melhorar a experiência dos usuários. No topo da escala de avaliação de acessibilidade, está o nível de *Design* Universal.

Após a determinação do acesso-grau, o sistema proposto indica a produção de mapas interativos *online* compondo a etapa que prevê o compartilhamento de informações e sua constante atualização.

Guimarães (1998) considera que a aplicação de graus na escala de acessibilidade ambiental pode encorajar iniciativas municipais para a promoção de melhor qualidade ambiental, sendo que os gestores das cidades podem ter uma base para promover/aumentar a acessibilidade ambiental em áreas e bairros onde as barreiras arquitetônicas precisam ser superadas/removidas. Além disso, Guimarães (1989) considera que o modelo propiciará a fácil documentação e o estudo da expansão de acessibilidade ambiental na cidade.

Cavalcante (2012) propõe a avaliação das condições de acessibilidade por meio do Indicador de Acessibilidade Urbana (IAU) cujas variáveis de análise são baseadas nas normas de acessibilidade vigentes e também na identificação, por parte da referida autora, das lacunas existentes na legislação em vigor no Brasil.

Cavalcante (2012) considera, na avaliação de cada Módulo de Acessibilidade[24], a acessibilidade nas edificações, a acessibilidade no meio urbano, a acessibilidade no sistema de transporte urbano, a acessibilidade na comunicação e informação. A partir da observação desses itens é construída uma síntese da avaliação dos quatro aspectos mencionados na perspectiva de construção de um índice de funcionalidade e exequibilidade. Os indicadores de acessibilidade funcionarão "[...] como parâmetro de avaliação não apenas dos aspectos funcionais do espaço, mas também indica caminhos para avaliação da exequibilidade das adequações necessárias à construção de um espaço acessível." (CAVALCANTE, 2012, p.80).

[24] Definindo *módulos* como parcelas do tecido urbano limitadas por poligonais, Cavalcante (2012) propõe o chamado *Módulo de Acessibilidade Integrada* (MAI). O MAI parte do conceito de rota acessível e sua subdivisão em rota acessível externa e rota acessível interna e "[...] propõe o tratamento do espaço abordando todos os aspectos pertinentes à acessibilidade, ao tempo em que agrega ao conceito de *rota acessível*, aspectos relacionados à acessibilidade no transporte, na comunicação e informação".(CAVALCANTE, 2012, p. 17, grifo da autora).

A cada um dos indicadores é atribuído um peso que varia de acordo com a complexidade do item analisado. O índice de acessibilidade é calculado por meio de uma média ponderada, com pesos diferentes para cada um dos indicadores, distribuídos da seguinte forma:

Peso 3,5 (três e meio) para o Meio Urbano.

Peso 3,0 (três) para o Sistema de Transporte.

Peso 2,5 (dois e meio) para Edificações.

Peso 1,5 (um e meio) para Comunicação e Informação.

Cada indicador é formado por dez variáveis que representam elementos necessários à acessibilidade. É designada a nota 1 (um) para a existência do elemento e a nota 0 (zero) para a não existência. Admite-se a nota 0,5 (meio) quando o elemento existir, mas não estiver em pleno funcionamento. Se o elemento existir, mas estiver em estado precário de conservação ou não cumprir a função a que se destina, será desconsiderado e atribuída a nota 0 (zero).

O Módulo de Acessibilidade Integrada (MAI) é calculado por meio de uma média ponderada do somatório dos Indicadores de Acessibilidade em Edificações, do somatório dos Indicadores de Acessibilidade no Meio Urbano, do somatório dos Indicadores de Acessibilidade no Sistema de Transporte Urbano e a média do somatório dos indicadores de Acessibilidade na Comunicação. “A partir daí foi estabelecido um escore para quantificar as condições de acessibilidade do espaço. Este escore varia entre a nota zero e a nota nove, o que permite identificar o custo-benefício de uma intervenção para acessibilidade urbana.” (CAVALCANTE, 2012, p. 80).

As condições de acessibilidade com seus respectivos escores determinados pelo Índice de Funcionalidade (IF) e Índice de Exequibilidade (IE) estão representados no Quadro 1.

Quadro 1 – MAI: funcionalidade X exequibilidade.

	Escore	IF Funcionalidade	IE Exequibilidade
Boa	(9-7)	Alta (Falta pouco para ser acessível)	Alta (o que falta é fácil fazer)
Razoável	(7-5)	Alta (Falta pouco para ser acessível)	Baixa (o que falta é muito caro ou muito trabalhoso)
Ruim	(5-3)	Baixa (Falta muito para ser acessível)	Alta (o que falta é fácil fazer)
Precária	(menor que 3)	Baixa (Falta muito para ser acessível)	Baixa (o que falta é muito caro ou muito trabalhoso)

Fonte: Cavalcante, 2012, p. 189.

Esta forma de avaliação estabelece parâmetros integrados e permite que as intervenções sejam executadas a partir de módulos acessíveis. A ampliação dos módulos acessíveis possibilita a existência de rotas acessíveis. “Este princípio modular possibilita um planejamento que torna factível a intervenção para acessibilidade nos espaços urbanos.” (CAVALCANTE, 2012, p. 29). Além disso,

> Esta metodologia rompe com a prática de intervenções de acessibilidade pontuais ou feitas sem considerar os critérios das normas vigentes, tais como: vagas acessíveis sem área de transferência, rampas de rebaixamento sem sinalização, veículos coletivos acessibilizados e meio urbano inacessíveis, [...].” (CAVALCANTE, 2012, p. 190)

A metodologia criada por Cavalcante (2012) foi adotada por essa autora para o desenvolvimento do projeto da rota acessível do Centro Histórico de Salvador, objeto de estudo desta pesquisa que será apresentado e analisado no capítulo 5.

Elali (2002), por sua vez, sugere uma classificação de acordo com as barreiras arquitetônicas e o tipo de solução necessária para eliminá-las (ou superá-las, como destacado neste texto). Assim define:

- Acessível (A): sem problemas para o uso.
- Utilizável (U): apesar de pequenos problemas, o local pode ser utilizado por pessoas com deficiência.

- Ajuste Simples (S): o ambiente precisa de reformas.
- Exige Equipamentos (E): é imprescindível a aquisição de equipamento mecânico ou eletrônico.

Elali e Diniz (2014) propõem a criação de um selo de acessibilidade com a função de classificar as edificações e o meio urbano quanto ao seu nível de acessibilidade. O objetivo que se pretende atingir com o selo é o de proporcionar uma indicação segura ao usuário e induzir os gestores a fazerem adequações nos espaços para atingirem melhores níveis de acessibilidade, sendo reconhecidos por esta qualidade e certificação. O nível de acessibilidade para tipos diversos de deficiência deverá ser expresso por meio de cores e texto, dividido em três categorias, respeitando-se as normas de acessibilidade:

- Acessível (cor verde): indica, espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento que possa ser alcançado, acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa, inclusive aquelas com mobilidade reduzida.
- Adequado (cor amarela): aponta que as características originais, do local ou objeto, foram planejadas para serem acessíveis, mesmo apresentando alguns pequenos problemas.
- Adaptável (cor laranja): adverte que o local ou objeto tem muitos problemas e precisa ser modificado para se tornar acessível.

No âmbito internacional, o Certificado de Acessibilidade do Instituto de Cidades e Vilas com Mobilidade de Portugal é um projeto que, reconhecendo a importância do tema, visa certificar lugares, públicos ou privados, que sejam de fato acessíveis, conforme a legislação em vigor e sujeitos a uma rigorosa vistoria técnica. O Certificado de Acessibilidade se dirige a todo o tipo de agentes da atividade turística, desde hotéis a restaurantes, passando por museus, parques e praias (ICVM, 2014).

De acordo com a certificação do ICVM (2018), a acessibilidade de um local divide-se em três níveis:

Nível 1 – Funcional: locais que cumprem condições de visita e usufruto do espaço em todas as valências da sua atividade principal para acesso público.

Nível 2 – Amigável: cumpre o nível anterior e ainda disponibiliza materiais e conteúdos que reforcem o bem-estar dos utilizadores do espaço certificado. Pode ainda, promover condições de acessibilidade para além do âmbito da legislação em vigor, tais como o atendimento e acompanhamento personalizado, a criação de

materiais informativos e informatizados ou, ainda, o reforço nas complementaridades da acessibilidade universal capaz de integrar todos nas diferentes componentes sociais, culturais e turísticas.

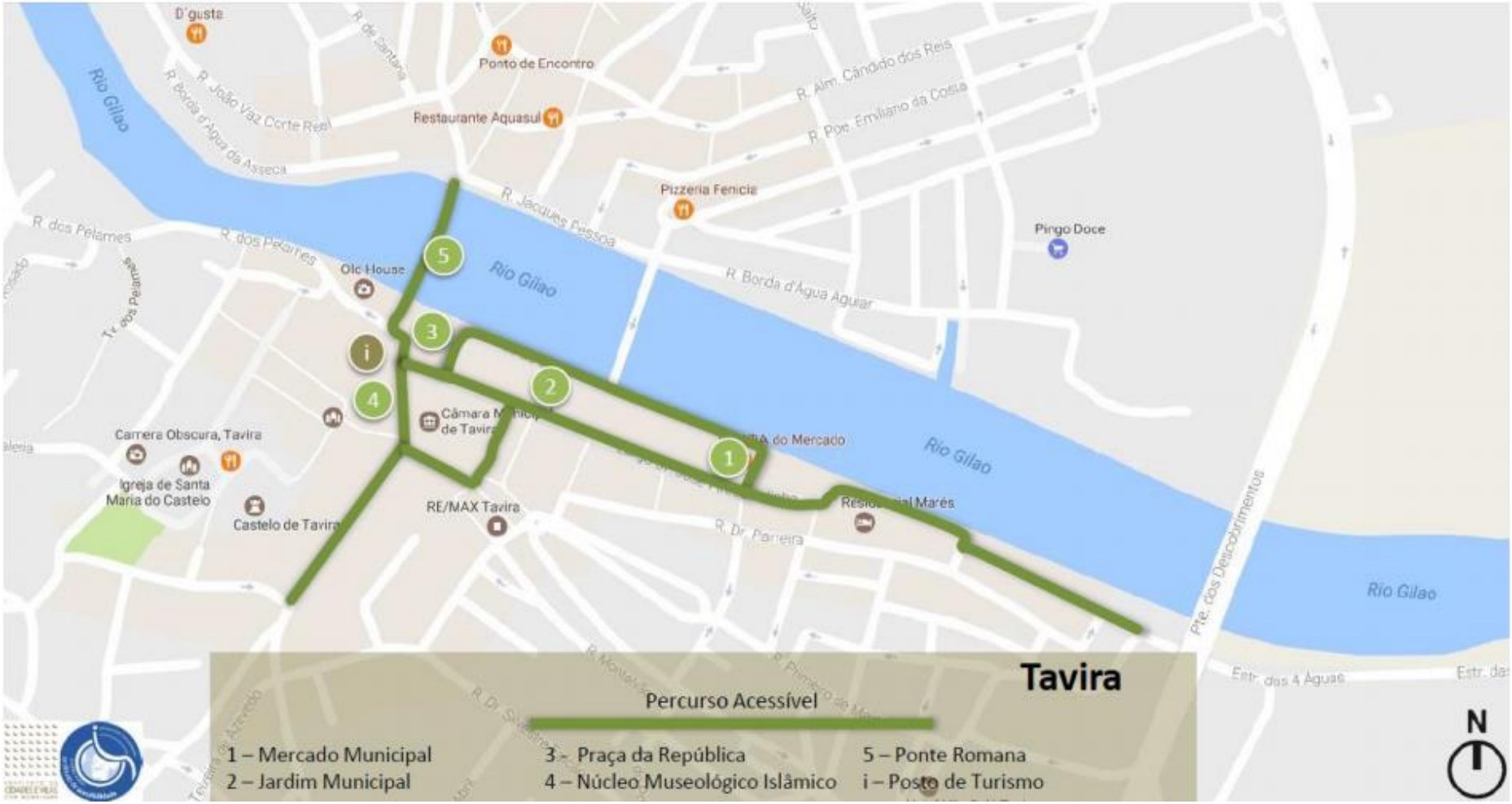
Nível 3 – Excelência: cumpre os níveis anteriores e cria, ainda, condições para se exercer a atividade profissional com as suas diferentes limitações. Este nível, diretamente ligado à empregabilidade, assume um papel determinante no conceito mais universal da promoção da acessibilidade, e, consequentemente, considerado de excelência.

Observa-se que esta certificação não se limita a preocupar-se apenas com o nível de acessibilidade e qualidade da utilização por parte do usuário visitante, mas também daquelas pessoas que trabalham com a atividade turística.

A avaliação do ICVM (2018) se estende aos espaços urbanos, certificando percursos acessíveis de cidades portuguesas, com selo distinto dos três níveis citados, denominado *Certificado de Acessibilidade do Espaço Público*. Nestes casos, o percurso considerado acessível é indicado em mapas disponibilizados na página do ICVM na internet, conforme ilustrado na Figura 17.

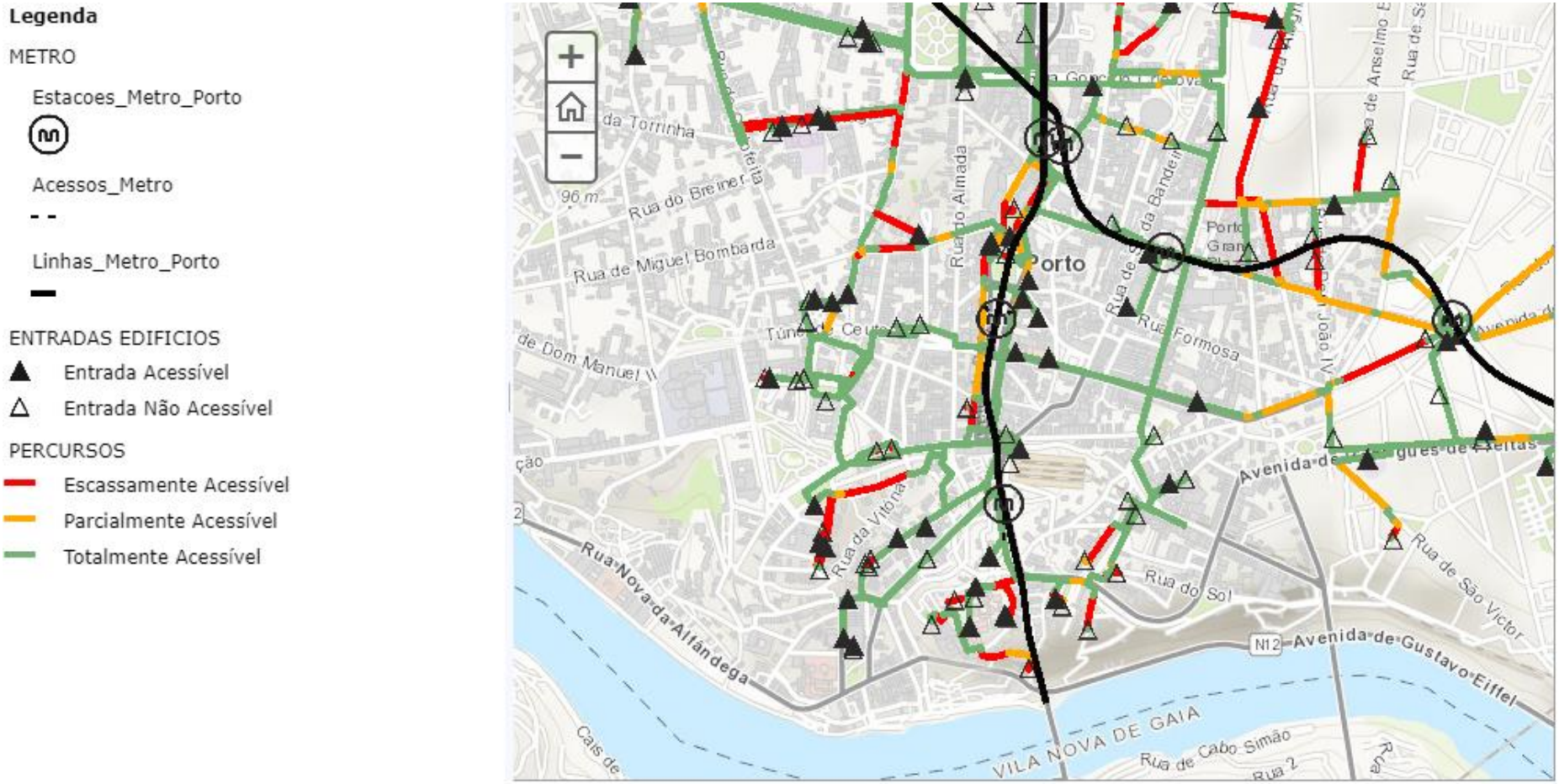
O uso de mapas interativos como ferramenta de informação de acessibilidade urbana está sendo cada vez mais utilizado por usuários dos mais diversos perfis. Um exemplo desse tipo de mapa é o que o Sistema de Itinerários Acessíveis (SIA) de Portugal disponibiliza na internet. O sistema de classificação determina o nível de acessibilidade dos percursos com indicação no mapa por meio de cores: escassamente acessível (vermelho); parcialmente acessível (amarelo); ou totalmente acessível (verde). Também indica a existência de acessibilidade (ou não) às edificações existentes na rota. No exemplo em questão, o usuário pode mover ou aproximar o mapa, percorrendo o trecho da cidade que está cadastrado (Figura 18). Ao aproximar a visualização do mapa, surgem outras informações representadas por pictogramas, tais como a existência ou não de sanitário adaptado, de meios mecânicos ou de estacionamentos. Informa ainda os obstáculos existentes no espaço público (Figura 19).

Figura17 – Mapa do percurso acessível certificado pelo ICVM do centro da cidade de Tavira, Portugal.



Fonte: ICVM, 2018.

Figura 18 – Mapa interativo de acessibilidade – Porto – Portugal.



Fonte: SIA – Sistema de Itinerários Acessíveis – Porto – Portugal, 2018.

Figura 19 – Mapa interativo de acessibilidade com aproximação para visualização de informações mais detalhadas – Porto – Portugal.



Fonte: SIA – Sistema de Itinerários Acessíveis – Porto – Portugal, 2018.

Outro exemplo, também específico para classificação de itinerários urbanos, é aquele utilizado pelo *Instituto Universitario de Estudios Europeos de la Universidad Autónoma de Barcelona*. Ao realizar o diagnóstico de acessibilidade das cidades espanholas e considerando a constante evolução das situações, o referido Instituto Universitário classifica os itinerários em 4 tipos, de acordo com a proporção em que se torna mais acessível (LOPEZ *et al*, 2002). Para isso, quatro elementos são levados em consideração: a calçada, a altura livre da passagem, as mudanças de cota, as travessias e cruzamentos. Considerando cada um desses elementos, os tipos de itinerários resultantes são:

1. Totalmente acessível: itinerários perfeitamente acessíveis por todo o percurso (não há elemento inacessível em nenhum trecho).

2. Bastante acessível: itinerários acessíveis na metade ou mais da metade da sua rota (existem elementos inacessíveis em menos da metade dos trechos).

3. Pouco acessível: itinerários acessíveis em menos da metade de sua rota (existem elementos inacessíveis na metade ou mais dos trechos).

4. Nada acessível: itinerário inacessível na sua totalidade.

Considerando-se as diversas possibilidades de classificação em níveis de acessibilidade, das mais abrangentes às mais específicas, observa-se que o objetivo de todos os modelos ou sistemas é o alcance da considerada acessibilidade integral. Para Lopez *et al* (2002) acessibilidade integral deve ser entendida como a observação das técnicas que permitem que um produto ou serviço ou ambiente seja possível de manejar ou transitar por qualquer pessoa, independentemente do grau ou tipo de perda de habilidade em questão, seja do tipo físico, psíquico ou sensorial. A situação de acessibilidade integral exigirá, em muitos casos, a incorporação de tecnologias de apoio ou tecnologias assistivas, quando a aplicação dos critérios do desenho universal não for suficiente para garantir este nível.

No outro extremo, não se podendo ignorar o conceito, principalmente quando se discute acessibilidade e patrimônio cultural, encontra-se o que a norma brasileira define como *impraticabilidade*, ou seja, “[...] condição ou conjunto de condições físicas ou legais que possam impedir a adaptação de edificações, mobiliário, equipamentos ou elementos à acessibilidade.” (NBR 9050/2020, p. 5).

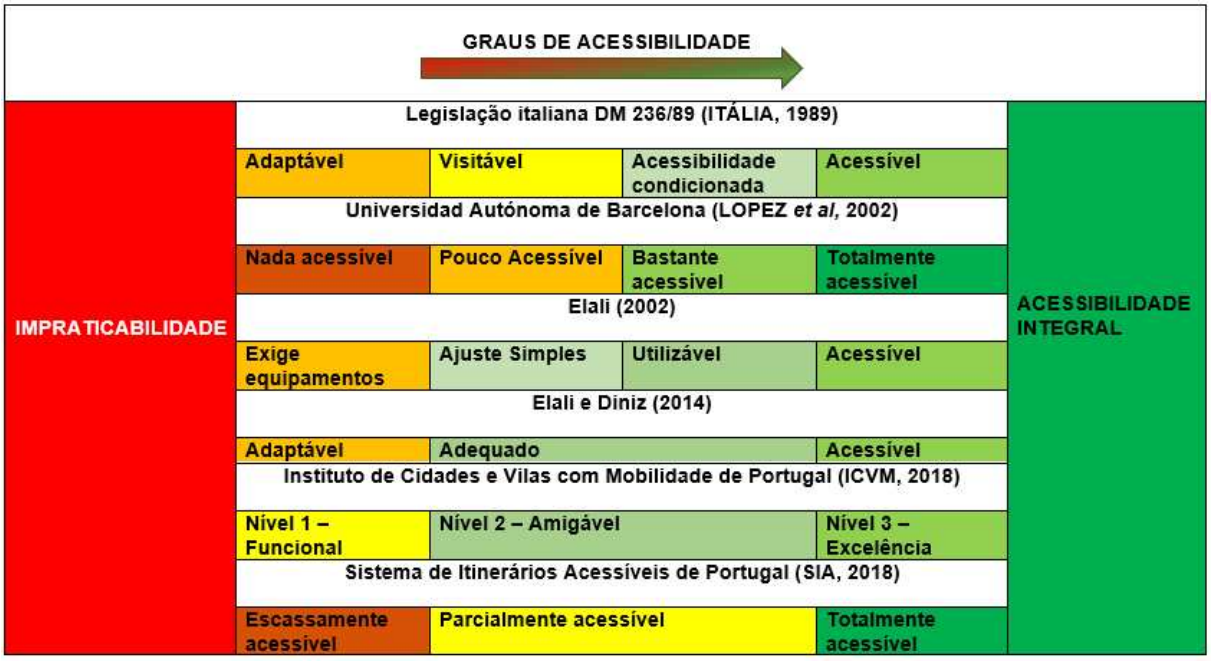
A impraticabilidade poderá se apresentar naqueles casos em que a adaptação para acessibilidade poderá colocar em risco a integridade do bem tutelado. São situações em que, esgotadas as possibilidades de adaptabilidade ou visitabilidade

condicionada, deverão ser utilizados recursos tecnológicos para propiciar o conhecimento do patrimônio em questão.

Da impraticabilidade à acessibilidade integral, os graus intermediários precisam ser reconhecidos para que, a partir do "estado da arte", se possa elaborar planos para a superação das barreiras existentes. Representam degraus que, uma vez conhecidos e medidos (por exemplo: o que falta e o quanto falta para atingir o próximo grau ou o mais alto grau possível), podem trazer aos profissionais responsáveis por projetos de acessibilidade maior clareza nas questões que se apresentam e, consequentemente, mais assertividade nas decisões de projeto.

Para melhor visualização desses possíveis níveis intermediários, o Quadro 2 representa um esquema dos graus anteriormente apresentados e os respectivos autores/entidades que os propuseram.

Quadro 2 – Quadro resumo dos graus de acessibilidade de acordo com os diversos autores citados neste texto.



Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Independentemente da denominação atribuída, os graus intermediários servirão ainda para informar aos usuários sobre a situação em que o sítio se encontra e orientá-los na decisão de realizar a visita e em como melhor planejá-la, garantindo sua segurança e o máximo aproveitamento da experiência.

Definir um modelo de classificação em níveis de acessibilidade em conjunto com a indicação dos tipos de deficiência contempladas representa uma importante

ferramenta de informação que beneficia toda a sociedade, desde o usuário, passando por arquitetos e projetistas, até os gestores da iniciativa pública ou privada, além dos técnicos que se dedicam ao trabalho de fiscalização e orientação ao cumprimento das normas.

Independentemente do modelo de classificação adotado, para a elaboração de projetos e implantação de rotas acessíveis em sítios culturais, assim como para a gestão e manutenção dessas rotas, exige-se o conhecimento aprofundado dos princípios de preservação e restauro atuais, assim como da política de preservação do patrimônio e das normativas de acessibilidade do país onde localiza-se a rota. Esses temas serão tratados no capítulo que segue.

3. POLÍTICA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E POLÍTICA DE ACESSIBILIDADE NA ITÁLIA E NO BRASIL

Para que se possa avançar no estudo em questão, é necessário apresentar aspectos da política de preservação do patrimônio cultural da Itália e do Brasil, países cujas rotas acessíveis foram analisadas, bem como sua relação com as atuais necessidades de adequação dos edifícios e sítios históricos à acessibilidade e a compatibilidade entre esses princípios de preservação do patrimônio e a legislação que versa sobre acessibilidade.

Os conceitos de preservação e conservação no campo da arquitetura e urbanismo e as correntes contemporâneas de restauro serão também abordados com o objetivo de esclarecer que as intervenções de adaptação para acessibilidade em locais históricos, mesmo quando não são parte integrante de projetos de restauro propriamente ditos, estão sujeitas às mesmas normativas e requisitos legais. Além disso, essas intervenções podem provocar alterações nos bens onde serão executadas, implicando discussões sobre questões como autenticidade, valores artísticos e históricos, preservação da matéria original, dentre outros aspectos que fazem parte do universo da conservação e restauro de monumentos e sítios culturais.

3.1 PRESERVAÇÃO/CONSERVAÇÃO URBANAS: ORIGENS, CONCEITOS E PENSAMENTOS CONTEMPORÂNEOS

É por volta dos anos oitenta do século XIX, ainda de forma tímida, que se inicia uma ampliação do interesse, anteriormente já existente por edifícios isolados, pela preservação do patrimônio em nível urbano, "[...] começando-se a falar de cidade, de identidade histórico-artística dos centros urbanos e do problema da sua tutela." (CABRAL; ANDRADE, 2013, p. 55).

Uma abordagem histórica, mesmo não se referindo diretamente à acessibilidade, é relevante neste texto, uma vez que a discussão do tema em questão incorpora a discussão sobre intervenções na preexistência e, portanto, a relação e o diálogo entre projeto do novo e a cultura da conservação[25]. Porém, primeiro se faz necessário definir o que significa intervenção na preexistência e seus diversos tipos.

[25] Neste texto, utilizam-se os temos "preservação" e "conservação" como sinônimos. Segundo Muñoz Viñas (2005, p.14 e 15) o termo "conservação", utilizado em uma abordagem mais larga, se refere a todas as possíveis atividades relacionadas ao objeto de valor cultural, inclusive a restauração. Conforme esse autor, ocorre a confusão entre os conceitos porque nas línguas latinas, "conservação", neste sentido mais abrangente, é traduzido como "restauro" ou "restauração". Vieira e

A Portaria n° 420/2010, do IPHAN (BRASIL, 2010), em seu Art. 3°, define o termo intervenção como:

> [...] toda alteração do aspecto físico, das condições de visibilidade, ou da ambiência de bem edificado tombado ou da sua área de entorno, tais como serviços de manutenção e conservação, reforma, demolição, construção, restauração, recuperação, ampliação, instalação, montagem e desmontagem, adaptação, escavação, arruamento, parcelamento e colocação de publicidade; [...]. (BRASIL, 2010, s.p.).

Nota-se que intervenções na preexistência podem ser identificadas ou classificadas por tipos específicos que preveem ações próprias, tais como adaptação, ampliação, conservação, manutenção, recuperação, reforma, restauração, incluindo-se instalação de elementos de sinalização e, até mesmo, de elementos montados provisoriamente para execução de serviços ou para a realização de eventos. Projetos de acessibilidade podem estar incluídos em quaisquer dos tipos listados anteriormente ou ser um projeto específico para adaptação de sítios e monumentos históricos, quando se aproveita a intervenção para serem realizadas ações de conservação, manutenção ou prospecção. Portanto, projetos de intervenção na preexistência devem obrigatoriamente incluir em seu escopo a melhoria ou adaptação para acessibilidade e projetos de acessibilidade podem provocar/estimular ações específicas de restauro e manutenção dos bens históricos, artísticos e arqueológicos.

Nesse sentido, a legislação deve ser considerada e respeitada, uma vez que a realização de intervenção em bem tombado, individualmente ou em conjunto, ou na área de entorno do bem, no Brasil, por exemplo, deverá ser precedida de autorização do IPHAN (BRASIL, 2010). A Portaria n° 420/2010, do IPHAN (BRASIL, 2010), como definição para tipos de intervenções, apresenta:

- Conservação: conjunto de ações preventivas destinadas a prolongar o tempo de vida de determinado bem;
- Manutenção: conjunto de operações destinadas a manter, principalmente, a edificação em bom funcionamento e uso;

Nascimento (2012, p. 20) ressaltam que, no Brasil, é muito comum a utilização do termo "preservação" no sentido dado pela supracitada definição de Muñoz Vinãs para "conservação". Ou seja, muitos autores e organizações utilizam o termo "preservação" com este sentido mais amplo. Daí, seguindo o mesmo raciocínio de Vieira e Nascimento (2012), tanto o termo "preservação" quanto o termo "conservação" serão utilizados neste texto com o mesmo sentido, considerando que estes termos abarcam a diversidade de tipos e níveis de ações intervencionistas.

- Reforma ou Reparação: toda e qualquer intervenção que implique na demolição ou construção de novos elementos tais como ampliação ou supressão de área construída; modificação da forma do bem em planta, corte ou elevação; modificação de vãos; aumento de gabarito, e substituição significativa da estrutura ou alteração na inclinação da cobertura;
- Restauração: serviços que tenham por objetivo restabelecer a unidade do bem cultural, respeitando sua concepção original, os valores de tombamento e seu processo histórico de intervenções;
- Sinalização Turística e Funcional: comunicação efetuada por meio de placas de sinalização, com mensagens escritas ordenadas e/ou pictogramas;
- Instalações Provisórias: aquelas de caráter não permanente, passíveis de montagem, desmontagem e transporte, tais como "stands", barracas para feiras, circos e parques de diversões, iluminação decorativa para eventos, banheiros químicos, tapumes, palcos e palanques.

Dessas intervenções, ressalta-se que o termo mais utilizado é a "restauração" ou "restauro". Originalmente publicado na *Enciclopedia Italiana* de 1936, o verbete "Restauro dos Monumentos", cuja definição esteve a cargo de Gustavo Giovannoni[26], apresenta a seguinte introdução:

> O propósito de restaurar os monumentos, seja para consolidá-los, reparando-os das injúrias do tempo, seja para reconduzi-los a uma nova função de vida, é conceito de todo moderno, paralelo àquela postura de pensamento e de cultura que vê nos testemunhos construtivos e artísticos do passado, qualquer que seja o período a que pertençam, um tema que merece respeito e que demanda cuidados. (GIOVANNONI, 2013, p. 191).

Giovannoni (2013, p. 191 e 192), ainda neste mesmo verbete "Restauro dos Monumentos" de 1934, considera que, na prática, as providências voltadas à descoberta, à conservação e à valorização do patrimônio são operadas em dois estágios de tempo: a escavação e o restauro propriamente ditos. Apresenta também uma classificação que poderá ser considerada em relação aos temas prevalentes nas restaurações:

[26] Uma abordagem sobre os estudos de Gustavo Giovannoni no campo da Teoria do Restauro consta na subseção 3.1.1 (p. 99 a 102) deste texto.

- Restauros de consolidação: restauro “[...] em que todos os recursos da técnica, e especialmente das moderníssimas estruturas de ferro ou de concreto armado[27], são chamados a contribuir para dar solidez e resistência às construções fatigadas, decadentes, lacunosas; [...].” (GIOVANNONI, 2013, p. 196 e 197, nota nossa).
- Restauro de recomposição ou anastilose: “[...] quando os elementos, ordinariamente de pedra talhada, retornam ao próprio lugar com acréscimo apenas de partes secundárias faltantes; [...].” (GIOVANNONI, 2013, p. 197).
- Restauro de liberação: “[...] quando se retiram massas amorfas que, no exterior ou no interior, encobrem o monumento e este último retoma seu aspecto artístico [...].” (GIOVANNONI, 2013, p. 197).
- Restauro de complementação ou de renovação: situação “[...] em que os **acréscimos**, [...], tendem a reintegrar a obra ou a **utilizá-la com elementos novos**.” (GIOVANNONI, 2013, p. 197, grifo nosso).

As Figuras 20 e 21 apresentam situações de restauro cujo uso do concreto armado mostrou-se danosa com o passar dos anos.

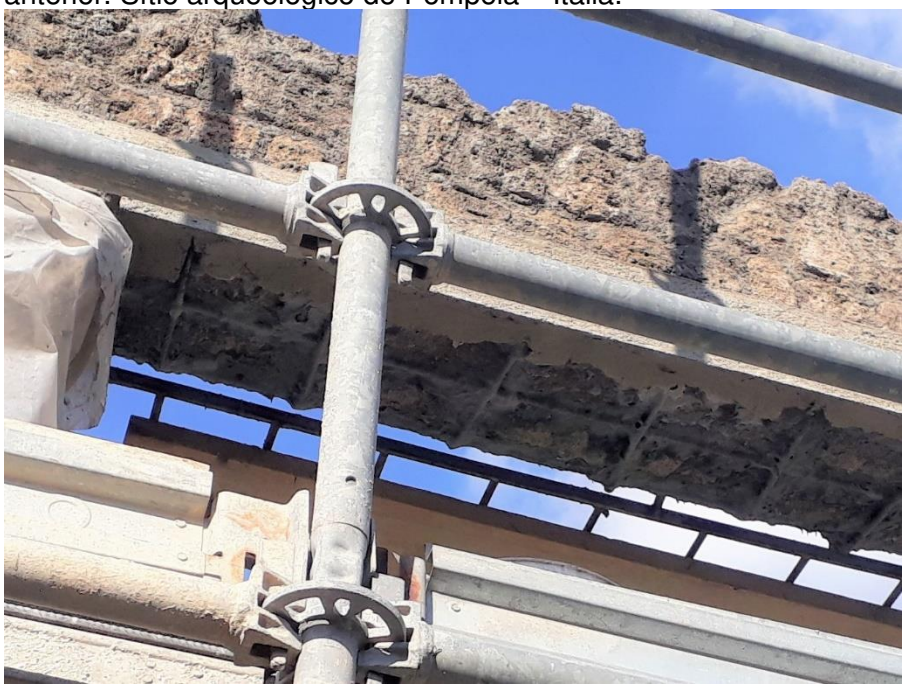
[27] Estruturas de ferro e de concreto armado mostraram-se, com o passar dos anos, devido ao grave problema de corrosão, danosas à matéria preexistente. Por ser um material novo e, como cita Giovannoni, moderníssimo para a sua época, se desconhecia essa característica negativa desses materiais e suas terríveis consequências. Como exemplo dos danos causados por intervenções por meio do concreto armado em estruturas antigas e operações atuais de consolidação, ver Figuras 19 e 20. Sobre propriedades de alguns materiais e seu uso em intervenções na preexistência, notadamente em equipamentos de acessibilidade, ver subseção 4.2 deste texto.

Figura 20 – Intervenção em concreto armado realizada na década de 1970. Nota-se que a camada de concreto que recobria a ferragem se desagregou totalmente, deixando o ferro exposto e sujeito à ação corrosiva, comprometendo toda a estrutura do monumento. Sítio Arqueológico de Pompeia – Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 21 – Detalhe da viga e ferragem exposta apresentados na figura anterior. Sítio arqueológico de Pompeia – Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Vistos os conceitos desenvolvidos por Giovannoni e retomando-se os conceitos atuais, Baeta e Nery (2015) observam que todo restauro é uma intervenção na preexistência, porém nem toda intervenção na preexistência é um restauro. Os referidos autores preferem falar em termos de preservação e citam outros variados tipos de intervenções ao observarem que:

> [...] a ação de preservação do patrimônio edificado não é somente restaurativa, nem necessariamente recriativa, e que entre várias possibilidades de intervenção na preexistência o restauro, como um tipo bastante específico, ainda é uma das opções. Também vale frisar que a restauração ou a recriação, bem como a consolidação, a estabilização, a conservação preventiva ou a anastilose são apenas partes das ações de preservação. (BAETA; NERY, 2015, s.p.).

A reabilitação, outro tipo de intervenção que Baeta e Nery (2015) definem como processo de adequação de espaços antigos para novos usos, não se dá necessariamente via recriação, sendo também (a reabilitação) compatível com a restauração, na perspectiva desses autores.

Considerando-se a definição exposta, salienta-se que projetos de reabilitação devem contemplar obrigatoriamente projetos de acessibilidade e por isso, mais uma vez, o claro entendimento dos conceitos e nuances da matéria preservação e restauro do patrimônio arquitetônico se faz necessário, para que se evitem intervenções equivocadas, de baixa qualidade e contrárias aos atuais princípios de intervenção na preexistência.

Princípios estes que Pane (2019) refere-se como “princípios gerais do restauro”: mínima intervenção, possibilidade de distinção entre o antigo e o novo (distinguibilidade), compatibilidade de materiais, reversibilidade, respeito à autenticidade e, mais recentemente, incluiu-se a sustentabilidade. Algumas questões se observam nesses critérios, a exemplo da possibilidade de se distinguir entre o antigo e o novo e a compatibilidade de materiais que, em muitos casos, são princípios conflituosos, exigindo critérios de intervenção equilibrados. A reversibilidade é definida no sentido de permitir/possibilitar a retirada do material posteriormente instalado, caso ocorram avanços tecnológicos. Porém, a reversibilidade absoluta não existe, pois as intervenções deixam suas marcas. A sustentabilidade, por sua vez, deverá permear todo o processo de intervenção (PANE, 2019).

Estes princípios do restauro também são citados por Külh (2009, p. 78) que assim considera:

Distinguibilidade: deve-se garantir que o observador não confunda a intervenção ou eventuais acréscimos com o que existia anteriormente, não sendo induzido ao engano. As intervenções realizadas devem ser documentadas e registradas de modo que se permita a clara distinção para as futuras gerações.

Reversibilidade ou retrabalhabilidade: devem ser utilizados materiais e técnicas que permitam a remoção desse novo elemento/material, tornando possível voltar ao estado anterior à intervenção e não impedindo ou inviabilizando intervenções futuras. A nova intervenção deverá se inserir de modo respeitoso no objeto preexistente, não alterando o bem em sua substância.

Mínima intervenção: as intervenções devem alterar o mínimo possível o bem, respeitando seus estratos históricos, seja enquanto documento, seja enquanto imagem.

Compatibilidade de técnicas e materiais: a consistência física do objeto deve ser levada em consideração. No seu tratamento devem ser aplicadas técnicas compatíveis, que não sejam nocivas ao bem e que tenham eficácia comprovada por meio de experimentações prévias.

Assmar Filho (2018) cita ainda, além desses princípios descritos por Kuhl, outros dois: a *utilidade* e a *curadoria*. Esses dois princípios, embora não sejam comumente abordados nas teorias contemporâneas da restauração, são importantes para garantir a conservação dos bens culturais.

Utilidade: Oksman (2011) reitera o uso compatível e adequado como fundamental para a manutenção dos monumentos. Os monumentos arquitetônicos devem necessariamente possuir uma utilidade, ou seja, uma função útil à sociedade, como já considerado pela Carta de Veneza (ICOMOS,1964)[28].

Curadoria: Zancheti (2014) considera que

> Um objeto patrimonial somente pode ser conservado se existe um agente social que se responsabilize pela sua guarda e manutenção. Essa guarda está associada a um uso socialmente reconhecível e necessário como no caso dos edifícios e das áreas urbanas, que sem uso decaem logo após o restauro. (ZANCHETI, 2014, p. 10).

[28] O valor utilitário ou de uso do bem arquitetônico, já descrito anteriormente por Riegl (1903) e definido como fundamental para a conservação dos monumentos, é também citado pela Carta de Veneza (ICOMOS,1964), que considera que a conservação dos monumentos é favorecida por sua destinação e por uma função útil à sociedade. Diz o texto da carta: “A conservação de um monumento é sempre favorecida por sua destinação e uma função útil à sociedade; tal destinação é portanto, desejável, mas não pode nem deve alterar a disposição ou a decoração dos edifícios. É somente dentro destes limites que se pode conceber e se pode autorizar as modificações exigidas pela evolução dos usos e costumes.” (ICOMOS,1964).

Sobre a *curadoria*, Assman Filho (2018) observa que este é um princípio pouco abordado. Defende que "[...] é fundamental que os objetos patrimoniais possuam um agente responsável pela sua manutenção e conservação, caso contrário, corre-se o risco da aceleração da degradação desses objetos devido à falta de cuidados." (ASSMAN FILHO, 2018, p. 33).

Apesar das discussões sobre restauração serem bastante controversas, esses princípios são amplamente aceitos pela grande maioria dos estudiosos desse tema e devem também ser considerados criteriosamente em intervenções para acessibilidade.

Apresentados e definidos os diversos tipos de intervenções no patrimônio, dos quais o restauro é o termo mais utilizado, e os seus princípios gerais, comenta-se, a seguir, as principais teorias neste campo.

É de amplo conhecimento que grandes transformações ocorreram na arquitetura e nos ambientes urbanos, associadas à industrialização, nos séculos XVIII e XIX. O processo de industrialização provocou um novo ritmo à transformação urbana, afetando consideravelmente a permanência do patrimônio arquitetônico e urbanístico, provocando a necessidade da criação de legislação específica para a salvaguarda dos monumentos e, por isso, estimulando debates e a formulação de teorias voltadas à conservação e restauro.

França e Inglaterra, países dos mais impactados por essas transformações ao longo do século XIX, polarizaram os debates sobre as ações de intervenção nos monumentos. Nesses debates se destacaram Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc e John Ruskin, expressões máximas das tendências opostas que se constituem nesse período histórico (CERÁVOLO, 2010, p. 52).

A partir das teorias de Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc (reintegração estilística ou complemento estilístico) e John Ruskin (não interferência e pura conservação) é que basicamente se colocaram as premissas do restauro moderno. Mais tarde, surgem os estudos e práticas de Camillo Boito, Aloïs Riegl, Gustavo Giovannoni, e, no desenrolar do século XX, Cesare Brandi, Roberto Pane e Giovanni Carbonara desenvolvem seus pensamentos e teorias[29]. Na contemporaneidade, há uma pluralidade de correntes, pensamentos e práticas, cujos principais expoentes serão aqui referidos.

[29] REIS (2015) apresenta uma breve revisão das principais teorias do restauro dos séculos XIX e XX, relacionando-as com a questão da acessibilidade em edifícios históricos.

Neste texto, a abordagem parte dos estudos de Gustavo Gionannoni, seguindo até as correntes atuais.

3.1.1 Gustavo Giovannoni e o restauro urbano

Primeiro autor a empregar a expressão “patrimônio urbano”, Gustavo Giovannoni (1873 – 1947) será destacado neste texto devido as suas contribuições nas questões de preservação e restauro na esfera dos centros urbanos, tendo incluído em seus estudos temas como os conflitos entre as exigências de modernização e a necessidade de se preservar. Tema esse que é ainda bastante discutido por arquitetos e restauradores na atualidade e que envolve questões de acessibilidade como exigência do uso contemporâneo do patrimônio.

Arquiteto, engenheiro e urbanista italiano, cujos estudos são datados do início do século XX, Gustavo Giovannoni desenvolveu vasta produção teórica e prática, incluindo estudos sobre questões envolvendo os velhos centros, desde a restauração de monumentos aos debates sobre o crescimento das cidades. Rufinoni (2013) observa que, com ampla experiência na área projetual, didática e de política urbana, Giovannoni foi um arquiteto que fortemente influenciou a legislação italiana de restauro.

> Nutrindo-se de valiosas contribuições teóricas que preparavam o terreno para o amadurecimento do tema, Giovannoni soube conjugar estudos provenientes de diferentes campos disciplinares – da restauração de monumentos aos debates sobre o crescimento das cidades –, em busca de respostas frente ao desafio de intervir em ambientes urbanos seculares e continuamente construídos. (RUFINONI, 2013. p. 63).

Reforçando este aspecto, Kühl (2013) afirma que Giovannoni teve atuação em variados campos, dentre eles o urbanismo, particularmente o “restauro urbano”. Em suas publicações desenvolveu teorias relacionadas ao urbanismo, abordando temas como a transformação da cidade existente, trabalhando inclusive com assuntos relacionados à circulação e “[...] com os conflitos entre as exigências de modernização e expansão e a necessidade de se preservar (e mostrando ser possível e viável através de uma chave conservativa); [...]” (KÜHL, 2013, p. 13).

As teorias de Giovannoni representam um “importante passo para a compreensão dos tecidos urbanos como patrimônio, abrindo caminho para a delimitação de critérios de intervenção na cidade histórica com vistas à preservação de suas especificidades.” (RUFINONI, 2013, p. 67).

Giovannoni, ao abordar as questões envolvendo intervenções em velhos centros, demarca “[...] um momento crucial no processo de compreensão do organismo urbano como sujeito histórico e como artefato cultural.” (RUFINONI, 2013, p. 63).

Giovannoni defende que as questões práticas, como por exemplo, a salubridade de edificações ou os problemas de circulação, portanto na escala do edifício ou na escala urbana, devem ser encaradas de maneira articulada, sendo subordinadas às questões de cunho cultural, ou seja, as questões que dizem respeito à arte e à história (KÜHL, 2013, p. 23).

Kühl (2013, p. 25) afirma que o papel de Giovannoni foi importantíssimo e que suas propostas foram relevantes na conformação final da Carta de Atenas. Diz ainda que:

> Giovannoni, expressamente, reafirma as proposições teóricas de Camilo Boito, [...], consolidando uma linha de pensamento que seria conhecida como “restauro científico” ou, mais apropriadamente, “restauro filológico”. Nessa corrente era dada grande atenção aos aspectos documentais das obras e às marcas de sua passagem ao longo do tempo, respeitando as várias fases e não mais, como fora comum na prática do século XIX, tentar impor na obra um estado completo idealizado, desconsiderando muitas de suas etapas; [...]. (KÜHL, 2013, p. 25 e 26).

Discípulo de Camillo Boito, arquiteto que teve papel relevante no campo da restauração e cujos critérios de restauro tiveram repercussões normativas, Giovannoni desenvolve critérios muito semelhantes aos de Boito, retomando esses princípios na Conferência de Atenas de 1931 (KÜHL, 2013, p. 26). No texto dessa conferência, Giovannoni defende o mesmo programa que Boito vinha propondo desde 1883: a importância da manutenção constante para a conservação dos bens; a importância dos trabalhos de consolidação estrutural, fazendo-se uso de técnicas modernas; a realização, o mínimo possível, de obras e de acréscimos; o respeito pelas diversas fases da obra; o uso de materiais diferenciados e o uso de linhas simplificadas ao tratar as lacunas e completar elementos; a inserção de datas e epígrafes nos trabalhos realizados; a documentação das obras executadas. Giovannoni acresce ainda o respeito pelas condições de ambientação dos monumentos (KÜHL, 2013, p. 26 e 27).

Kühl (2013, p. 27) cita que Boito e Giovannoni, no campo da restauração, abriram caminho para uma “teoria intermediária” entre as visões de restauro de Viollet-le-Duc e John Ruskin. Sobre essa questão, Andrea Pane reflete que “O próprio Giovannoni fala de uma explícita herança boitiana em seus escritos, [...] se propondo como

continuador daquela 'teoria intermediária', incluída entre os extremos opostos do restauro estilístico e da conservação integral." (PANE, 2009, p. 145, tradução nossa).

A teoria "intermediária" de Giovannoni reflete-se também na abordagem urbana:

> O objetivo de Giovannoni, coerente com sua abordagem "intermediária" já manifestada no restauro arquitetônico, é o de conciliar as instâncias da conservação do caráter dos ambientes antigos com as exigências de renovação e modernização próprias da cultura contemporânea. (PANE, 2013, p. 39 e 40).

Cabe ressaltar que a busca pela modernização e pelas adaptações sanitárias das cidades antigas já vinha provocando questionamentos na esfera urbana e que diversas contribuições, advindas desses questionamentos, além dos estudos de estética urbana realizados por Camillo Sitte[30], influenciaram as ideias de Giovannoni (RUFINONI, 2013, p. 66). Os estudos de Giovannoni, por sua vez, permitiram "[...] um expressivo salto na formulação de métodos que conjugariam a conservação do patrimônio – agora considerado em sua dimensão urbana –, e as experiências urbanísticas de modernização." (RUFINONI, 2013, p. 66).

Com Giovannoni consolidava-se "[...] a compreensão do caráter temporal do restauro, a partir da valorização de todas as estratificações históricas do monumento e da necessidade de evidenciar a atuação contemporânea sobre ele." (RUFINONI, 2013, p. 75 e 76). Em relação às adições, defendia que, quando fosse necessário introduzi-las, estas deveriam adotar linhas simplificadas (RUFINONI, 2013, p. 77).

Apesar de defender que as novas intervenções apresentassem características projetuais contemporâneas, Rufinoni (2013, p. 77) afirma que Giovannoni não apoiava a construção de edificações modernas junto às antigas, só admitindo o emprego da arquitetura e da técnica modernas em situações e condições específicas, como, por exemplo, nas intervenções de consolidação ou nos esquemas estruturais que terão o objetivo de dar estabilidade aos monumentos. A teoria giovannoniana mostra

---

[30] Camillo Sitte, arquiteto e historiador vienense (1843 – 1903). Para Sitte, "A cidade pré-industrial aparece então como um objeto pertencente ao passado, e a historicidade do processo de urbanização que transforma a cidade contemporânea é assumida em toda a sua extensão e positividade." (CHOAY, 2006, p. 182). Em 1889, Sitte desenvolve essas ideias na sua famosa obra *Der Städtebau nach seinen künstlerisschen Grundsätzen* (traduzido para o português como *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*). "O livro de Sitte origina-se de uma constatação limitada e precisa: a feiura da cidade contemporânea ou, antes, sua carência de qualidade estética. [...] essa crítica faz-se acompanhar de uma tomada de consciência aguda das dimensões técnicas, econômicas e sociais da transformação operada pela sociedade industrial e da necessária transformação espacial que ela implica. O progresso técnico modela nosso mundo – ele confere ao espaço urbano construído uma extensão e uma escala sem precedentes e lhe atribui novas funções, entre as quais o prazer estético parece não ter mais lugar." (CHOAY, 2006, p. 183).

claramente a priorização da conservação documental dos monumentos e conjuntos urbanos e a renúncia por qualquer expressão contemporânea, já que duvidava que a arquitetura do movimento moderno fosse a expressão de sua época (RUFINONI, 2013, p. 76 e 77). Devido a sua postura em relação ao movimento moderno, Giovannoni foi alvo de inúmeras críticas, principalmente dos defensores da arquitetura moderna que acreditavam no encontro entre o antigo e o novo, contrários à neutralidade defendida por Giovannoni nas suas considerações sobre adições e complementações construtivas.

As teorias de Giovannoni tiveram considerável repercussão na elaboração de planos diretores e grande influência no desenvolvimento da legislação italiana referente às matérias do urbanismo e da tutela. Rufinoni (2013, p. 89) afirma que "[...] o tema da intervenção na cidade histórica ganhava espaço como problema urbanístico [...]", merecendo destaque "[...] a questão do embate entre o antigo e o novo, entre a preservação e a modernização [...]".

Considera-se de inspiração giovannoniana: a Carta de Atenas de Restauração (1931), a Carta de Restauração Italiana (1932), as Instruções para a Restauração de Monumentos (1938). As contribuições de Giovannoni se mantiveram presentes nas normativas urbanas e de tutela da Itália e no amadurecimento das discussões de restauro urbano. Abriram caminho para o aprofundamento de conceitos e definições de critérios, além de subsidiar as discussões que levariam à formulação da Carta de Atenas de 1964 e de outros documentos posteriores, a exemplo da Declaração de Amsterdam de 1975 e de instrumentos legislativos de diversos países da Europa (RUFINONI, 2013, p. 87 e 88).

Pane (2013, p. 43) afirma que é de notável atualidade a contribuição de Giovannoni em relação à tutela do ambiente urbano, campo que hoje, segundo esse autor, conflui na problemática mais ampla dos centros históricos.

Na década de 1940 e, sobretudo, após a segunda guerra mundial (e o quadro de destruição causado por ela), quando surgem novos questionamentos em relação ao velho dilema entre conservação e modernização, entre o novo e o antigo, a expansão do conceito de patrimônio histórico e o entendimento das especificidades do patrimônio urbano recebem um impulso decisivo, evidenciando os limites da teoria de Giovannoni e da conservação prioritariamente documental (RUFINONI, 2013, p. 86).

A partir desses novos questionamentos, os debates abrem caminho para a elaboração conceitual do "restauro crítico" e outras correntes contemporâneas.

3.1.2 Correntes contemporâneas

Na contemporaneidade, há uma grande pluralidade de conceitos correntes no campo das intervenções e restauro arquitetônico e urbanístico.

Para Kühl (2006, p. 18) existem preceitos ou princípios teóricos que fundamentam o campo da preservação e que se baseiam em pelo menos dois séculos de produções teóricas associadas a experiências práticas relevantes. Essas variadas experiências, que não foram nem homogêneas e nem lineares, contribuíram, por meio de um longo processo de amadurecimento que ocorreu ao longo dos séculos, para fundamentar noções ligadas ao restauro (KÜHL, 2006, p. 22).

Kühl (2006, p. 21) afirma que "Em meados do século XX foram feitas várias novas proposições do campo da restauração, que surgiram também em consequência das destruições da 2ª Guerra Mundial, [...]".

Sobre essa questão, referindo-se aos centros históricos das cidades europeias, portanto em nível do restauro urbano, Azevedo (2003) considera que:

> A destruição parcial ou total de muitos centros históricos europeus pela aviação, na II Grande Guerra, constituiu o desafio derradeiro à consolidação de uma teoria da restauração arquitetônica, revista na emergência da guerra e no dilema da reparação ou perda total desses centros históricos. (AZEVEDO, 2003, p. 19).

Kühl (2006) considera que textos escritos desde 1940 por autores como Cesare Brandi, Roberto Pane, Renato Bonelli e Paul Philippot foram relevantes e ainda permanecem atuais e que se atingiu certo consenso internacional em relação ao tema do restauro no texto da Carta de Veneza de 1964. Sobre os conceitos desenvolvidos por Brandi, Kühl (2006) destaca:

> A restauração deveria ser entendida, na definição de Brandi – que fundou o Instituto Central de Restauração (ICR), em Roma, em 1939 e o dirigiu por duas décadas –, como '*o momento metodológico do reconhecimento da obra de arte, na sua consistência física e na sua dúplice polaridade estética e histórica, com vistas à sua transmissão ao futuro*'. (KÜHL, 2006, p. 22, grifo da autora).

A partir da década de 1970 (e ainda vigentes na contemporaneidade), três vertentes destacam-se no cenário internacional no âmbito das teorias de conservação e restauro. Essas vertentes são identificadas por Kühl (2006) e por Pane (2019) como *crítico-conservativa e criativa*, *pura conservação* ou *conservação integral* e *manutenção-repristinação* ou *hipermanutenção*.

Sobre a primeira vertente citada, Kühl (2006) considera:

> Entre elas, pode-se citar aquela que Carbonara denomina e interpreta como "crítico-conservativa e criativa" e Miarelli Mariani chama de "posição central", à qual são vinculados ambos os autores, alicerçada na teoria brandiana e na releitura de aspectos do chamado restauro crítico. Nessa vertente a restauração assume uma posição conservativa, de forma prudente, que não significa de modo algum congelamento, e não prescinde, antes, propõe, quando necessário, o uso de recursos criativos (utilizados, porém, com respeito pela obra e não em detrimento dela), necessários para tratar várias questões que podem estar, e em geral estão, envolvidas na restauração, tais como a remoção de adições e reintegração de lacunas. É postura fundamentada no juízo histórico-crítico, na análise da relação dialética entre as instâncias estéticas e históricas de cada obra, caso a caso, que exclui, na prática, qualquer tipo de interpretação mecânica de relação causa-efeito. É postura, pois, que devota grande atenção aos valores documentais e formais da obra como imagem figurada. (KÜHL, 2006, p. 26).

Autores como Renato Bonelli (1911 – 2004) e Roberto Pane (1897 – 1987) são também citados por Kühl como adeptos desta vertente

> Autores filiados ao chamado "restauro crítico", tais como Bonelli e Pane, alicerçam suas posições nas análises das transformações históricas por que passaram as teorias de restauração, reformulando-as e articulando-as a outras enunciações da época, tais como as de Brandi, que, por sua vez, fundamenta suas proposições essencialmente através da Estética e da História. (KÜHL, 2006, p. 22).

Trata-se de uma vertente que se baseia na teoria do restauro crítico de Brandi, propondo a conservação de forma prudente e com a adoção de recursos criativos. É uma postura intervencionista que se afasta do congelamento do bem cultural e procura avaliar criticamente, caso a caso, qual o tipo e nível de intervenção a realizar, buscando analisar os aspectos históricos e estéticos do bem, de maneira que estes aspectos sejam interdependentes. “Para o restauro crítico, as instâncias estética e histórica [...] são faces de um mesmo bem multifacetado, são dois aspectos coexistentes e paritários.” (KÜHL, 2006, p. 27).

Carbonara (1997), expoente do *restauro crítico*, esclarece que esta vertente

> [...] parte da afirmação de que toda intervenção constitui um caso em si, não possível de classificar em categorias (como aquelas meticulosamente precisadas pelos teóricos do chamado restauro 'científico': completamento, liberação, inovação, recomposição etc.), nem responde a regras prefixadas ou a dogmas de qualquer tipo, mas deve ser reinventado com originalidade, de vez em vez, caso a caso, em seus critérios e métodos. Será a própria obra, indagada atentamente com sensibilidade histórico-crítica e com competência técnica, a sugerir ao restaurador a via mais correta a ser empreendida. (CARBONARA, 1997, p. 285, apud Kühl 2006, p.37).

Sobre a *pura conservação* ou *conservação integral* Kühl (2006) observa que existem contribuições de grande interesse oferecidas por autores vinculados a essa vertente, a exemplo dos escritos de Marco Dezzi-Bardeschi (1934 – 2018), Amedeo Bellini, Anna Lucia Maramotti e, ainda, de B. Paolo Torsello que se aproximam dessa linha de pensamento e fornecem importantes elementos para a reflexão sobre uma realidade mais variada e abrangente. Sobre esta vertente, a citada autora discorre:

> Outra vertente é a chamada "pura conservação" ou "conservação integral", que privilegia a instância histórica e encara como ações opostas e inconciliáveis, em seu âmago, a restauração e a conservação, retomando uma discussão que tem suas raízes no século XIX e perpassa pelas formulações de autores tais como Didron, Ruskin, Morris, Boito e Riegl. (KÜHL, 2006, p. 26 e 27).

Esta vertente privilegia a instância histórica e considera a manutenção como etapa essencial da conservação do bem, promovendo a eliminação das causas da degradação e a remoção de patologias e sujeiras. A passagem do objeto pelo tempo, ou seja, a instância histórica deve ser respeitada de modo absoluto. Desse modo, a matéria é preservada tal qual chegou a nossos dias.

Um aspecto importante em que a vertente da *conservação integral* difere da corrente *crítico-conservativa* é que esta última trabalha de modo articulado com o momento conservativo e de inovação e, na *conservação integral,* o projeto de transformação de uma obra arquitetônica, seja para um novo ou para o mesmo uso, “[...] não faz parte do processo de conservação, propondo-se a separação do momento da conservação propriamente dita, que busca perpetuar integralmente os aspectos materiais da obra, daquele da inovação.” (KÜHL, 2006, p. 28).

Como aproximação entre essas duas correntes, um aspecto é a exclusão da possibilidade de imitação ou mimetismo. Na *conservação integral*, o momento da criação comporta-se como adição à obra, conferindo imenso espaço para a liberdade expressiva. Como descreve Dezzi Bardeschi: "Um projeto do novo compatível mas não mimético, isto é respeitoso, dialeticamente consciente e, ao mesmo tempo, declaradamente legível e autônomo.” (BARDESCHI, 2004, apud KÜHL, 2006, p, 28). Ou seja, para esta corrente as intervenções devem ser destacadas, jamais miméticas, lançando-se mão de expressões contemporâneas, mantendo a distinguibilidade e admitindo-se, inclusive, uma configuração final com conflitos e contradições, mas alterando de forma mínima o bem restaurado, justamente por haver uma dissociação entre o bem a ser restaurado e a nova intervenção.

Andrade Júnior (2013, p. 5) observa que Bardeschi, como expoente da corrente da *conservação integral*, defendia que as novas partes a serem acrescidas ao monumento conservado devem corresponder, sem concessões, à expressão arquitetônica dos tempos atuais, sendo o projeto arquitetônico do novo, portanto, parte intrínseca do processo de adequação dos edifícios monumentais a novos usos.

A corrente chamada *manutenção-repristinação* ou *hipermanutenção* encontra-se no polo oposto e propõe o tratamento da obra por meio de manutenções ou integrações que retomam formas e técnicas do passado. Desse modo, defende a reconstrução integral de elementos.

A *hipermanutenção* admite a repristinação de alguns elementos, assim como admite a retirada de outros, com o objetivo de reestabelecer a inteireza de determinado monumento, porém de forma menos drástica que o *restauro estilístico* de Viollet-le-Duc. Segundo Kühl (2006, p. 28), o mais conhecido dos defensores dessa vertente na atualidade é Paolo Marconi.

Kühl (2006, p.28) esclarece que tanto a *posição central* quanto a *pura conservação* preconizam e valorizam a diversidade, enquanto na *manutenção-repristinação* existe uma tendência maior a se trabalhar por analogia. Sobre as correntes aqui abordadas, a citada autora observa:

> [...] é importante salientar que essas vertentes, que têm representantes nos vários países, apesar de por vezes operarem de maneira distinta, preconizam um respeito absoluto pelo valor documental da obra, mesmo na pluralidade de suas formulações e dos diversos modos de colocá-las em prática. (KÜHL, 2006, p. 29).

A evocação dos teóricos e correntes de conservação e restauro é aqui fundamental, pois quando se projetam as intervenções para acessibilidade na preexistência, deve-se ter consciência que esta intervenção se configurará em uma nova temporalidade para aquela obra ou sítio histórico e/ou arqueológico. Convêm, ainda, observar que muitos dos preceitos dessas teorias influenciaram a elaboração e/ou revisão da legislação que versa sobre o tema conservação e restauro em diversos países.

3.2 A LEGISLAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO DA ITÁLIA

É notório que as legislações de proteção ao Patrimônio Cultural que mais influenciaram a política de preservação em todo o mundo, inclusive no Brasil, foram, desde o início, as legislações da França, Inglaterra e Itália. (SANT'ANNA, 1995, p.37).

Na Europa, a intervenção organizada do Estado na proteção do patrimônio histórico se inaugura somente em 1830, quando François Guizot, então Ministro do Interior da França, cria, por Decreto, o cargo de Inspetor dos Monumentos Históricos. Em relação à preservação de conjuntos urbanos, mesmo tendo surgido fora do âmbito estatal, como visto na subseção anterior, "[...] a sua incorporação nas legislações de preservação também contribuiu para o desenvolvimento do conceito de área-urbana patrimônio porque, a partir de um dado momento, os instrumentos legais passaram a estabelecer sua amplitude e conteúdo." (SANT'ANNA, 1995, p. 37).

Sobre os marcos legais italianos, observa-se que o Artigo 9 (dos princípios fundamentais) da Constituição italiana diz que "A República promove o desenvolvimento da cultura e a pesquisa científica e técnica. Tutela a paisagem e o patrimônio histórico e artístico da Nação." (ITÁLIA, 1947, p. 10, tradução nossa). O termo promover indica que o Estado possui uma responsabilidade ativa no desenvolvimento cultural, técnico e científico e na tutela/proteção do patrimônio.

Especificamente em relação à tutela do Estado sobre o patrimônio histórico e artístico, as primeiras leis italianas datam de 1939 (SANT'ANNA, 1995). Antes disso, ainda no período do Reino da Itália, a lei n° 386 de 27 de julho de 1907, instituiu o Conselho Superior de Antiguidades e Belas Artes (ITÁLIA, 1907) e o Real Decreto n° 1792 de 3 de outubro de 1919, criou o Secretariado Estadual de Antiguidades e Belas Artes (ITÁLIA, 1919).

No ano de 1939, ainda durante o Reino da Itália e sob o regime Fascista, foi promulgada a lei nº 1089/1939 que dispõe sobre a proteção de objetos de interesse artístico e histórico, a primeira lei orgânica destinada a regular a proteção do patrimônio cultural. No mesmo ano, é decretada a lei n° 1497/1939 que dispõe sobre a proteção da beleza da paisagem. Sobre essas duas leis Sant'Anna discorre:

> Na primeira lei, o ambiente urbano aparece apenas como cenário ou elemento potencialmente perturbador da visibilidade do monumento que é foco do interesse público. No regulamento deste texto legal são estabelecidas normas para impedir que novas construções prejudiquem a perspectiva e a luz requeridas pelos monumentos. Na segunda lei, embora a ênfase esteja na proteção de belezas naturais,

> a tutela do Estado se estende também a conjuntos urbanos. (SANT'ANNA, 1995, p.43).

Ainda neste mesmo período da história política italiana, surge a lei conhecida como *Lei Urbanística* de 1942. Trata-se da Lei n° 1150/1942, Lei Estadual de Planejamento Urbano ou Lei Nacional de Planejamento Urbano. Sant'Anna (1995, p.43) observa que a efetiva salvaguarda das áreas urbanas, especialmente em centros históricos, se dá apenas a partir da aplicação de instrumentos urbanísticos, ou seja, apenas a partir dessa lei de 1942, instrumento elaborado e utilizado para esta finalidade.

As três últimas leis citadas ainda permanecem em vigor, sobrevivendo até os dias atuais, embora tenham sofrido algumas modificações com o passar dos anos.

Marco importante é o ano de 1964 quando foi criada, de acordo com a lei n° 310/1964, sob proposta do Ministério da Educação italiano, a *Comissão de Investigação para a proteção e aprimoramento do patrimônio histórico, arqueológico, artístico e paisagístico*, presidido por Franceschini, conhecida como a *Comissão Franceschini*. Essa comissão operou até 1967 e realizou uma investigação cuidadosa sobre o estado do patrimônio cultural na Itália, representando um dos momentos mais importantes de reflexão sobre o patrimônio italiano. O produto do trabalho da comissão foi a emissão de 84 declarações e a publicação de três volumes como contribuição para a salvaguarda dos bens culturais da Itália. Destaca-se aqui a noção de *bem cultural* definida pela comissão que diz que pertencem ao patrimônio cultural da Nação todos os bens que se referem à história da civilização e que estão sujeitos à lei os bens de interesse arqueológico, histórico, artístico, ambiental e paisagístico, arquivístico e literário ou qualquer outro bem que constitua testemunho material como valor da civilização (COMISSIONE FRANCESCHINI, 1967).

Posteriormente, a Lei n° 765/1967 representa a primeira lei italiana que aborda o centro histórico como parte da estrutura urbana e como área importante para o processo de planejamento, inclusive estabelecendo parâmetros de intervenção com vistas à preservação da escala e da volumetria dos centros históricos (SANT'ANNA, 1995, p. 44).

A instituição do *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio* (Código do Patrimônio Cultural e da Paisagem) ocorre em 2004 por meio do Decreto-lei n° 42/2004. Este documento representa hoje a principal referência legislativa que atribui ao *Ministero per i Beni le Attività Culturali e per il Turismo* (Ministério do Patrimônio, Atividades

Culturais e Turismo) a tarefa de proteger, conservar e valorizar o patrimônio cultural do país.

3.3 A LEGISLAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO NO BRASIL

No Brasil, vem ocorrendo, nos últimos anos, um grande dinamismo no campo da política de preservação do patrimônio cultural. Em paralelo, a legislação voltada para o tema acessibilidade se desenvolveu muito nesse mesmo período. Devido a isso, também cresceram os interesses pelo tema acessibilidade em sítios históricos.

Nas primeiras décadas do século XX a preservação dos monumentos históricos passa a ser discutida e requerida, justamente quando ocorre a febre das reformas urbanas nas principais cidades brasileiras (SANT'ANNA, 2014, p. 23). Após várias tentativas de institucionalização empreendidas na década de 1920, apenas na década de 1930 foi promulgada a primeira lei de proteção ao patrimônio com abrangência nacional (IPHAN, 1980). Sobre esta lei, Sant'Anna (2014) observa:

> O Decreto-Lei n° 25, de 1937, organizou a proteção ao patrimônio histórico e artístico nacional e criou o tombamento – instituto utilizado, desde então, como instrumento jurídico destinado a declarar bens imóveis como patrimônio cultural da nação. No mundo todo, institutos jurídicos semelhantes ao tombamento são utilizados para esse fim [...]. A primeira lei que utilizou essa figura jurídica, no caso denominada *classement*, foi a lei francesa de 1913, uma das principais fontes da nossa legislação. É importante mencionar o exemplo francês de proteção ao patrimônio porque ele foi, de início, uma espécie de modelo jurídico para o Brasil e outros países. (SANT'ANNA, 2014, p. 24).

O Decreto-Lei n° 25, de 30 de novembro de 1937, é a matriz legal da legislação brasileira voltada à proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Com mais de 80 anos de existência foi complementado por poucos diplomas legais, a exemplo dos Decretos-Lei n° 2.809/1940 e n° 3.866/1941 e das Leis n° 3.924/1961, n° 4.845/1965 e n° 6.292/1975.

Os instrumentos de reconhecimento, proteção e chancela do patrimônio cultural brasileiro encontram-se discriminados no Quadro 3, apresentado a seguir:

Quadro 3 – Instrumentos de reconhecimento, proteção e chancela do patrimônio cultural brasileiro.

INSTRUMENTO	DESCRIÇÃO	NORMA RELACIONADA	DESCRIÇÃO
Decreto-Lei nº 25/1937	Estabelece a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. É o decreto que regula o tombamento.	Decreto-Lei nº 3.866/1941	Dispõe sobre o cancelamento de bens tombados para atender a motivos de interesse público.
		Lei nº 6.292/1975	Dispõe sobre o tombamento de bens no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN.
		Portaria IPHAN nºs 10 e 11/1986	Regulamenta procedimentos e intervenções relativos a bens tombados.
		Portaria IPHAN nº 299/2004	Dispõe sobre a necessidade de fomentar a gestão compartilhada dos sítios históricos urbanos tombados.
		Portaria IPHAN nº 187/2010	Dispõe sobre os procedimentos para a apuração de infrações administrativas por condutas e atividades lesivas ao patrimônio cultural edificado.
		Portaria IPHAN nº 420/2010	Dispõe sobre os procedimentos a serem observados para a concessão de autorização para realização de intervenções em bens edificados tombados e nas respectivas áreas de entorno.
Lei nº 3.924/1961	Dispõe sobre o patrimônio arqueológico.	----	----
Lei nº 4.845/1965	Proíbe a saída de obras de arte e ofícios produzidos no país até o fim do período monárquico.	----	----
Decreto nº 72.312/1973	Promulga a convenção sobre as medidas a serem adotadas para proibir e impedir a importação, exportação e transferência de propriedades ilícitas dos Bens Culturais.	----	----

INSTRUMENTO	DESCRIÇÃO	NORMA RELACIONADA	DESCRIÇÃO
Decreto nº 80.978/1977	Promulga no país a Convenção de Paris (1972) sobre o patrimônio mundial.	----	----
Constituição Federal de 1988	Art. 215: Garante a todos o pleno exercício dos direitos culturais e acesso às fontes da cultura nacional e garante apoio e incentivo à valorização e à difusão das manifestações culturais. Art. 216: Define a natureza dos bens que constituem o patrimônio cultural brasileiro.	----	----
Decreto nº 3551/2000	Institui o *Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial* e o *Programa Nacional de Patrimônio Imaterial*.	Decreto nº 5.753/2006	Promulga a Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial, celebrada pela UNESCO em 2003.
		Resolução nº 01/2009	Regulamenta e estabelece critérios para o envio de candidaturas de bens culturais às Listas da Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial.
Lei nº 10.413/2002	Determina o tombamento dos bens culturais das empresas incluídas no Programa Nacional de Desestatização.		
Lei nº 11.483/2007	Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário.		
Portaria nº 127/2009	Institui a chancela de *Paisagem Cultural Brasileira.*		

Fonte: Elaboração da autora, com base em anotações de aula da disciplina Política de Preservação do Acervo Cultural ministrada pela Profa. Márcia Sant'Anna. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia, 2017.

De acordo com Porta (2012, p. 7), na década de 2000, finalmente, os princípios modernizadores estabelecidos pela Constituição de 1988 começaram a ser traduzidos em ação, trazendo as necessárias inovações para a política de preservação do patrimônio no Brasil.

> Durante a última década, o Brasil obteve um avanço significativo em sua política de preservação do patrimônio cultural. Há um grande dinamismo nesse campo, que se observa na formulação de diretrizes e instrumentos, assim como na sua aplicação. Verificam-se conquistas tanto no nível federal quanto no local. (PORTA, 2012, p. 7).

Dentre os aspectos que constituem esse avanço, destacam-se:

> 1. a atualização do conceito de patrimônio, adequando-o à diversidade cultural brasileira;
> 2**. a formulação de diretrizes para orientar a ação institucional, tendo como foco o envolvimento da sociedade, a promoção do desenvolvimento local e a potencialização das possibilidades de fruição do patrimônio cultural;**
> 3. a abertura para novas áreas de atuação, de forma a abranger os diferentes legados da cultura brasileira;
> 4. a formulação e a implantação de novos instrumentos de ação;
> 5. a revisão das metodologias de trabalho;
> 6. o fortalecimento do órgão nacional de preservação para dar suporte à ampliação do campo de ação;
> 7. o esforço para construir instrumentos de ação conjunta e de gestão compartilhada do patrimônio entre União, estados e municípios;
> 8. o progressivo e substancial aumento do investimento em preservação e promoção de bens culturais. (PORTA, 2012, p. 7, grifo nosso).

Frente aos novos desafios trazidos pela ampliação da participação da sociedade e de uma visão mais dinâmica do significado do patrimônio cultural, o IPHAN, notadamente a partir da década de 2000, preocupa-se em fortalecer sua gestão e realizar novas formulações conceituais, visando inserir o patrimônio cultural na pauta das políticas voltadas ao desenvolvimento do país. Assim, a formulação de diretrizes

> [...] é resultado de um processo de avaliação da eficácia dos instrumentos de preservação dos bens culturais e da necessidade de aprimorá-los para dar conta dos novos desafios trazidos pela ampliação das competências da política de preservação e para alargar seu significado social. (PORTA, 2012, p. 11).

São quatro as diretrizes gerais da política de preservação (grifo nosso):

1. participação social;

2. reinserção dos bens protegidos na dinâmica social;

3. qualificação do ambiente em que estão inseridos os bens culturais;

4. promoção do desenvolvimento local a partir das potencialidades do patrimônio cultural.

Destaca-se aqui a qualificação do ambiente em que estão inseridos os bens culturais, pois ações como qualificação urbanística, incluindo-se a execução de projetos de acessibilidade, colaboram com a recuperação da dinâmica social de sítios

históricos. “O reconhecimento de que as condições do contexto influem diretamente na preservação e devem ser alvo da política de preservação do patrimônio cultural vem se tornando consensual.” (PORTA, 2012, p. 20). Os órgãos de preservação devem, assim, buscar meios para qualificar o ambiente em que estão presentes os bens culturais, reinserindo-os na dinâmica social e promovendo o desenvolvimento local.

3.4 UM PANORAMA INTERNACIONAL E AS NORMATIVAS ITALIANAS SOBRE ACESSIBILIDADE: REFERÊNCIAS E EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO

A Itália, assim como o Brasil, é dotada de disposições normativas para a superação de barreiras arquitetônicas entre as mais avançadas do mundo. Apesar disso, em relação ao quadro europeu e internacional, a Itália registrou um certo atraso, principalmente em comparação com países de cultura anglo-saxônica, historicamente mais sensíveis às exigências nesse campo (PICONE, 2004, p.11).

Sobre as normativas internacionais, no de que diz respeito a ambientes urbanos e, especificamente, sítios culturais, Picone (2004) refere-se aos principais marcos normativos, citando países pioneiros, como Estados Unidos, Inglaterra, França e Escócia. Listam-se a seguir, as referências citadas por Picone (2004), aqui apresentadas em ordem cronológica:

Em 1983, a França cria o programa *Ville plus sûre, quartiers sans accidents* (Cidade mais segura, bairros sem acidentes), programa que incrementou a acessibilidade em muitos centros históricos franceses. Apesar da eliminação das barreiras arquitetônicas não ser o único objetivo perseguido, constituía um dos temas do programa que era voltado a garantir condições de segurança para todos, em particular aos usuários mais vulneráveis, melhorando também a imagem dos núcleos históricos e a percepção dos lugares (PICONE, 2004, p. 16).

A Inglaterra, em 1984, publica o *Planning Policy Guidance* do *Department of Environment and National Heritage* (Orientação de Políticas de Planejamento do Departamento de Meio Ambiente e Patrimônio Nacional) abordando o tema da acessibilidade. Pouco depois, no ano de 1985, também na Inglaterra, é criado o *Easy access to historic properties* (Acessibilidade a propriedades históricas). Picone (2004) cita que este documento possui caráter muito conceitual e ancorado em normas ainda rígidas sobre adequação de edifícios e sítios históricos. A citada autora, criticando tal documento, reflete:

> Pela sua natureza, a conservação dos edifícios impõe problemas únicos e dificilmente repetidos: cada sítio ou edifício representa suas particulares limitações e oportunidades. Fazer um manual que proponha soluções padronizadas não teria senso; uma acessibilidade, o máximo possível integrada e independente poderá ser um objetivo ideal para o projetista, mas na realidade, diferentes graus de integração e independência podem ser alcançados em relação à preexistência, a suas formas, aos seus materiais, a sua estrutura construtiva e espacial." (PICONE, 2004, p. 14, tradução nossa).

Apesar desse caráter, o citado documento inglês antecipa o surgimento, ainda na Inglaterra, em 1995, do *Disability Discrimination Act*[31] que, segundo Picone (2004, p.14), é uma referência imprescindível sobre o problema de acessibilidade em geral, representando um ponto de chegada de um debate maduro e consolidado, por se afastar das anteriores normas rígidas e prescritivas.

Os Estados Unidos da América, assim como a Inglaterra, apresentam maior sensibilidade em relação às exigências de uma utilização dos espaços por pessoas com maiores dificuldades. Nos Estados Unidos, desde 1990, com a aprovação do *American with Disabilities Act*, o acesso a bens abertos ao público é um direto civil. Em 1995, o *Preservation Brief* do *Department of the interior National Park and Cultural Resources* reconhece a complexa necessidade de promover a acessibilidade em bens históricos, fazendo referência a que um acesso digno, fácil e independente ao patrimônio histórico, pode ser garantido apenas por meio de um projeto acurado e sensível, encarando-se o problema de superação das barreiras existentes na preexistência no projeto de restauro na sua concepção mais ampla (PICONE, 2004, p. 12).

Neste mesmo documento se afirma que essa adequação deve respeitar a preexistência, ser esteticamente compatível e, sempre que possível, reversível. Afirma ainda que os desenhos das novas formas poderão ser diferenciados do desenho do bem histórico, assim, a evolução do bem será evidente. Afirma também que, nem sempre, a acessibilidade poderá ser alcançada em um bem histórico. Quando o acesso físico não puder ser de nenhum modo realizado sem destruir parte do bem, se poderá recorrer a métodos alternativos para fornecer informações e experiências, como a oferta de um programa audiovisual que mostre um pavimento superior inacessível, por exemplo, um painel interpretativo sobre a vista de um jardim ou

[31] Lei inglesa que torna ilegal a discriminação contra pessoas com deficiência em relação ao emprego, ao fornecimento de bens, instalações e serviços e estabelece o Conselho Nacional de Deficiência.

terraço inacessível, ou ainda, a criação de um modelo tátil de um monumento histórico para aqueles que possuem impedimentos visuais (PICONE, 2004, p. 13).

Picone (2004, p. 12 e 13) observa que, graças sobretudo aos estudos dos norte-americanos e dos ingleses nos anos 1990, portanto relativamente em tempo recente, ocorreu a superação do conceito, hoje ultrapassado, da eliminação de barreiras físicas dedicada somente a pessoas com deficiência motora, especialmente aos usuários de cadeiras de rodas. Essa orientação foi abandonada a favor de uma visão mais ampla, pensando-se em uma adequação que seja também a favor de pessoas com impedimentos sensoriais.

> Muitas vezes os dispositivos para facilitar o acesso à pessoa com deficiência motora em um edifício ou em um centro histórico não são adequados a outros tipos de deficiência, o que gerou uma substancial mudança de abordagem ao projeto de adequação, introduzindo novos requisitos a atender e, sobretudo, requisitando ulterior aprofundamento e conhecimento da parte de quem projeta no que diz respeito ao percurso, à dinâmica, à técnica e ao material mais adequado a utilizar. (PICONE, 2004, p. 13, tradução nossa).

Picone (2004, p. 13) diz ainda que o citado documento americano *Preservation Brief* (1995) do *Department of the interior National Park and Cultural Resources*, se referindo à implantação de acessibilidade com adequações que protejam a integridade do patrimônio cultural, defende que essas implantações devem apresentar uma abordagem em três níveis:

- registrar o significado histórico do bem e identificar as formas que definem seu caráter;
- verificar a consistência do bem e os níveis de acessibilidade requisitados;
- avaliar a opção de acessibilidade dentro de um contexto de conservação do bem.

Também em 1995, na Escócia, o documento *Disability Discrimination Act* afirma que deve haver um equilíbrio entre acessibilidade e conservação do patrimônio e que a acessibilidade não deverá ameaçar ou destruir as características e os materiais que transmitem o significado do bem. Afirma ainda que se deve, ao invés, procurar soluções criativas que possam incorporar ou aperfeiçoar em modo integrado os acessos, os percursos e as condições de visitabilidade do bem (PICONE, 2004, p.15). Picone esclarece ainda que um outro aspecto importante vem sublinhado no documento escocês: as providências tomadas para facilitar a acessibilidade aos visitantes, como uma sinalização eficiente, os serviços, os sanitários, percursos facilitados e realizados com forma e materiais adequados, são um importante fator de

incremento da atratividade do patrimônio para os visitantes com deficiência, mas tais facilidades poderão ser também uma vantagem para os visitantes de categorias de pessoas não consideradas com deficiência (PICONE, 2004, p. 15).

Na Itália, segundo Pane (2004, p. 59), a origem dos debates sobre acessibilidade ocorreu em meados dos anos 1960, em ocasião da Conferência de Stresa. Realizada em 1965, foi o primeiro encontro oficial italiano dedicado ao tema “barreiras arquitetônicas”. A Conferência de Stresa, ainda segundo Pane (2004, p. 59), gerou uma moção onde se reclamava sobre a necessidade de adequação das edificações já existentes e a urgência de se adotar, em países europeus e mesmo fora da Europa, “medidas competentes imediatas, o quanto possível, nos edifícios antigos e a projetar, com critérios adequados, as novas construções, a fim de torná-los acessíveis aos inválidos e mais cômodos às pessoas não-inválidas.” (ORNATI, 2000, p. 9, apud PANE, 2004, p. 59, tradução nossa).

Observa-se que não havia uma referência às áreas urbanas, apenas ao edifício isolado, e que o termo utilizado ainda era pessoa inválida[32].

Pane (2004, p.59) destaca que, apesar da Itália estar nessa época em uma posição mais atrasada frente a países como Estados Unidos, Inglaterra, Suécia e, em geral, toda a área escandinava, que já dispunham de normativas que não se limitavam apenas ao problema da deficiência motora, mas já contemplavam a deficiência sensorial, a Itália recupera rapidamente o caminho, introduzindo, em 1967, o conceito de barreira arquitetônica em nível normativo e aprovando em 1968 a primeira Circular Ministerial "[...] que, embora limitado apenas aos edifícios públicos, parece particularmente inovadora, definindo inúmeras prescrições técnicas ainda hoje plenamente válidas, como aquelas relativas a rampas, escadas e percursos." (PANE, 2004, p. 60, tradução nossa).

Picone (2004, p. 17) observa que esse atraso da Itália se dá porque, com a motivação/justificativa da salvaguarda, repetidamente se negava a possibilidade de se ampliar a acessibilidade nos edifícios históricos pelos órgãos de tutela.

Nota-se, portanto, que, apesar do atraso em relação a outros países europeus, a Itália desenvolveu uma série de normas com o objetivo de enfrentar o tema. Essas normas são apresentadas a seguir, no Quadro 4, seguindo sua cronologia:

---

[32] Como se sabe, a Segunda Grande Guerra deixou muitos “inválidos” nos países europeus, incluindo grande número de civis, vítimas dos bombardeios. Este era o termo utilizado para se referir às pessoas com deficiência desde a Antiguidade até os anos 1970.

Quadro 4 – Principais disposições normativas italianas referentes a barreiras arquitetônicas e acessibilidade.

Norma	**Título (original seguido de tradução nossa)**	**Comentário (AGOSTIANO *et al*, 2009, p. 34 e 35, tradução nossa)**	**Referência específica para locais de interesse cultural (AGOSTIANO *et al*, 2009, p. 34 e 35, tradução nossa)**
Circ. Min. LL.PP. 29 gennaio 1967, n. 425	*Standards residenziali* (Padrões residenciais)	Primeiro documento que trata do assunto, mas devido à natureza da disposição, as indicações fornecidas não são vinculativas.	_____
Circ. Min. LL.PP. 19 giugno 1968, n. 4809	*Norme per assicurare l'utilizzazione degli edifici sociali da parte dei minorati fisici e per migliorare la godibilità generale* (Regras para garantir o uso de edifícios sociais por pessoas com deficiência física e para melhorar o proveito geral)	Indicações dimensionais são relatadas pela primeira vez, em grande parte retomadas nas disposições subsequentes, embora com as limitações de aplicação específicas.	_____
Legge 30 marzo 1971, n. 118	*Conversione in legge del decreto-legge 30 gennaio 1971 n. 5, e nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili* (Conversão em lei do decreto-lei de 30 de janeiro de 1971 n.5, e novas regras em favor de mutilados e inválidos civis)	Em particular o art. 27 (barreiras arquitetônicas e transporte). É a primeira disposição legislativa na Itália, mesmo que limitada a edifícios públicos ou abertos ao público. Se prescreve a obrigação de realizar a nova construção de acordo com a Circular do Ministério das Obras Públicas n. 4809/68. Também traz as variações possíveis no caso de edifícios com projeto aprovado ou já construídos. O regulamento de implementação foi emitido pelo D.P.R. 384/78, substituído pelo D.P.R. 503/96.	_____
D.P.R. 27 aprile 1978, n. 384 (revogada pelo Decreto DPR 24 luglio 1996, n. 503)	*Regolamento concernente norme di attuazione dell'art. 27 della legge 30 marzo 1971, n. 118 a favore degli invalidi civili in matéria di barriere architettoniche e di trasporti pubblici* (Regulamento relativo às regras de execução do art. 27 da lei de 30 de março de 1971, n. 118 em favor de deficientes civis em matéria de barreiras arquitetônicas e transportes públicos)	_____	_____

Norma	**Título**	**Comentário (AGOSTIANO *et al*, 2009, p. 34 e 35, tradução nossa)**	**Referência específica para locais de interesse cultural (AGOSTIANO *et al*, 2009, p. 34 e 35, tradução nossa)**
Legge 28 febbraio 1986, n 41	*Disposizione per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato* (Decreto para a formação do orçamento de Estado anual e plurianual)	Em particular, o parágrafo 20 do Artigo 32, que estabelece que não podem ser aprovados e financiados projetos de construção de obras públicas que não cumpram com as disposições da D.P.R. 384/78. O mesmo artigo também introduz a obrigação, por parte de todos os órgãos públicos, de adotarem um específico "Plano para Eliminação das Barreiras Arquitetônicas" (PEBA).	_____
Legge 9 gennaio 1989, n. 13 (e la relativa circolare explicativa Circ. Min. LL. PP. 22 giugno 1989, n. 1669)	*Disposizione per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati* (Decreto para favorecer a superação e eliminação de barreiras arquitetônicas em prédios privados)	Com esta lei, a obrigação de favorecer a utilização de novos edifícios ou edifícios em fase de reestruturação por pessoas com deficiência é também alargada a edifícios privados, independentemente do uso destinado.	_____
D. M. LL. PP. 14 giugno 1989, n. 236	*Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adatabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche* (Prescrições técnicas necessárias para garantir a acessibilidade, adequação e visitabilidade de edifícios privados e edifícios residenciais públicos subsidiados, com o objetivo de superar e eliminar as barreiras arquitetônicas)	Regulamento de atuação da lei 13/89. Representa uma mudança radical em relação às normas anteriores: novas definições e indicações projetuais são fornecidas, incluindo normas de desempenho, que modificam a filosofia de superação de barreiras arquitetônicas.	Art. 4 e art. 5 (Lei 13/89) e parágrafo 3.8 (Circ. Min. LL. PP. 1669/89): se o edifício é declarado de interesse cultural, a autorização para realizar as obras só pode ser negada se não for possível realizar as obras sem prejuízo grave do bem protegido. A recusa deve ser motivada com a especificação da natureza e gravidade do prejuízo, de sua relevância em relação ao complexo no qual a obra está localizada e com referência a todas as alternativas eventualmente propostas pelo interessado. A falta de pronúncia do órgão de tutela nos prazos estabelecidos pela lei corresponde ao consentimento.

Norma	**Título**	**Comentário (AGOSTIANO *et al*, 2009, p. 34 e 35, tradução nossa)**	**Referência específica para locais de interesse cultural (AGOSTIANO *et al*, 2009, p. 34 e 35, tradução nossa)**
Legge 5 febbraio 1992 n. 104 (integrata e modificata con Legge 28 gennaio 1999, n.17)	*Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate* (Lei de assistência, integração social e direitos das pessoas com deficiência)	Em particular o art. 24 (eliminação ou superação de barreiras arquitetônicas): representa mais um passo em frente no que diz respeito às disposições destinadas a facilitar a acessibilidade urbana e a eliminação de obstáculos físicos, introduzindo algumas alterações e aditamentos à lei 118/71 e lei 13/89 e decretos de implementação relacionados. Em particular, a adaptação dos edifícios, seja para qualquer tipologia de intervenção, é obrigatória, mesmo se relacionada a partes individuais. Se estabelece a obrigação de estender o Plano para a Eliminação de Barreiras Arquitetônicas (PEBA), introduzido pela Lei 41/86, para a acessibilidade urbana.	Art. 24: para prédios públicos e privados abertos ao público declarados de interesse cultural, se as autorizações previstas no art. 4 e 5 da Lei 13/89 não podem ser concedidos por não terem sido autorizadas pelas autoridades competentes de proteção, o cumprimento das normas vigentes em matéria de acessibilidade e a superação de barreiras arquitetônicas podem ser alcançadas com trabalhos provisórios, como definido pelo art. 7 da D.P.R. 164/56, dentro dos limites de compatibilidade.
D.P.R. 24 luglio 1996 n. 503	*Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi publici* (Regulamento que estabelece regras para a eliminação das barreiras arquitetônicas nos edifícios, espaços e serviços públicos)	Substitui o D.P.R. anterior (384/78) coordenando-se com as disposições normativas do Decreto Ministerial 236/89 e ampliando o campo de aplicação também aos espaços urbanos.	Nos edifícios existentes são permitidas exceções em caso de impossibilidade técnica comprovada relacionada aos elementos estruturais e de implantação. Para os edifícios declarados de interesse cultural, a exceção é permitida se as obras de adaptação forem prejudiciais aos valores históricos e estéticos do bem protegido. Neste caso, o cumprimento do requisito de acessibilidade é conseguido através de obras provisórias ou com equipamentos auxiliares e equipamentos móveis não ancorados permanentemente às estruturas do edifício. A não aplicação destas regras deve ser justificada com a especificação da natureza e gravidade do possível dano ao bem protegido.

Norma	**Título**	**Comentário (AGOSTIANO *et al*, 2009, p. 34 e 35, tradução nossa)**	**Referência específica para locais de interesse cultural (AGOSTIANO *et al*, 2009, p. 34 e 35, tradução nossa)**
D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380	*Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia* (Texto único das disposições legislativas e regulamentares relativas à construção)	Em particular, o Capítulo III do Título IV, Parte II "Disposição que favorece a superação e eliminação de barreiras arquitetônicas em edifícios privados, públicos e privados abertos ao público", do art. 77 ao art. 82: esta disposição, sendo um Texto Único, tem o mérito de ter combinado e coordenado em uma disposição de caráter geral algumas disposições dos principais regulamentos em matéria.	Para edifícios públicos e privados abertos ao público sujeitos às regras de proteção, se a autorização legal não puder ser concedida, devido à falta de emissão da autorização pelas autoridades de proteção competentes, o cumprimento das normas vigentes sobre acessibilidade e superação de barreiras arquitetônicas pode ser alcançado com obras provisórias, conforme definido pelo art. 7 da D.P.R. 164/56.
Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163	*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione dele direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE* (Código dos contratos públicos relativos à obras, serviços e fornecimentos na aplicação das diretivas 2004/17 / CE e 2004/18 / CE	O decreto refere-se à legislação vigente sobre acessibilidade e superação de barreiras arquitetônicas e insere esta temática projetual (artigos 68 e 154), como critério determinante da proposta.	_____

Fonte: Elaborado pela autora com base nas informações e análises de Agostiano *et al* (2009, p. 34 e 35).

Sobre essa evolução da normativa italiana, Vitagliano comenta:

> "[...] tal quadro normativo é o resultado de uma evolução progressiva do sistema regulatório que, baseando seus fundamentos na Constituição, definiu a transição de uma organização rigidamente prescritiva para uma declaradamente ativa, um processo iniciado na segunda metade dos anos sessenta do século passado, quando uma série de normas é promulgada, cujo objetivo é o de facilitar a vida das relações de algumas categorias de pessoas com habilidades motoras reduzidas: essas normas representam a expressões de uma cultura constitucional ainda preocupada em realizar a chamada igualdade formal, através de normas meramente prescritivas." (VITAGLIANO, 2004, p. 82, tradução nossa).

O mesmo autor, analisando as primeiras normas reflete: "[...] tais normas se referem apenas a categorias restritas de pessoas, não ampliando, em tal sentido, o horizonte de deficiência a uma faixa mais ampla de população, como emerge do título da Lei. n° 118 de 30 de março de 1971 [...]." (VITAGLIANO, 2004a, p. 82, tradução nossa).

Sobre o D.P.R. n° 384, decreto revogado pelo atualmente válido D.P.R. n° 503 de 27 de abril de 1978, Vitagliano observa que essa lei:

> [...] se interessa especificamente da eliminação de barreiras arquitetônicas em edifícios públicos; nisso emergem os limites de uma construção normativa pouco flexível, sobretudo no confronto das adequações do patrimônio edificado existente: a rigidez das prescrições, na verdade, impõe, muitas vezes, intervenções radicais, como a realização de equipamentos e instalações especificamente dedicados a pessoas com habilidades motoras reduzidas, com consequente notável aumento também dos gastos públicos." (VITAGLIANO, 2004, p. 82, tradução nossa).

Esse quadro muda a partir do ano de 1989. Apesar das disposições normativas de 1971, é a partir de finais dos anos 1980 que a disciplina de restauro inicia a confrontar-se com o tema acessibilidade. Isso ocorre devido à aprovação da lei 13/89 e do seu regulamento de atuação, o D.M. 236/89 (ver Quadro 3).

Laurìa (2011, p. 44) observa que a partir do Decreto Ministerial 236/1989 a acessibilidade não é mais entendida em termos apenas de acesso ou alcance a um local, um equipamento ou um serviço, mas inclui também os requisitos para mobiliário e equipamentos, segurança no uso, identificação e conforto. Para além da dimensão 'física' do ambiente, também se refere à dimensão 'perceptiva' e, por isso, visa garantir – a cada pessoa – uma melhor condição de mobilidade, orientação e uso. Voltados às edificações privadas, os dois documentos de 1989 se estendiam explicitamente à

adequação dos edifícios existentes, prevendo procedimentos voltados aos imóveis protegidos por leis de tutela (AGOSTIANO *et al*, 2009, p. 21).

Picone (2004) observa que uma mudança importante introduzida pela Lei n° 13 de 09 de janeiro de 1989 é o critério do "silêncio-consenso" para o patrimônio tutelado. Este critério determina que a Superintendência que negue a autorização para a adequação deve justificar detalhadamente a negativa. Mas não basta apenas a justificativa. Picone esclarece:

> O órgão de tutela é chamado a exprimir-se em senso propositivo, indicando soluções possíveis e a exprimir-se dentro de 120 dias, transcorridos os quais se poderá, de qualquer modo, proceder à realização das obras previstas para o incremento da acessibilidade. (PICONE, 2004, p. 1, tradução nossa).

Agostiano *et al* (2009) observam que, pela primeira vez, era introduzida uma lei de caráter atuante, mais tarde estendida também, com as leis 104 de 1992 e o D.P.R. 503 de 1996, aos edifícios públicos que, finalmente, "[...] inspiraram uma significativa reflexão sobre o tema acessibilidade no setor da tutela e do restauro, também à luz das mais recentes orientações teóricas da disciplina da conservação." (AGOSTIANO *et al*, 2009, p.21, tradução nossa).

Sobre o caráter das novas leis, Vitagliano comenta:

> Com as leis atualmente em vigor, o Estado não se limita a prever a igualdade, mas tem a obrigação de intervir e tomar medidas para superar e aumentar as disparidades entre as pessoas, realizando a igualdade de oportunidades, [...]. O quadro legislativo assim definido visa assegurar o pleno respeito pela dignidade humana e os direitos de liberdade e autonomia da pessoa com deficiência e promove a plena integração na família, na escola, no trabalho e na sociedade. (VITAGLIANO, 2004, p. 82).

Porém, Laurìa (2011, p. 39) alerta que na legislação técnica vigente na Itália, redigida entre 1989 e 1996, as disposições se referem, na sua maior parte, às exigências de mobilidade da pessoa com deficiência que usa cadeira de rodas manual, um perfil de usuário que representa uma parte limitada da população com deficiência. Com referência às exigências de outros perfis, como crianças, idosos e pessoas com problemas sensoriais e cognitivos são poucos enunciados que se traduzem, de fato, em especificações técnicas.

Como exemplo, mostrando a pouca abordagem da normativa italiana em relação à deficiência sensorial, Laurìa (2011, p. 39) apresenta as principais indicações e especificações técnicas previstas na normativa vigente na Itália (DPR 503/96) em

matéria de barreiras arquitetônicas voltadas à satisfação das exigências das pessoas com problemas sensoriais. As indicações apontadas por Laurìa (2011) presentes no citado Decreto (ITÁLIA, 1996, tradução nossa) são:

- Art. 4 – Os projetos relativos aos espaços públicos e às obras de urbanização voltadas ao uso predominante de pedestres, devem prever ao menos um percurso acessível em grau de consentir o uso dos serviços, a relação social e a fruição ambiental também à pessoa com reduzida ou impedida capacidade motora ou sensorial.

  Sinalização das intercessões entre percursos de pedestres e de veículos perceptíveis pelas pessoas com deficiência visual. Previsão de uma borda ou extremidade (meio-fio, por exemplo) construída com material que assegure a percepção visual imediata como também acústica, caso se caminhe com um bastão.
- Art. 6 – Semáforos: dotação de alerta acústico que sinaliza se a via está livre também à pessoa com deficiência visual.
- Art. 7 – Escadas: previsão de sinalização alerta de piso (faixa de material diverso ou, de algum modo, perceptível também por parte da pessoa com deficiência visual) situado, pelo, menos, a 30 cm do primeiro e do último degrau que deve indicar o início e o final do lance de escadas.

  Elevadores: botoeira braile e sinal acústico de chegada ao andar.
- Art. 9 – Instalação de quadros e dispositivos de sinalização em posição tal que sejam facilmente visíveis e legíveis.
- Art. 13.3 – Para os espaços externos que pertençam aos próprios edifícios, o necessário requisito de acessibilidade se considera satisfatório se existe, pelo menos, um percurso para o acesso ao edifício utilizável também pela pessoa com reduzida ou impedida capacidade motora ou sensorial.
- Art. 15 – Escadas: iluminação (natural ou artificial) lateral.
- Art. 17 – Aparelhos fônicos para as pessoas com deficiência visual ou quadro indicativo com escrita em braile que indiquem as principais atividades desenvolvidas nos edifícios abertos ao público. Para facilitar a orientação das pessoas com deficiência visual devem ser previstos pontos de referência facilmente reconhecíveis em quantidade suficiente e em posição adequada.

Observa-se que, mesmo com o avanço da legislação em termos de participação mais atuante do Estado e da ampliação dos perfis da população contemplados pela lei, a atenção maior continuava sendo em relação à deficiência motora, ficando os demais tipos de deficiência numa posição secundária, contrariando o conceito de usuário ampliado e ainda limitando o uso e fruição do patrimônio por alguns perfis de usuários pouco contemplados pelas normativas. Apesar disso, muito se avançou nas últimas décadas nessa relação entre patrimônio, conservação, restauro e acessibilidade.

Hoje, se nota que a estreita relação entre patrimônio e uso, não só vista como garantia de conservação, mas como condição intrínseca da Arquitetura, faz com que o tema acessibilidade se coloque no projeto de restauro arquitetônico e urbano dentro do mais amplo conceito de "conservação integrada"[33]. Sobre essa visão, Agostiano *et al* consideram:

> Partindo, portanto, de uma abordagem inicial redutiva, que limitava o problema das barreiras a uma simples regulação normativa – considerada quase sempre em contraste com a instância de tutela – se passa a compreender o tema acessibilidade no mais complexo âmbito da relação entre conservação e fruição do patrimônio arquitetônico. (AGOSTIANO *et al*, 2009, p. 21, tradução nossa).

A partir dessa visão, o Ministério do Patrimônio, Atividades Culturais e Turismo da Itália (*Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo* – MiBACT) por meio da constituição de uma comissão para análise das problemáticas relativas à deficiência no setor específico de bens e atividades culturais[34], elaborou o documento *Linee Guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi d'interesse culturale* (Diretrizes para a superação de barreiras arquitetônicas em locais de interesse cultural), publicação já citada como importante referência da pesquisa aqui apresentada. Formalmente constituída com o Decreto Ministerial *D.M. 28 marzo 2008*, a *Linee Guida* representa mais que um manual de projeto, é um instrumento operativo

[33] A conservação integrada teve início na década de 1970 com o surgimento do urbanismo progressista na Itália, mais precisamente na experiência de reabilitação do centro histórico da cidade de Bolonha, iniciada nos últimos anos da década de 1960, conduzida por políticos, administradores, planejadores e arquitetos ligados ao Partido Comunista Italiano. Em 1975 foi adotada pelo Conselho da Europa como diretriz para o planejamento urbano dos centros históricos europeus. Seus princípios foram aplicados principalmente em bairros históricos centrais com população de baixa renda em sua maioria. A conservação integrada intencionou manter os habitantes em edifícios recuperados dando um caráter socioeconômico à conservação.

[34] *Comissione per l'analisi delle problematiche relative alla disabilitá nello specifico settore dei bene e delle attività culturali* instituída pelo Decreto Ministerial *D.M. 26 febbraio 2007*, foi constituída com a tarefa de conciliar o tema da inclusão e da fruição com a necessária tutela do patrimônio cultural.

voltado a favorecer acessibilidade aos bens e atividades culturais italianos, podendo ser usado como referência por outros países. Se evidencia nesse documento, que se baseia na normativa em vigor, mas não se limita a ela, que é possível obter resultados análogos ou até melhores que aqueles prescritos, recorrendo-se a soluções alternativas de acordo com uma abordagem ativa/atuante e mostrando que, pela variedade e singularidade das questões que se apresentam em intervenções em bens culturais, será "[...] sempre necessário recorrer a soluções originais, inovativas e de alta qualidade arquitetônica, desfrutando também do contínuo progresso da tecnologia." (CECCHI, 2009, p. 6, tradução nossa).

A *Linee Guida* analisa vários aspectos voltados à complexidade dos diversos tipos de deficiência e barreiras, incluindo as perceptivas (se não ignoradas pelas normativas, pouco abordadas até então), incluindo sugestões projetuais em situações de intervenção no patrimônio construído onde não há referências legais específicas. Supera-se, assim, ou espera-se superar, segundo os autores da citada publicação, a lógica da simples obediência às normas (que tem provocado projetos pobres em criatividade e com o uso de materiais inadequados) e evidenciar que a problemática relativa à acessibilidade ao patrimônio cultural compõe a base e é elemento da estrutura do projeto de restauro, assim como, o projeto de consolidação estrutural, conforto térmico e segurança, dentre outros.

A política de gestão do patrimônio cultural realizado pelo MiBACT se desenvolve por meio de duas distintas linhas de ação: a *tutela* e a *valorização* (AGOSTIANO, 2013, p. 151).

Segundo o Artigo 3 (Tutela do Patrimônio Cultural) do *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio*[35]:

> A tutela consiste no exercício da função e na disciplina das atividades diretas, com base em uma atividade cognitiva adequada, para identificar os bens que constituem o patrimônio cultural e garantir a proteção e a conservação para fins de pública fruição. (ITÁLIA, 2004, s. p., tradução nossa).

A ação de *tutela*, como explica Agostiano (2013, p.151), deve, portanto, ter em mira, em primeiro lugar, um adequado conhecimento do patrimônio cultural (com a inventariação e a catalogação) a fim de identificar quais bens significativos podem ser

[35] Código dos Bens Culturais e Paisagísticos da Itália (Decreto Legislativo n. 42 de 22 de janeiro de 2004, modificado pelo Decreto Legislativo n. 62 de 26 de março de 2008). Trata-se da principal referência legislativa que atribui ao MiBACT a tarefa de proteger, conservar e valorizar o patrimônio cultural desse país.

considerados testemunho da civilização, no caso, italiana (declaração de interesse cultural) e, sucessivamente, atuar e realizar intervenções necessárias para garantir a conservação que, segundo o referido Código, se assegura por meio de "uma coerente, coordenada e programada atividade de estudo, manutenção e restauro" (ITÁLIA, 2004, s.p., tradução nossa).

Agostiano (2013, p. 151) observa que as mais recentes orientações teóricas de restauro, tendo como base as intervenções de conservação, dizem que se deve prever a possibilidade de destinar o bem a funções compatíveis com suas próprias características volumétricas e construtivas.

> [...] conservar significa, portanto, adequar um edifício ou um contexto histórico às exigências modernas para as quais não foi pensado e, como consequência, aceitar inevitavelmente que possa sofrer transformações que, respeitando-se o caráter original, permitam garantir as condições de conforto e segurança indispensáveis a sua função. (AGOSTIANO, 2013, p. 151, tradução nossa).

Já a *valorização***,** entendida no sentido de fazer conhecer, segundo o Código italiano[36], consiste

> [...] no exercício da função a na disciplina das atividades destinadas a promover o conhecimento do patrimônio cultural e assegurar as melhores condições de utilização e fruição públicas do próprio patrimônio, também por parte da pessoa com deficiência, a fim de promover o desenvolvimento da cultura. (ITÁLIA, 2004, s.p., tradução nossa).

Assim como para a *tutela*, o fim institucional da atividade de *valorização* é a fruição e utilização públicas. Então, sendo o conceito de conservação e de valorização estreitamente ligados à questão da fruição e utilização públicas, as intervenções para superação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas, indispensáveis para a garantia da fruição e utilização pública, entram diretamente nas ações de tutela do patrimônio cultural italiano. "Garantir acessibilidade aos locais de interesse cultural é, portanto, uma tarefa prioritária que deveria ser colocada na base de qualquer intervenção de tutela e valorização." (AGOSTIANO, 2013, p. 152, tradução nossa).

[36] Texto do Artigo 6 (Valorização do Patrimônio Cultural), já com a modificação inserida ano de 2008 que inclui a pessoa com deficiência, não citada no texto original de 2004.

3.5 A LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE ACESSIBILIDADE E SUA RELAÇÃO COM BENS TOMBADOS

Em relação ao tema acessibilidade, no Brasil, apenas na década de 1980 as discussões se iniciam. Em 1985 foi publicada a NBR nº 9050, primeira norma técnica brasileira relativa à acessibilidade, intitulada *Acessibilidade a edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos à pessoa portadora de deficiência*. Em 1994, essa norma passou por uma primeira revisão. No ano de 2004 e, posteriormente, nos anos 2015 e 2020 foi novamente revisada. A versão do ano de 2020 é a atualmente válida.

Sobre a legislação brasileira que trata de acessibilidade, Cambiaghi (2007) salienta que:

> O Brasil possui uma das mais avançadas legislações que contemplam a acessibilidade de maneira ampla, envolvendo diversos setores. Desde o ano 2000, a Lei Federal nº 10.098 estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras arquitetônicas e obstáculos nos espaços. (CAMBIAGHI, 2007, p.64).

Compatibilizar a implantação da acessibilidade em edifícios e sítios de valor histórico com a legislação de proteção ao patrimônio cultural é um desafio. Em cidades brasileiras, muitos locais históricos, podendo-se considerar a maior parte desses, apresentam dificuldades de acesso e utilização, não apenas para pessoas com deficiência, mas também para aqueles que possuem mobilidade reduzida temporariamente.

A NBR 9050, em sua quinta edição, válida a partir de 2020, em relação aos bens tombados, determina:

> 1) Todos os projetos de adaptação para acessibilidade de bens tombados devem obedecer às condições descritas nesta Norma, compatibilizando soluções com os critérios estabelecidos por órgãos legisladores, e sempre garantindo os conceitos de acessibilidade.
> 2) No caso de sítios, áreas ou elementos considerados inacessíveis ou com visitação restrita, deve-se garantir o acesso por meio de informação visual, auditiva ou tátil das áreas ou dos elementos cuja adaptação seja impraticável, com divulgação das condições de acessibilidade do bem patrimonial informadas com antecedência ao visitante e vinculadas a todo material publicitário. (ABNT, 2020, p. 121).

Em 2015, foi sancionada a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), a Lei n° 13.146 de 06 de julho de 2015, destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos

direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania. O direito à cultura e o acesso aos bens e monumentos culturais está instituído nessa Lei, cujo Capítulo IX determina:

> Art. 42. A pessoa com deficiência tem direito à cultura, ao esporte, ao turismo e ao lazer em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, sendo-lhe garantido o acesso:
> I - a bens culturais em formato acessível;
> II - a programas de televisão, cinema, teatro e outras atividades culturais e desportivas em formato acessível; e
> III - a monumentos e locais de importância cultural e a espaços que ofereçam serviços ou eventos culturais e esportivos. (BRASIL, 2015, s.p.).

Por sua vez, o IPHAN, reconhecendo a necessidade de adequação e implantação dos princípios de acessibilidade em locais de valor histórico aprovou, a partir do ano 2000, algumas ações visando à acessibilidade física em cidades como Pirenópolis (GO), Recife (PE), Olinda (PE), Salvador (BA), dentre outras.

Em Pirenópolis, foi realizado, em 2000, o projeto intitulado “Pirenópolis sem barreiras, patrimônio para todos” com o objetivo de promover adequações na estrutura urbana da cidade para garantir o acesso irrestrito, independente, seguro e confortável ao perímetro de preservação histórica (IPHAN, 2014a, p. 45).

Outros exemplos relevantes são o Plano de Acessibilidade do Sítio Histórico de Olinda e o Projeto Piloto de Acessibilidade do Centro Histórico de Salvador, destacados pelo IPHAN (2014a) como projetos que rompem com a ideia de que acessibilidade e patrimônio são incompatíveis. O Plano de Acessibilidade do SHO e o Projeto Piloto de Acessibilidade do CHS projetaram a implantação de rotas acessíveis para garantir o fluxo de turistas, moradores e usuários, além da remoção das barreiras arquitetônicas e urbanísticas[37].

Para fazer frente aos desafios cada vez mais presentes em relação aos problemas de acessibilidade a sítios e edifícios históricos, o IPHAN, em 2009, criou o Programa Nacional de Mobilidade em Áreas Tombadas, por meio da Portaria nº 623, de 8 de outubro/2009. Dessa forma, buscou-se desenvolver novas bases práticas e conceituais à questão da mobilidade e acessibilidade em cidades históricas.

> O Programa baseou-se em três ações estratégicas: 1) elaboração de projetos pilotos em cidades ou conjuntos urbanos tombados; 2) promoção do Encontro Nacional de Mobilidade Urbana em Áreas

[37] Conforme já esclarecido, estes projetos são objeto de estudo desta pesquisa e serão abordados no capítulo 5.

> Tombadas; e 3) elaboração de um Caderno de Referências sobre o tema.
> Com recursos do IPHAN, foram apoiados e realizados quatro planos de mobilidade e acessibilidade para os conjuntos urbanos protegidos dos municípios de Laguna (SC), Paranaguá (PR), São Francisco do Sul (SC) e Ouro Preto (MG). Contratados e elaborados com a participação de técnicos do IPHAN e da população moradora das cidades, os planos apresentaram diagnósticos sobre a situação dos conjuntos urbanos tombados, seguidos de propostas, procurando integrar as ações de planejamento da mobilidade e acessibilidade à preservação do patrimônio urbano e ambiental. (IPHAN, 2014a, p. 69).

Para exemplificar os desdobramentos desse Programa, em relação à ação estratégica número 1 (elaboração de projetos pilotos), será brevemente abordado aqui o caso da cidade de Laguna. De acordo com Medeiros, Baungratz e Pires (2016), outros projetos, contratados pelo Escritório Técnico do IPHAN, já haviam sido desenvolvidos anteriormente para este município, com o objetivo de revitalizar o Centro Histórico e fomentar a acessibilidade e a mobilidade, porém nenhum deles foi executado em sua totalidade. Medeiros, Baungratz e Pires explicam que:

> Em 2013, a Prefeitura Municipal de Laguna, através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), promoveu o desenvolvimento de um Projeto de Requalificação de algumas ruas no centro histórico que englobava itens como mobiliário urbano, paisagismo, pavimentação, rede de distribuição subterrânea, retirada de obstáculos dos passeios públicos, drenagem pluvial e iluminação pública. Este se encontra em fase de execução e representa um marco no desenho urbano da cidade, promovendo a acessibilidade e a mobilidade e valorizando as preexistências arquitetônicas. (MEDEIROS; BAUNGRATZ; PIRES, 2016, p. 8).

Percebe-se que o órgão responsável pela preservação do patrimônio brasileiro possui esta recente preocupação em apoiar os municípios na implantação de projetos que atendam aos requisitos de acessibilidade, reconhecendo a necessidade de atendimento à legislação brasileira, contudo observando-se a autenticidade da edificação e cuidando para que sejam evitados equívocos e desrespeito aos valores do bem. Porém, não se observa na prática, um avanço consistente em termos de execução de projetos de acessibilidade em sítios históricos brasileiros.

Ainda como desdobramento do seu esforço em adequar os sítios históricos brasileiros às normas de acessibilidade, no Curso de Capacitação do PAC Cidades Históricas, realizado em Brasília em agosto de 2014, o próprio IPHAN faz uma série de recomendações sobre a questão acessibilidade versus patrimônio, dentre elas:

> É necessário promover as adaptações para a Acessibilidade em bens tombados;
> Para se propor as adaptações deve-se inicialmente verificar o atendimento ou não aos requisitos normativos (Leis, Decretos, ABNT, IN);
> As soluções de adaptação propostas devem ser pautadas em estudos de autenticidade (levantamento de ASPECTOS e de DIMENSÕES);
> O confronto entre as não-conformidades quanto aos requisitos de acessibilidade, as consequentes necessidades de adaptação e a autenticidade, proporcionará a visualização sobre as possibilidades de intervenção;
> [...]
> As soluções propostas de adaptação devem ser pautadas pelo contraste, pela reversibilidade, pelo menor impacto, pelo respeito à autonomia, pela segurança, pela equiparação de oportunidades, pela inclusão e pelo desenho universal;
> [...]
> Garantir a acessibilidade em bens tombados, de uso público ou de grande significância, implica adaptar a edificação dotando-a de características que permitam o acesso, a circulação e o usufruto do bem por qualquer pessoa sem qualquer risco à segurança.
> As demandas de adaptações para a acessibilidade são realidade atual e recente, e o curso dessas adaptações tem mostrado diversos equívocos na sua implantação, mesmo em edifícios atuais. Edificações já construídas devem, portanto, passar por avaliação de adequação aos critérios de acessibilidade e sofrer os ajustes necessários. Tal desafio é ainda maior quando a edificação em questão é tombada ou apresenta significância histórica, de modo que as possibilidades de solução para atendimento aos requisitos merecem maior cuidado para não ferir os valores que fazem daquela edificação um ambiente singular.
> Os estudos devem analisar a edificação/espaço à luz dos critérios de acessibilidade estabelecidos pelas normas, avaliar as barreiras físicas e propor soluções técnicas para melhoria das condições e atendimento aos requisitos normativos, garantindo o acesso ao patrimônio arquitetônico, preservando a autenticidade da edificação. (IPHAN, 2014b, s.p.).

Também como produto gerado pelo Programa Nacional de Mobilidade em Áreas Tombadas, dentro da ação estratégica número 3 (elaboração de um Caderno de Referências sobre o tema), no ano de 2014 foi publicado o Caderno Técnico n° 9 – Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos.

A publicação tem como objetivo "[...] apresentar conceitos, princípios e diretrizes gerais sobre mobilidade e acessibilidade em centros históricos e uma metodologia de elaboração de Planos de Mobilidade e Acessibilidade." (IPHAN, 2014a, p. 9).

Apresentando os principais conceitos e as diretrizes sobre a questão da mobilidade e acessibilidade em centros históricos, e ainda uma discussão de como compatibilizar a mobilidade e a acessibilidade urbanas com a preservação de áreas

de interesse cultural, o Caderno Técnico volta-se com maior ênfase para as questões de mobilidade urbana.

Mesmo entendendo que mobilidade urbana e acessibilidade são conceitos que estão vinculados, diretrizes específicas para a superação de barreiras urbanísticas em sítios culturais poderiam, na citada publicação, possuir uma abordagem mais aprofundada e detalhada.

O IPHAN reconhece a necessidade de obediência à legislação que versa sobre acessibilidade não apenas em recomendações apresentadas em cursos e publicações, mas principalmente por meio da legislação. A Instrução Normativa nº 01/2003 do IPHAN dispõe sobre a acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal (IPHAN, 2003). Nessa Normativa, que representa um importante marco para o Brasil na compatibilização entre preservação e acessibilidade, o IPHAN reconhece que deverá ser seu papel estimular "[...] iniciativas adequadas de intervenção nos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, que incorporem soluções em acessibilidade segundo os preceitos do desenho universal e da rota acessível." Destaca que deverá ser observada em cada caso a compatibilidade com as características do bem e seu entorno.

O Quadro 5 apresenta, resumidamente, as normas e leis referentes à acessibilidade citadas nesta subseção e consideradas as mais relevantes para a abordagem desta pesquisa.

Quadro 5 – Quadro resumo das normas e leis brasileiras de acessibilidade referidas nesta subseção.

Marco legal	**Título / descrição**
NBR 9050/1985	Acessibilidade a edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos à pessoa portadora de deficiência.
NBR 9050/1994 (substitui a NBR 9050/1985)	Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificações, espaço, mobiliário e equipamento urbanos – Procedimento.
Lei Federal nº 10.098/2000	Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.
Instrução Normativa IPHAN nº 01/2003	Dispõe sobre a acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, e outras categorias, conforme especifica.
NBR 9050/2004 (substitui a NBR 9050/1994)	Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.
Lei n° 13.146 de 06 de julho de 2015	Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).
NBR 9050/2015 (substitui a NBR 9050/2004)	Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.
NBR 9050/2020 (substitui a NBR 9050/2015)	Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

O estudo das legislações, tanto as que versam sobre patrimônio, como as que versam sobre acessibilidade fornecem importantes informações e referências para que se desenvolvam projetos de acessibilidade em ambientes históricos e arqueológicos inclusivos, compatíveis, respeitosos e participativos. Para além das teorias de conservação e restauro e dos marcos legais, sem jamais perdê-los de vista, estudiosos do campo de acessibilidade, incluindo especialistas em conservação e restauro, têm desenvolvido diretrizes para intervenção, em nível da edificação ou em

áreas urbanas, com vistas à ampliação da acessibilidade nessas áreas e orientação aos projetos neste campo.

Diretrizes e critérios de projeto e gestão da acessibilidade em locais de interesse cultural representam um caminho sistemático para o desenvolvimento e execução de planos de acessibilidade que incluam rotas acessíveis e soluções para a superação/eliminação de barreiras arquitetônicas, urbanísticas e perceptivas que contemplem a maior diversidade possível de usuários. A experiência de outras cidades, no âmbito brasileiro ou internacional, indica caminhos que poderão ser adequados às diversas realidades locais, regionais ou nacionais.

O IPHAN aponta esse caminho, quando diz que:

> Seja qual for a metodologia adotada para o desenvolvimento de propostas de intervenções em centros históricos, é fundamental ter como base o conhecimento do objeto em todas as suas dimensões e as possibilidades de **soluções que podem ser buscadas nas experiências já realizadas em outras cidades**. Buscar as soluções de boas práticas não significa copiá-las, mas sim procurar inspiração para adoção.” (IPHAN, 2014, p. 25, grifo nosso).

Como exemplo de experiência internacional, para a análise comparativa realizada neste trabalho, foram aqui adotados as diretrizes e critérios de projeto e gestão da acessibilidade em locais de interesse cultural desenvolvidas na Itália pela comissão de especialistas instituída pelo MiBACT, composta por Agostiano *et al* (2009). Esses elementos serão apresentados no capítulo seguinte.

4. PROJETOS DE ROTAS ACESSÍVEIS EM SÍTIOS CULTURAIS

A elaboração de projetos de rotas acessíveis em sítios culturais de interesse turístico é tarefa complexa que exige, além do conhecimento e respeito aos critérios normativos e aos princípios da conservação e restauro (descritos no capítulo anterior), a atenção aos critérios específicos de acessibilidade em locais de interesse cultural, a definição cuidadosa dos materiais utilizados nas intervenções para uso ampliado, o planejamento da gestão das rotas e sua manutenção. Exige também especial atenção aos aspectos de hospitalidade e de valorização e manutenção da sua legibilidade, por meio do destaque dos elementos que estruturam a imagem dos locais objetos de intervenção. Este capítulo trata dos critérios de projeto e gestão da acessibilidade em locais de interesse cultural, do uso de novos materiais nas intervenções para acessibilidade e traz reflexões sobre a acessibilidade e legibilidade como requisitos do acolhimento turístico.

4.1 CRITÉRIOS DE PROJETO E GESTÃO DA ACESSIBILIDADE EM LOCAIS DE INTERESSE CULTURAL SEGUNDO A *LINEE GUIDA PER IL SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE NEI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE*

Em relação aos critérios de projeto e gestão da acessibilidade em locais de interesse cultural, foi usada como referência principal para o desenvolvimento desta seção do texto, a já citada publicação *Linee Guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale* (Diretrizes para a superação de barreiras arquitetônicas em locais de interesse cultural*)*, desenvolvida pelos autores Agostiano, Baracco, Caprara, Pane e Virdia (2009), uma vez que esta publicação apresenta diretrizes bastante claras e concretas para o enfrentamento da questão.

Agostiano *et al* (2009) admitem critérios de projeto e gestão, dentre os quais, citam-se os abaixo elencados por serem do interesse do tema desenvolvido neste texto[38]:

1) Orientação
    a. Pontos e linhas de referência
    b. Sinalização
    c. Mapas

[38] Essas diretrizes foram adotadas como referência para análise das rotas acessíveis objeto de estudo desta pesquisa.

2) Superação de distâncias
3) Superação dos desníveis
    a. Rampas
    b. Elevadores
    c. Plataforma elevatória
    d. Plataforma de acessibilidade para escadas e monta-cargas
    e. Adequação e melhoria das escadas, escadarias e rampas existentes
4) Monitoramento e manutenção

4.1.1 **Orientação**

Orientação é um aspecto muito importante para que se possa proporcionar uma fácil e cômoda utilização/fruição dos bens culturais a qualquer usuário, não apenas para aqueles que possuem déficit visual. Sendo também barreira arquitetônica a falta de sinalização que permita a orientação e reconhecimento do local e das possíveis fontes de perigo, este tema deve ser considerado um critério de projeto e gestão, também, e principalmente, em sítios culturais.

Este tema refere-se à comunicação e à orientação entendidos não apenas como a capacidade subjetiva de perceber a própria posição física no ambiente, seja no sentido absoluto, seja em relação aos pontos de chegada e saída do local onde a pessoa se encontra, mas também como uma experiência ligada à sensação de bem-estar, conforto e satisfação (BARACCO *et al*, 2009).

A capacidade de orientação e a sensação de conhecer ou reconhecer razoavelmente a posição em que se está em relação ao ambiente é considerada um elemento determinante para o bem-estar do indivíduo e, portanto, da certeza do bom acolhimento no ambiente. “A incerteza e a perplexidade devidas ao não conhecimento do local provoca em qualquer pessoa o aumento da fadiga física e psicológica: aumenta a ânsia e o stress [...]” (BARACCO *et al*, 2009, p. 49, tradução nossa).

Orientação é definida como a capacidade de determinar e controlar a própria posição e também a posição alheia e/ou o próprio deslocamento no interior de um quadro conceitual de referência espacial. Baracco *et al* (2009) esclarecem que: “Para facilitar a orientação é necessário que o ambiente forneça o máximo de informações úteis para determinar com razoável exatidão a própria posição em relação ao ambiente e para identificar o percurso mais eficaz para se alcançar a meta desejada.” (BARACCO *et al*, 2009, p. 49, tradução nossa).

As principais estratégias identificadas por Barracco *et al* (2009) para se permitir e favorecer a acessibilidade em locais de interesse cultural são: a) pontos e linhas de referência; b) sinalização; c) mapas. Os citados autores explicam como esses itens relacionam-se com a acessibilidade:

a) Pontos e linhas de referência

A facilidade de orientação de uma pessoa no ambiente em que se encontra, principalmente num lugar desconhecido, é ligada à sua legibilidade ambiental e à identificação e reconhecimento das partes que compõem esse mesmo ambiente. Reconhecimento este definido como a possibilidade de a pessoa estabelecer uma relação imediata com o ambiente e com os sujeitos que a circundam (BARACCO *et al*, 2009).

Todo ambiente urbano deverá estimular positivamente a capacidade de percepção do espaço, mostrando-se interessante e rico de estímulos sensoriais. Um projeto neste sentido pode prever o uso diversificado de formas, materiais, cores e elementos simbólicos. Os pontos de referência são informações discretas de vários tipos: visuais, táteis, acústicas, olfativas, sinestésicas ou ainda a indicação do início de um percurso ou uma entrada. Essas referências devem ser facilmente percebidas e de rápido reconhecimento no ambiente. Para uma pessoa com deficiência visual, por exemplo, as informações provenientes do ambiente, percebidas pelos outros sentidos, que não a visão, se transformam em pontos e linhas de referência (BARACCO *et al*, 2009).

Ainda no caso específico da deficiência visual, os citados autores exemplificam como pontos de referência:

- abrigo de espera de ônibus coletivos: referência tátil, percebida por meio da bengala, e acústica que se revela por meio do reflexo do som;

- a inclinação de uma rampa: início de um percurso;

- uma fonte: referência acústica e olfativa.

Em relação aos elementos de orientação da direção da caminhada para a pessoa com deficiência visual, pode-se considerar como linha de referência os elementos contínuos que permitem que a pessoa com grave déficit visual possa se orientar e manter a direção de marcha. Esses elementos podem estar naturalmente no ambiente (guia natural) ou construído para este propósito (guia artificial). As guias naturais podem ser, por exemplo, a parede contínua de um edifício (perceptível com a bengala

ou por meio do reflexo sonoro ou térmico), uma mureta baixa, um batente de canteiro de vegetação num jardim, um gradil etc.

Observa-se que, notadamente em locais de interesse cultural, cujo impacto de novos elementos não deve ser invasivo, nos ambientes onde não existam guias naturais e, portanto, onde a orientação para pessoas com déficit visual é particularmente difícil, deve-se inserir uma pavimentação que sirva de guia (materiais contrastantes em cores ou textura) ou prever, se adequados, elementos elevados tais como corrimãos ou mobiliário devidamente sinalizados. No caso da pavimentação diferenciada, esses elementos são geralmente fáceis de reconhecer do ponto de vista tátil-plantar e são preferíveis às guias artificiais específicas (pisos táteis) que provocam um impacto muito invasivo em sítios de interesse cultural (BARACCO *et al*, 2009).

b) Sinalização

É fundamental uma excelente sinalização para a orientação de visitantes em locais de interesse cultural. A sinalização deve comunicar com clareza, em linguagem universal, utilizando sinais coordenados, realizados com signos, pictogramas e textos breves, guiando o visitante e auxiliando-o na identificação de acessos, saídas, percursos/rotas, serviços disponíveis e sanitários. Observa-se que, num lugar de interesse cultural, a sinalização ambiental representa o bilhete de visita mais importante e, por isso, deve proporcionar independência ao visitante, ser fácil de decifrar pelo maior número de pessoas, além de ser coerente com o uso de imagens e signos (BARACCO *et al*, 2009). Deve fazer uso de diversas formas de comunicação, físicas ou virtuais, como folhetos informativos/explicativos, catálogos, sites na internet e, mais recentemente, prever o uso de redes sociais[39].

Baracco *et al* (2009) alertam também que o projeto de sinalização deve ser concebido ao final da fase do projeto arquitetônico ou de restauro. A partir das plantas deve-se analisar o fluxo de visitação e identificar os percursos e os pontos onde será necessário garantir informações e orientações, inclusive com repetições de informações para garantir a clareza, a eficácia e alternativas de percursos, se for o

[39] Não citadas por Baracco *et al* (2009), as redes sociais hoje representam um forte instrumento de comunicação utilizados pelos museus e centros culturais. Exemplo disso são os "perfis" no Instagram dos mais famosos museus do mundo, a exemplo do Louvre, do Guggenheim e do MoMA, seguidos por milhões de pessoas.

caso. Para isso, os citados autores esclarecem que o projeto deve ser estruturado em três níveis de informação:

1) A sinalização informativa
2) A sinalização direcional
3) A sinalização de identificação (em conjunto com a sinalização de segurança)

A sinalização informativa ou de orientação é colocada geralmente na entrada principal ou em outro ponto estratégico. Devem estar indicadas as principais funções que ali se desenvolvem e, geralmente, vem acompanhadas de mapas para facilitar a leitura dos espaços e a orientação do visitante.

A sinalização direcional é caracterizada por sinais e setas que indicam uma direção a seguir. Vem geralmente instalada no percurso, na proximidade de cruzamentos e nas mudanças de direção. É importante que haja uma sequência lógica e coerente desde o ponto de início até o final do percurso (BARACCO *et al*, 2009, p. 51).

Nas Figuras 22 a 24, exemplos de sinalização direcional de modelos diferentes, mas ambas dotadas de sinais, pictogramas e setas e instaladas em cruzamentos ou esquinas, indicando o percurso que o pedestre deverá seguir.

Figura 22 – Sinalização direcional, cidade do Porto – Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 23 – Sinalização direcional. Siena – Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 24 – Detalhe da sinalização direcional. Siena – Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

A sinalização de identificação vem sempre colocada nas imediações da entrada do local, na altura do olho humano e serve para identificar um lugar ou um edifício ou ainda uma parte desses elementos. Um projeto de sinalização será eficaz se for capaz de proporcionar orientação a qualquer pessoa, incluindo aquelas que possuem déficit visual ou do tipo psicocognitivo (BARACCO *et al*, 2009).

Do ponto de vista gráfico, são diversos os fatores que determinam a eficácia e a legibilidade da sinalização. Baracco *et al* (2009, p. 51) indicam os mais importantes:

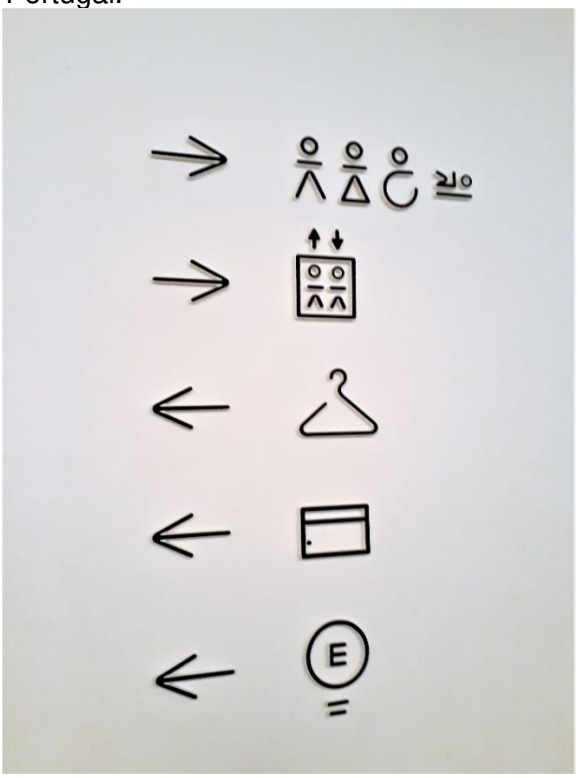
- as mensagens e os sinais devem ser breves, legíveis e compreensíveis;

- deve-se ter muita atenção quanto à escolha das cores, dos contrastes e do tipo e dimensão da fonte;

- os sinais devem ser visíveis à distância superior a 10 metros também pela pessoa em movimento.

As Figuras 25 e 26 exemplificam sinalização em museu com pictogramas criativos, de fácil identificação, em cor contratante e localizados à distância e posição visível pelo usuário que acessa o ambiente. Os símbolos indicam: sanitários masculino/feminino/cadeirantes/fraldário, elevador, guarda-roupa, bilheteria/entrada e estacionamento.

Figura 25 – Sinalização indicando os serviços disponíveis. Museu de Arte, Arquitetura e Tecnologia (MAAT), Lisboa, Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 26 – Sinalização indicando a entrada do sanitário feminino, inclusive para cadeirantes e fraldário. Museu de Arte, Arquitetura e Tecnologia – MAAT, Lisboa, Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

A escolha do local onde será instalada a sinalização constitui um aspecto importante. Baracco *et al* (2009, p. 51) indicam que é necessário:

- assegurar-se que a sinalização não seja escondida por outros elementos, mesmo os de uso provisório;

- assegurar-se que a própria sinalização não constitua um obstáculo à visibilidade de outros elementos ou à mobilidade das pessoas;

- verificar a legibilidade de longe e de perto;

- verificar o tipo de iluminação presente;

- assegurar-se que a sinalização venha posicionada a uma altura média compreendida entre 1,40 e 1,70 m, ao passo que, para a sinalização suspensa a altura máxima será de 2,30 m;

- evitar a utilização de suportes inadequados, como os de superfície refletora (vidro, metal brilhante, espelhos etc.), dando-se preferência a superfícies opacas.

Cuidados com a legibilidade do texto, espaço entre letras, tipos de letra, quantidade de palavras, ordem das informações, uso de pictogramas, contraste entre textos e fundo etc., também fazem parte de um projeto de sinalização[40].

Um aspecto importante refere-se à manutenção dos sistemas de sinalização. Para Baracco *et al* (2009, p. 53), esse aspecto deve ser considerado desde a fase de projeto, recorrendo-se às soluções que prevejam flexibilidade e possíveis mudanças, facilidade de montagem, manutenção e limpeza.

c) Mapas

Mapas são instrumentos indispensáveis para a comunicação e orientação espacial. Em sítios turísticos, a presença de mapas em grandes painéis ou a oferta de mapas impressos é sinônimo de organização e bom acolhimento. Além disso, os mapas fornecidos por aplicativos eletrônicos e consultados por meio de aparelhos celulares são utilizados por números crescentes de usuários. Para um local que aplica os princípios de acessibilidade ampliada, a disponibilidade de uma variedade de mapas adequados aos diversos perfis de pessoas proporciona comodidade e maior facilidade de fruição.

---

[40] Para um aprofundamento sobre o tema “projeto de sinalização de orientação” e sobre *Wayfinding* (ciência que se ocupa desse tipo de projeto), sugere-se consultar textos específicos, tais como: ARTHUR, P.; PASSINI, R. **Wayfinding** - People, Signs, and Architecture. New York: McGraw-Hill, 2002.

> Um mapa é uma representação simbólica simplificada do espaço que evidencia relações entre os seus próprios componentes (objeto, região). Comumente é constituído por uma representação bidimensional, geometricamente tratada, de um espaço tridimensional. Para aumentar a legibilidade e facilitar a compreensão se utilizam algumas convenções gráficas, símbolos e legendas, fornecendo outras informações que vão além da mera representação gráfica. (BARACCO *et al*, 2009, p. 53, tradução nossa).

No caso de um mapa turístico, devem ser evidenciados elementos de interesse para o visitante, mas essa representação não terá uma relação métrica (em escala) e nem analítica do território. Neste caso, o mapa deverá evidenciar, com a máxima clareza possível, todas as informações úteis.

De acordo com o destinatário e com a função do mapa, os objetos representativos e a modalidade expressiva podem se modificar, ou seja, "[...] a escolha do tipo de representação e do desenho de um mapa depende, então, não apenas das informações que esse deve conter e exprimir, mas também do usuário a quem se destina." (BARACCO *et al*, 2009, p. 53, tradução nossa).

É necessário garantir a presença de um mapa fixo, claro e acessível ao maior número de pessoas, localizado nas proximidades do ingresso dos locais que se vai visitar, mas também em outros pontos estratégicos ao longo do sítio, como em locais próximos às ligações verticais, cruzamentos e mudanças de direção. A Figura 27 apresenta um mapa em 3D, localizado na entrada de monumento histórico e a Figura 28 mostra, no detalhe, a clareza da informação desse mesmo mapa, devido ao contraste de cores e forma de representação.

Figura 27 – Mapa em 3D na entrada do Castelo de São Jorge. Informação em três idiomas (português, inglês e espanhol). Lisboa, Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 28 – Detalhe de mapa em 3D na entrada do Castelo de São Jorge, Lisboa, Portugal.

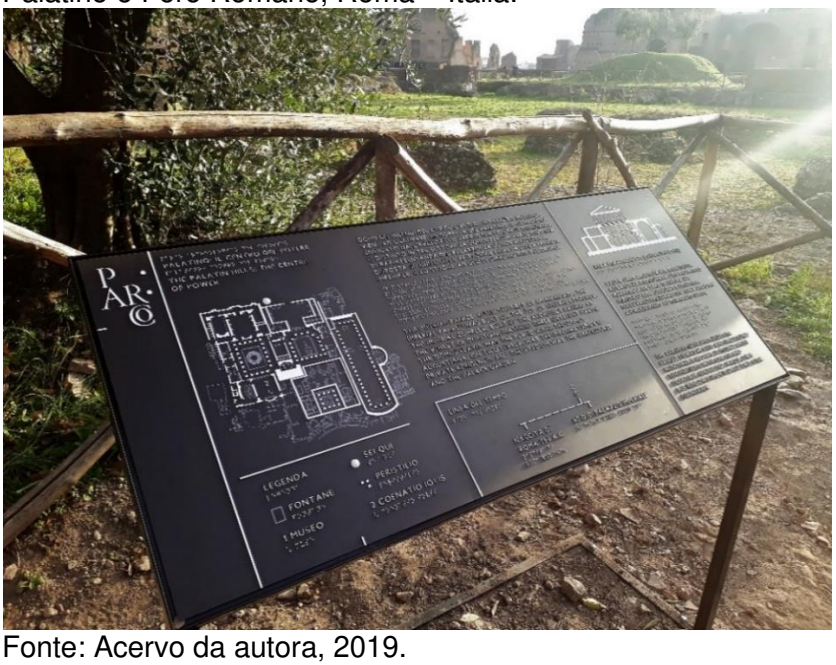


Fonte: Acervo da autora, 2018.

O mesmo mapa deve ser fornecido, adaptado à devida escala de representação, impresso em papel, para permitir que o visitante possa verificar, a qualquer momento, sua própria posição no bem que está visitando e, assim, utilizar melhor os serviços e fruir os espaços. Esses mapas deverão constar nos folhetos informativos, impressos em diversos idiomas e distribuídos na entrada do bem cultural. As mesmas informações deverão estar disponíveis *online*, em *site* específico do sítio cultural, inclusive disponíveis para impressão pelo próprio usuário, que poderá antecipadamente estudar o mapa e programar a visita consciente das informações básicas.

Em sítios culturais, sobretudo naqueles que oferecem serviços para a pessoa com deficiência visual, os mapas táteis são um excelente auxílio à orientação. Os mapas táteis-visuais também representam um objeto importante em termos de *Universal Design* por conter elementos em relevo, combinados com escrita em braile ou texturas que podem ser reconhecidas por meio do tato (Figuras 29 e 30). Em determinados sítios como parques, jardins históricos, praças ou áreas arqueológicas, a representação tridimensional do local é muito útil para os indivíduos com deficiência visual, mas também para todos os visitantes. “Os mapas táteis podem ser fixos, colocados em pontos estratégicos do bem e utilizados por todos, ou podem ser portáteis à serviço de uma única pessoa.” (BARACCO *et al*, 2009, p. 54, tradução nossa).

Figura 29 – Mapa tátil no sítio arqueológico do Complexo Palatino e Foro Romano, Roma – Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 30 – Detalhe do mapa tátil no sítio arqueológico do Complexo Palatino e Foro Romano, Roma – Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

É importante atentar para os cuidados com a higiene do suporte onde está instalado o mapa e também do próprio mapa. É indispensável garantir a sua limpeza e manutenção, proporcionando segurança em termos de saúde física aos usuários, já que serão, por eles, manuseados.

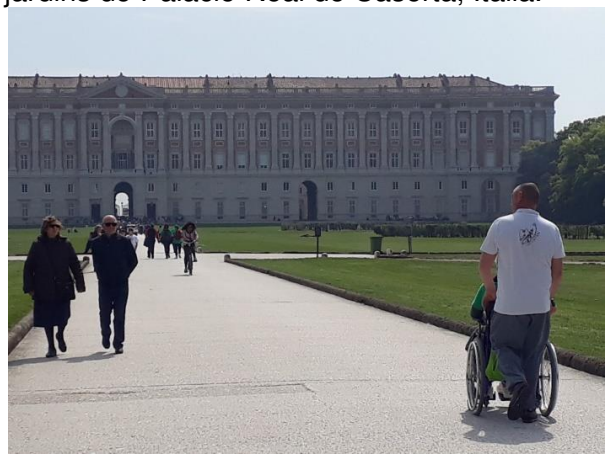
4.1.2 **Superação de distâncias**

A distância também representa uma significativa barreira arquitetônica ou urbanística. Além disso, a condição de desconforto provocada por grandes distâncias se potencializa quando o percurso apresenta desníveis, variações de cota e/ou quando a pavimentação é irregular e não homogênea, problemas frequentes em áreas arqueológicas e em centros históricos do mundo todo.

Em casos de locais que apresentam grandes distâncias a percorrer a pé (Figuras 31 a 33), é necessário dispor de percursos com pavimentação o mais homogênea possível e piso antiderrapante, prevendo-se também zonas de repouso e de serviços a cada 50-100 metros, preferencialmente cobertas e dotadas de bancos ou apoio ciático[41] (PANE *et al*, 2009, p. 63).

[41] Dispositivo ou equipamento que permite que a pessoa apoie a bacia, ficando numa posição semi-sentada, permitindo-se uma melhor distribuição do peso do corpo e, assim, aliviando a sensação de fadiga (Figura 34).

Figura 31 – Longa distância a percorrer nos jardins do Palácio Real de Caserta, Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 32 – Cadeirante percorrendo longa distância nos jardins do Palácio Real de Caserta, Itália.



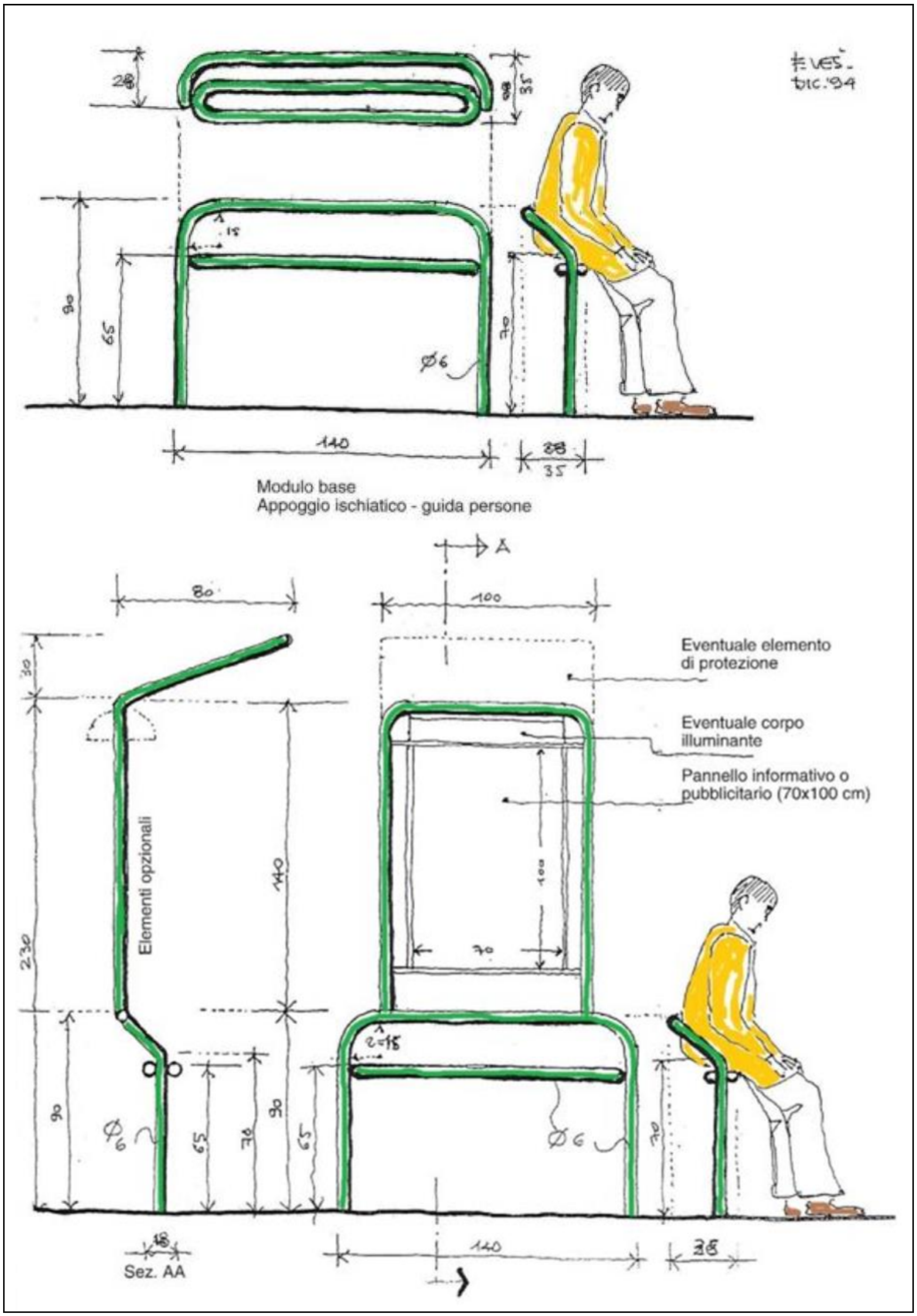
Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 33 – Longa distância a percorrer sem pontos de descanso. Jardins do Palácio Real de Caserta, Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 34 – Esquema gráfico de módulo base de apoio ciático (sem ou com elemento de proteção, iluminação e painel informativo publicitário) elaborado pelo arquiteto Fabrizio Vescovo.



Fonte: Vescovo, 1994.

Em relação à pavimentação, pode-se identificar duas diretrizes operacionais, segundo Pane (2004, p. 74) e Pane *et al* (2009, p. 63): procedendo-se a uma parcial substituição da pavimentação histórica ou uma sobreposição de elementos reversíveis por cima do material original.

> A realização de faixa de pavimentação homogênea e com material tradicional, permite obter o duplo objetivo: o reconhecimento tato-plantar do percurso pela pessoa com deficiência visual (guia) e a possibilidade de se percorrer com facilidade e comodidade este mesmo percurso por parte da pessoa com capacidade motora reduzida (usando cadeira de rodas ou não).
> Tal faixa, cuja largura deverá ser de, pelo menos, 80 cm, pode ser posicionada no centro ou lateralmente em relação ao percurso. (PANE *et al*, 2009, p. 66, tradução nossa).

As Figuras 35 e 36 indicam que faixas de pavimentação instaladas em material tradicional e compatíveis com o sítio histórico permitem a circulação de pessoas com dificuldade de locomoção.

Figura 35 – Faixa com pavimentação diferenciada posicionada no centro da via. Vila de Óbidos, Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 36 – Faixa com pavimentação diferenciada no centro da via, na entrada da Vila de Óbidos, Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Especial atenção deve ser voltada à redução de obstáculos ao longo do percurso, medida útil para todos os usuários, mas essencial para pessoas com deficiência visual. A remoção de obstáculos como veículos, bicicletas estacionadas, mesas, floreiras, cestos de lixo, dentre outros, é necessária, particularmente, em benefício

deste mesmo público, que também necessita da presença de calçadas e do seu reconhecimento fácil e claro. O revestimento das calçadas deve ser de fácil reconhecimento em relação à área de tráfego de veículos.

Elementos colocados acima de 50 cm do solo não são perceptíveis por pessoas com deficiência visual sem o risco de baterem o próprio corpo. Mais sério é o risco de elementos suspensos a uma altura além de 95 cm. Como exemplos, pode-se citar diversos obstáculos potencialmente perigosos para qualquer indivíduo, como expositores, telefones públicos, toldos, vitrines, barracas expositoras, elementos de sinalização em local indevido, correntes para impedir o acesso de veículos ou pessoas e também elementos arquitetônicos que avançam para a área de circulação de pedestres, tais como peitoris, cornijas, grades, etc. (PANE *et al*, 2009, p. 64).

Em espaços abertos como sítios arqueológicos e jardins históricos, orienta-se:

> [...] os eventuais percursos criados com passarelas fixas ou removíveis devem apresentar elementos que permitam a identificação das bordas. A largura desses percursos deve prever a passagem de cadeira de rodas, de carrinhos e também de duas pessoas lado a lado. Nos casos de passarelas externas, além desses aspectos, a eventual grelha utilizada para a pavimentação deve apresentar características geométricas e dimensionais que levem em conta o eventual uso de bengala ou muletas, cujo uso não deve encontrar dificuldade ao se apoiar no solo. É necessário, enfim, dispor ao longo de todas as passarelas, corrimão de dupla altura [...]. (PANE *et al*, 2009, p. 64, tradução nossa).

Para situações de grande distância, principalmente em áreas externas como centros históricos, parques e sítios de interesse paisagístico, pode-se pensar em intervenções articuladas que contemplem o uso facilitado e sucessivo de diversos dispositivos de transporte e de auxílio à mobilidade como mini ônibus elétrico, carrinhos de golfe, eletro *scooter* de três ou quatro rodas, definindo uma intermodalidade, com a possibilidade de se passar facilmente e com segurança de um meio de transporte a outro, evitando-se situações fatigantes (PANE *et al*, 2009, p. 61).

Em áreas arqueológicas e em sítios de interesse paisagístico caracterizados por percursos muitos longos e com presença de pavimentação não plana e escorregadia, principalmente onde as soluções de mini transporte citados no parágrafo anterior não possam ser utilizadas, é interessante prever a identificação de locais adequados a proporcionar uma visão panorâmica dos sítios, facilitando a compreensão da "[...] sua estrutura morfológica, edilícia, estratificada ou paisagística." (PANE *et al*, 2009, p. 71,

tradução nossa). Deste modo, se garante a fruição dos elementos mais significativos do sítio.

4.1.3 **Superação de desníveis**

Os desníveis representam um dos principais problemas para a superação de barreiras arquitetônicas em lugares de interesse cultural. Grande parte dessas barreiras está estreitamente ligada ao próprio bem arquitetônico, constituindo, muitas vezes, sua própria identidade arquitetônica, sua consistência material e sua qualidade formal (PANE, 2004, p. 66).

Assim, considerando-se as soluções possíveis, pode-se identificar essencialmente quatro diferentes sistemas de superação de desníveis, conforme indicado por Pane (2004, p. 66): a rampa, o elevador, a plataforma elevatória e a plataforma de escadas (elevador de escadas).

Trata-se de alternativas que apresentam, muitas vezes, inconvenientes e limitações que reduzem o seu emprego em alguns casos específicos. Porém, é oportuno imaginar soluções articuladas que constituam um sistema, utilizando um conjunto de dispositivos com a finalidade de alcançar o resultado desejado. Para os sítios de interesse cultural, mais que em qualquer outro local, recorrer a soluções alternativas, criando-se um sistema que conjugue, de modo inteligente e tecnologicamente avançado, esses dispositivos, representa uma oportunidade de realizar soluções eficazes e criativas (PANE *et al*, 2009). Seguem considerações específicas sobre os quatro tipos de dispositivos citados:

a) Rampas

Amplamente utilizadas como solução para problemas de acessibilidade, as rampas devem ser projetadas com atenção e critérios para que não resultem em elementos que coloquem em risco a segurança dos usuários. Devido a isso:

> Uma rampa projetada com cuidado, seja na forma ou no material empregado, e bem integrada [...] com o espaço circundante, constitui um percurso inclusivo válido para todos e não um percurso reservado a pessoas com deficiência. A rampa permite, portanto, evitar qualquer forma de discriminação em relação aos usuários com deficiência, definindo um percurso plenamente acessível a todos, mas pode ser adotada apenas no confronto com desníveis modestos, em razão do

> forte desenvolvimento longitudinal requerido.[42] (PANE *et al*, 2009, p. 74, tradução nossa).

Geralmente uma rampa não exige que seu usuário solicite ajuda para seu uso. Mas é importante insistir na necessidade fundamental de corrimãos e da presença, caso não haja guarda-corpo ou parapeito, de guia de balizamento para evitar que a cadeira de rodas ultrapasse o limite da rampa, ocasionando grave acidente. Na Figura 37, tem-se exemplo de rampa em madeira, adaptada aos largos degraus de acesso à casa/museu, onde a presença de guarda-corpo ou corrimãos criariam impacto visual indesejado à arquitetura em estilo Art Dèco. Neste caso, a opção pela rampa em madeira representa mínima intervenção, distinguibilidade, compatibilidade, reversibilidade, respeitando-se a autenticidade do imóvel. A simples presença de guia de balizamento lateral é suficiente para evitar acidentes com cadeiras de rodas.

Figura 37 – Rampa em madeira com guia de balizamento lateral. Entrada principal da Casa de Serralves, exemplo de arquitetura Art Déco. Fundação Serralves, Cidade do Porto, Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

O possível impacto causado pela instalação de rampas em ambientes históricos deve ser considerado cuidadosamente. Pane *et al* (2009, p.75) afirmam que a

[42] A inclinação máxima indicada pela normativa italiana (DPR 503/1996) é de 8%, valor próximo ao percentual permitido pela normativa brasileira (ABNT NBR 9050/2020) que é de 8,33%. Na Itália, para edifícios existentes, se permite a instalação de rampas com inclinação de até 12%. No Brasil, para situações de adequações em edificações existentes, quando esgotadas as possibilidades de solução, a norma permite, no máximo, 12,5%.

instalação de uma rampa numa antiga estrutura e sua relação com escadarias existentes merece específica reflexão. Os mesmos autores observam que, do ponto de vista perceptivo, o impacto é causado, mais do que pela própria rampa, pela escolha projetual relativa ao guarda-corpo, sendo necessário conjugar a exigência de segurança requerida pela normativa com as exigências de tutela. Os citados autores identificam duas possíveis e opostas soluções: uma voltada a maximizar a reversibilidade e a autonomia da nova estrutura sobre a estrutura preexistente e a outra solução voltada a integrar a rampa nos degraus ou escadaria existentes.

No primeiro caso, considerando-se o respeito à matéria do objeto de tutela, o risco será causar um impacto altamente lesivo, do ponto de vista figurativo, à estrutura original. No segundo caso, uma limitada intervenção integrativa, aproximando ou encostando nos degraus ou na escadaria existente, a nova rampa, realizada com material análogo ou compatível ao original "[...] parece produzir um resultado particularmente feliz.", opinam Pane *et al* (2009, p. 75 e 82, tradução nossa).

b) Elevadores

Assim como a rampa, o elevador permite, quase sempre, concentrar em um único dispositivo, a solução do problema das ligações verticais. Além disso, o elevador constitui o melhor sistema de uso autônomo para a pessoa com deficiência (PANE, 2004, p. 67; PANE *et al*, 2009, p. 82).

Porém, a instalação de elevador em locais históricos é um tema de muita discussão e atenção projetual.

> [..] a implantação de elevador constitui, todavia, o terreno de confronto mais ativo entre posições opostas, que veem sua localização, ora como um grave elemento de distúrbio, a esconder com todos os meios possíveis, ora como uma fértil ocasião de confronto entre o antigo e o novo. (PANE, 2004, p. 67; PANE *et al*, 2009, p. 82, tradução nossa).

Importante observar que a instalação e o uso de elevadores requerem o reconhecimento e a identificação por parte da pessoa com deficiência visual e a presença de dispositivos que permitam o uso seguro por parte das pessoas com deficiência auditiva, além das dimensões e detalhes de instalação previstos pelas normas específicas em vigor[43].

[43] No Brasil, os parâmetros para este equipamento estão indicados na ABNT NBR NM 313 – Elevadores de passageiros – Requisitos de segurança para construção e instalação – Requisitos particulares para a acessibilidade das pessoas, incluindo pessoas com deficiência (ABNT, 2007).

c) Plataforma Elevatória Vertical

A plataforma elevatória, entre os elementos de solução ao acesso vertical, pode ser instalada de maneira a resolver, de modo eficaz, o problema de desníveis mais modestos, como o exemplo da Figura 38, "[...] garantindo vantagem análoga ao elevador em termos de utilização, com um impacto menos invasivo no confronto com antigas estruturas." (PANE *et al*, 2009, p. 90, tradução nossa). Atualmente, existem modelos de plataformas elevatórias variados que podem vencer de poucos centímetros de desnível até a altura de aproximadamente 12 metros. Porém, a plataforma elevatória possui menor velocidade se comparada ao elevador, mas tem a grande vantagem de necessitar de um fosso de pequena profundidade para sua instalação[44].

Figura 38 – Plataforma elevatória vertical. Castelo de São Jorge, Lisboa – Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

[44] No Brasil, os parâmetros para este equipamento estão indicados na ABNT NBR ISO 9386-1 – Plataformas de elevação motorizadas para pessoas com mobilidade reduzida – Plataformas de Elevação Vertical (ABNT, 2013).

d) Plataforma elevatória para escadas ou elevador de escadas

Tanto na Itália quanto no Brasil, as normativas[45] permitem, como solução para o problema de acessos verticais, a instalação de plataformas elevatórias para escadas. Porém, apesar da orientação da norma italiana, a diretriz defendida pelos autores da *Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luogui di interesse culturale* (AGOSTIANO *et al*, 2009) condenam o uso deste dispositivo, também utilizado largamente no Brasil e em outros países.

Nas Figuras 39 a 41 apresenta-se exemplo, em ambiente externo, de plataforma elevatória para escadas coberta com capa. Para o acionamento do equipamento, existem painéis com instruções de uso, porém, o usuário de cadeiras de rodas, sem o auxílio de outra pessoa, não consegue retirar a capa e utilizar o equipamento. Na Figura 40, nota-se, ainda, que o painel do nível inferior está em altura demasiado alta para permitir a leitura por parte da pessoa em cadeira de rodas.

Figura 39 – Instruções de uso de plataforma elevatória para escada, localizada nas imediações da Torre de Belém, Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

[45] No Brasil, os parâmetros para este equipamento estão indicados na ABNT NBR ISO 9386-2 – Plataformas de elevação motorizadas para pessoas com mobilidade reduzida — Requisitos para segurança, dimensões e operação funcional – Parte 2: Elevadores de escadaria para usuários sentados, em pé e em cadeira de rodas, deslocando-se em um plano inclinado (ABNT, 2012).

Figura 40 – Escada com plataforma elevatória. A plataforma encontra-se coberta com capa no andar inferior. Belém – Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 41 – Plataforma elevatória para escada coberta com capa. Belém – Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

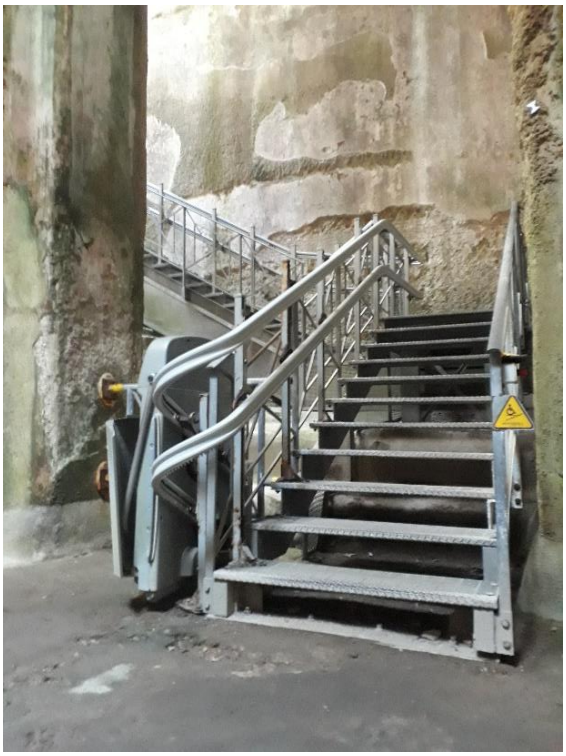
Apesar das suas características de reversibilidade e menor impacto sobre a matéria antiga, são numerosos e graves os inconvenientes ligados a este tipo de implantação, conforme elencados por Pane *et al* (2009, p. 94):

- transtorno psicológico causado ao usuário, devido à frustração pela impossibilidade ou dificuldade de utilização, caso o equipamento não funcione ou seu manuseio dependa da ajuda de terceiros;
- dificuldade de gestão do aparelho (frequentemente sem uso por longos períodos);
- seu caráter de solução “postiça”;
- a redução da largura útil da escada existente (condição de risco parcial para os usuários que a percorrem, particularmente em condições de emergência); e
- principalmente, seu forte impacto perceptivo que termina, quase sempre, alterando o espaço que vem a ocupar.

A implantação de plataforma elevatória de escada deve ocorrer apenas como hipótese extrema, a ser empregada exclusivamente em casos em que não seja praticável nenhuma outra solução.

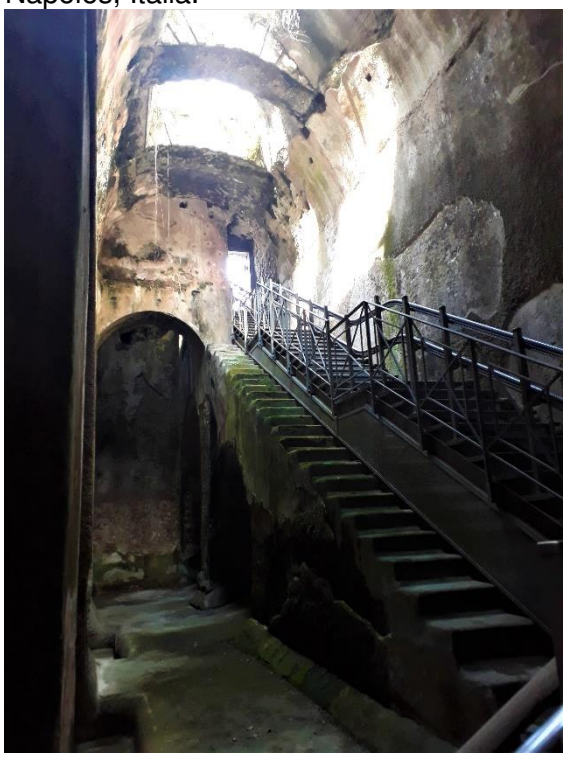
As Figuras 42 e 43 representam exemplo de plataforma elevatória para escadas instalada em sítio arqueológico. A opção por instalar, além da plataforma, uma escada metálica por cima da escada original criou forte impacto negativo ao local. Neste caso, a acessibilidade poderia ter sido resolvida com a instalação de elevador ao lado da escadaria original, caso possível, causando menor impacto, mesmo se tratando de elemento novo.

Figura 42 – Plataforma elevatória para escada. Piscina Mirabilis, Bacoli, Nápoles, Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 43 – Escadaria metálica sobre escada original. Piscina Mirabilis, Bacoli, Nápoles, Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Avançando com este quesito relacionado a “dispositivos para superação de barreiras ao acesso vertical”, Pane *et al* (2009, p. 98) ainda citam a adequação e melhoria de escadas, escadarias e rampas preexistentes. Este item possui uma abordagem interessante, já que, em sítios históricos, a presença desses elementos é muito frequente. Seguindo-se o conceito de *utenza ampliata*, pode-se adequar esses elementos urbanos e arquitetônicos, ampliando-se a sua utilização por um número

maior de pessoas por permitir o uso cômodo e seguro por pessoas com deficiência visual ou com *déficit* motor parcial.

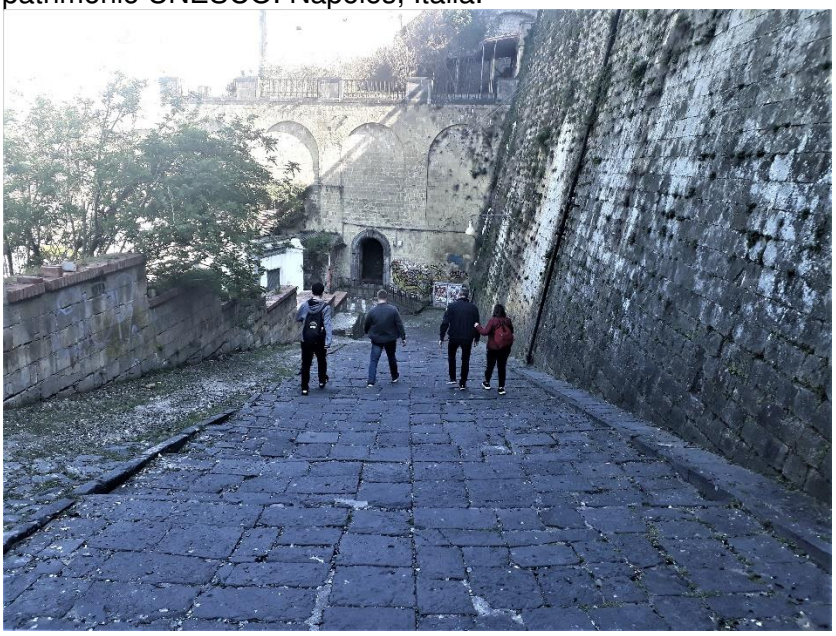
Uma escadaria histórica representa uma barreira para uma pessoa usuária de cadeira de rodas, obrigando-a a identificar um percurso alternativo e causando uma situação de discriminação. Outros dispositivos deverão estar disponíveis para o acesso vertical, quando a barreira caracteriza ou representa o próprio bem a tutelar.

Ao mesmo tempo, pequenas estratégias voltadas à solução de alguns inconvenientes próprios de tais estruturas, como, por exemplo, as relações fora do padrão ergonômico entre o passo e o espelho de uma escada (muitas escadas em ambientes urbanos apresentam passo demasiadamente largo para espelhos de pouca altura, além de falta de padronização das medidas desses elementos), a ausência de corrimãos e proteção contra quedas de lugares altos, o difícil ou impossível reconhecimento das rampas por pessoas com deficiência visual, podem receber simples soluções e, assim, melhorar notavelmente a utilização desses espaços e elementos por um número mais amplo de usuários (PANE *et al*, 2004).

A Figura 44 exemplifica uma escadaria histórica cujos degraus, devido à uniformidade do piso, são de difícil percepção para a pessoa que deseja descê-la. Além disso, as medidas dos degraus não são padronizadas, causando desconforto e insegurança ao usuário. A mesma escadaria, no sentido da subida, mostra fácil percepção da presença dos degraus (Figura 45).

Já a Figura 46 representa um exemplo de ausência de proteção contra quedas de altura significativa. O monumento poderia possuir corrimãos simples e de material compatível, seguindo os princípios gerais de intervenção na preexistência, como os instalados nas muralhas do sítio histórico das Figuras 47 e 48.

Figura 44 – Degraus de difícil percepção devido à uniformidade do piso. *Pedamentina San Martino*, escadaria histórica patrimônio UNESCO. Nápoles, Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 45 – *Pedamentina San Martino*, escadaria histórica patrimônio UNESCO. Nápoles, Itália.



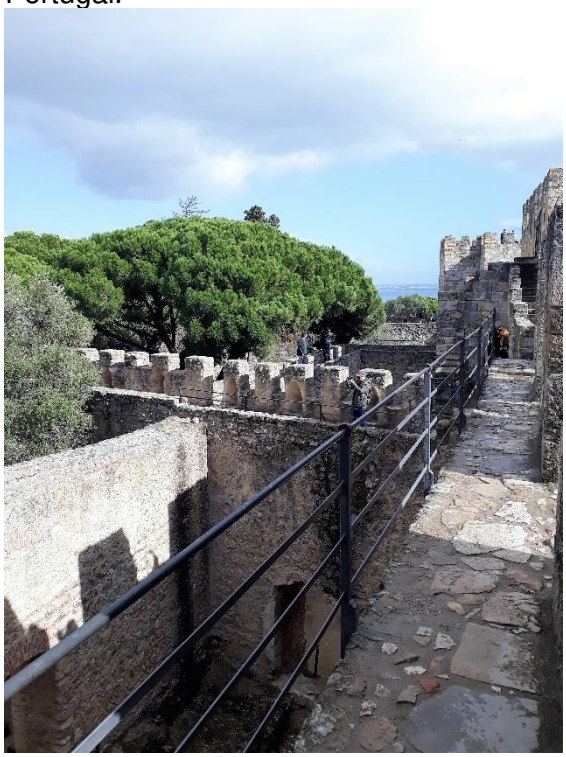
Fonte: Acervo da autora, 2019

Figura 46 – Percurso sem proteção contra queda do alto ao longo da muralha. Óbidos, Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 47 – Percurso sobre a muralha com proteção por meio de guarda-corpo metálico. Castelo de São Jorge, Lisboa, Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 48 – Percurso sobre a muralha com proteção por meio de mureta preexistente e guarda-corpo metálico. Castelo de São Jorge, Lisboa, Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Na Figura 49, a solução para facilitar o acesso dos ciclistas foi a instalação de guias para as rodas da bicicleta (detalhe na Figura 50), evitando-se a fadiga causada pela necessidade de carregar o equipamento ao subir ou descer longas escadarias.

Figura 49 – Guia para subida/descida de bicicleta, Belém, Portugal



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 50 –. Detalhe da guia para subida/descida de bicicleta, Belém, Portugal



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Normalmente as soluções para estes problemas são simples e pouco invasivas: a instalação de guarda-corpos e/ou corrimãos, por meio de um projeto cuidadoso, atento à normativa e com sinalização tátil; indicação tátil no piso no início e no final das rampas, principalmente na parte alta, por representar maior perigo; atenção à legibilidade das escadas, ou seja, da sua percepção por pessoas com deficiência visual com instalação de faixa indicativa realizada com material antiderrapante e de elevado contraste de cor ou de luz, respeitando-se a compatibilidade com o material original e garantindo-se a reversibilidade (PANE *et al*, 2009, p. 98-101).

Observa-se que um sistema integrado de soluções poderá resultar em condições ótimas de acessibilidade para muitos sítios históricos. Particulares soluções para a superação de desníveis em escala urbana, tais como o sistema “stramp” que consiste em interceptar transversalmente uma escada com uma rampa, obtendo-se uma integração dos dois sistemas, pode ampliar a acessibilidade de um local. Apesar dos interessantes resultados estéticos dessa solução, assinala-se o risco que este sistema pode apresentar para as pessoas com deficiência visual, o que requer também a previsão de um sistema de informação tátil e de contraste cromático (PANE *et al*, 2009, p. 101). A obrigatória ausência de corrimão neste tipo de solução também apresenta uma limitação à segurança do percurso. Um exemplo de uso do sistema “stramp” no Centro Histórico da cidade de Salvador é o existente na escadaria da Ladeira da Barroquinha (Figura 51), requalificada em projeto de urbanização idealizado pelo escritório Metro Arquitetos Associados no ano de 2013. A parte

superior da escadaria possui o referido sistema, como se nota em detalhe na Figura 52.

Figura 51 – Escadaria parcialmente executada com sistema “stramp”. Ladeira da Barroquinha, Centro Histórico de Salvador, Brasil.



Fonte: Metro Arquitetos Associados, 2015.

Figura 52 – Detalhe da escadaria parcialmente executada com sistema “stramp”. Ladeira da Barroquinha, Centro Histórico de Salvador, Brasil.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Outra solução indicada é a instalação de planos inclinados e funiculares, além de escadas e tapetes/esteiras rolantes. Os primeiros são utilizados em alguns centros históricos com a presença de colinas e escarpas. Podem ser instalados em colinas com variação na inclinação, usando um sistema de fole que abre ou fecha conforme a inclinação do percurso (Figuras 53 a 55) ou com inclinação constante (Figura 56). Também pode apresentar-se em cabine única ou várias cabines conjugadas (Figura 57). Em geral, os acessos são feitos pela lateral da cabine, mas interessante exemplo com acesso frontal, especialmente pensado para cadeirantes e pessoas em maca, é o existente na área externa do Hospital da Rede Sarah na cidade de Salvador (Figuras 58 e 59). Apesar desse exemplo não estar em sítio histórico, o modelo pode ser pensado também como solução para acessibilidade nesses locais.

Figura 53 – Funicular dos Guindais com sistema de fole que abre e fecha conforme a inclinação do percurso. Cidade do Porto, Portugal.



Fonte: Metro do Porto, 2019.

Figura 54 – Funicular dos Guindais com fole aberto na chegada à estação inferior. Cidade do Porto, Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 55 – Funicular dos Guindais com fole fechado na chegada à estação superior. Cidade do Porto, Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 56 – Plano Inclinado Gonçalves. Cabine única e acesso lateral. Centro Histórico de Salvador, Brasil.



Fonte: Acevo da autora, 2020.

Figura 57 – Funicular com várias cabines e acesso lateral. Centro histórico da ilha de Capri, Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 58 – Plano inclinado na área externa do Hospital Sarah, Salvador, Brasil. Projeto do arquiteto Lelé[46].



Fonte: Acervo da autora, 2020.

Figura 59 – Plano inclinado com acesso frontal na área externa do Hospital Sarah, Salvador, Brasil. Projeto do arquiteto Lelé.



Fonte: Acervo da autora, 2020.

[46] João Filgueiras Lima, o Lelé (1932 - 2014), arquiteto brasileiro que, dentre outros projetos significativos, desenvolveu os projetos para a Rede Sarah de Hospitais, considerados referência em arquitetura brasileira contemporânea.

Por sua vez, as escadas e esteiras rolantes apresentam limitações, como a inacessibilidade das escadas rolantes por pessoas em cadeiras de rodas (apesar da existência de modelos que permitem o uso), além do impacto visual, estrutural e material, que estas últimas soluções apresentam. A necessidade de monitoramento e manutenção constante desses equipamentos também é uma questão a se preocupar, porque exigem um controle muito específico do seu funcionamento, potencializado pela sua condição de estar, geralmente, ao ar livre. As Figuras 60 e 61 apresentam escadas rolantes ao ar livre. A primeira em pleno funcionamento e a segunda, sem funcionamento e isolada por alambrado devido à falta de manutenção.

Figura 60 – Escada rolante ao ar livre. Nápoles, Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 61 – Escada rolante ao ar livre, sem funcionamento por falta de manutenção. Nota-se o acúmulo de lixo. Nápoles, Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

4.1.4 **Monitoramento e manutenção**

Para garantir uma correta e boa utilização dos sítios históricos, além da desejada fruição do patrimônio, é de fundamental importância a previsão da gestão das novas intervenções realizadas e novos equipamentos porventura instalados, elaborando-se um bom planejamento voltado a estas questões, desde a fase de elaboração de projeto de acessibilidade e uso ampliado.

Na escolha de soluções projetuais, além dos critérios de ordem funcional, de estética e de tutela, deve-se avaliar também os custos de gestão, monitoramento e manutenção.

Virdia *et al* (2009, p. 129, tradução nossa) alertam que o plano de manutenção deve "[...] constituir elemento fundamental para a escolha das opções projetuais, seja tratando-se da realização de simples rampa ou de uma intervenção mais complexa." A manutenção comporta desde a garantia do bom funcionamento dos equipamentos, os cuidados de higiene e limpeza, a disponibilidade de informações e o acolhimento dos visitantes.

As situações voltadas à acessibilidade de sítios históricos são múltiplas e singulares, o que indica que soluções padrão são inexistentes. É necessária uma leitura específica e pontual do local, além da análise detalhada das exigências e do potencial de fruibilidade, adaptabilidade, visitabilidade e acessibilidade do sítio, na busca de soluções inovadoras e originais, de alta qualidade arquitetônica e atentas às normativas em vigor. Apesar da inexistência de soluções padrão, apresentam-se nos anexos B e C deste texto as diretrizes definidas pela publicação italiana *Linee Guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luogui di interesse culturale* (AGOSTIANO *et al*, 2009) para superação de barreiras em parques e jardins históricos, áreas e parques arqueológicos (Anexo B) e espaços urbanos (Anexo C).

4.2 O USO DE NOVOS MATERIAIS NAS INTERVENÇÕES PARA ACESSIBILIDADE

A visitabilidade e a acessibilidade aos bens preciosos, muitas vezes frágeis e delicados, testemunhos do passado e da memória a serem valorizados, exigem uma abordagem projetual própria do tempo de hoje, requerendo considerações metodológicas e disciplinares específicas.

> Tornar fruível um sítio arqueológico é, de fato, uma operação projetual que, a partir de critérios consolidados do restauro e da arqueologia, de conservação e de manutenção de vestígios do passado, requer mais contribuições disciplinares. De fato, a acessibilidade em um sentido amplo implica em escolhas operacionais e de projeto que requerem a coexistência de abordagens metodológicas específicas, de múltiplos níveis funcionais e culturais, tanto materiais quanto teóricos, participativos e contemplativos, em parte diferentes como uma expressão de razões e linguagens autônomas, que em qualquer caso, no respeito ao valor a ser transmitido e comunicado, deve coexistir e persistir na mesma questão. (GIARDIELLO, 2013, p. 140, tradução nossa).

Quando se fala em componentes novos que irão ser adicionados, no caso de intervenções projetuais na preexistência, Giardello (2013, p. 145) considera dois caminhos principais: aquele da “continuidade” e aquele da “distinção”, ou seja, da semelhança e da integração em alternativa à separação e descontinuidade linguística e simbólica.

O caminho da “continuidade’ ou da “separação” representa uma dialética sempre presente em qualquer operação de restauro, mas “[...] se quisermos olhar além do mero aspecto material e morfológico das intervenções, é oportuno avaliar que toda nova construção envolve uma intervenção em uma determinada situação histórica.” (GIARDELLO, 2013, p. 145, tradução nossa).

Zumthor, (2003, p. 140) considera que a qualidade da intervenção depende da capacidade de dotar o novo de propriedades que estabeleçam uma relação significativa de tensão com o preexistente e, o novo, para encontrar o seu lugar, deverá nos estimular a olhar para o existente de um modo inédito.

Nas intervenções de restauro e de visitabilidade de sítios arqueológicos é útil considerar outros critérios “[...] em parte inexplorados, como aquele da ‘ausência’ como valor oposto àquele da ‘presença’, e aquele da ‘leveza’, alternativo à tradicional ‘concretude’ material das intervenções do passado.” (GIARDELLO, 2013, p. 145 e 146, tradução nossa). O citado autor observa que o princípio da “ausência” simboliza a renúncia de um aspecto físico prevalecente. Representa a esperança de invisibilidade e permeabilidade do novo elemento, a fim de não interferir no testemunho preexistente, se traduzindo, do ponto de vista prático, na introdução de transparência como material ou técnica com a qual se constrói sem contraste, sem sobreposição ou anulação. O valor de “leveza” é próprio de soluções construtivas e modalidade de intervenção que não tem a pretensão de alterar o preexistente, modificando o ambiente. “Leveza” não entendida como o oposto de “peso”, mas na sua concepção teórica de modalidade de intervenção “leve” (GIARDELLO, 2013, p. 146).

O princípio de “ausência” leva à introdução, no âmbito do restauro e da arqueologia, de materiais pouco presentes, não invasivos e utilizados de modo a não interferir naquilo que deve ser evidenciado, ou seja, o elemento preexistente.

Dentro desses princípios, entre os materiais que representam a ausência, o principal é o vidro. Falar em vidro significa falar de qualidades como a transparência

que permite que esse material se deixe transpassar pelo sentido da visão. O vidro, utilizado como material de construção, pode fechar ou separar, definir e conter, sem interromper a percepção daquilo que está além.

> Para além dos indispensáveis aprofundamentos tecnológicos no uso de tal material, uma estrutura realizada apenas em vidro tem a capacidade de ser, fisicamente, um espaço concluso, um elemento possível de se percorrer e atravessar, uma proteção concreta e sólida, mas, ao mesmo tempo, graças a sua peculiaridade intrínseca, tem a capacidade de deixar inalterada a sua relação visual com o entorno [...]. (GIARDELLO, 2013, p. 146 e 147, tradução nossa).

Onde a ausência não é diretamente um fim a se perseguir, onde se possa ou deva aceitar inclusão ou adição de novos elementos, intervém a leveza, não como característica peculiar do material, mas se referindo ao modo de usar, colocando-se em evidência as características físicas e perceptíveis de um determinado componente já existente. A leveza pressupõe uma postura de respeito à estratificação histórica existente (GIARDELLO, 2013, p. 147) e evidencia modos de construir distintos da tradição construtiva original.

A leveza traduz o contemporâneo e parece coerente com o desejo de ser reversível e flexível, conforme hoje se orienta nas intervenções na preexistência.

Sobre o uso do vidro na arquitetura, Lignola (2013, p. 418) lembra que historicamente este material era utilizado apenas como invólucro da edificação, em virtude da sua transparência, podendo equilibrar a exigência de proteção contra as intempéries e o desejo de abertura à luminosidade natural.

O uso do vidro, popularizado após a Revolução Industrial, assume um importante papel como elemento novo, leve, transparente e símbolo de desenvolvimento tecnológico, em contraste com a matéria antiga presente em edifícios e sítios preexistentes.

Lignola (2013) considera que, atualmente, graças à evolução tecnológica, pode-se tirar proveito, dentre as características físicas do vidro, não só da transparência, mas também das suas características mecânicas. Em recentes e significativas obras de edificações, já é difundido o uso do vidro no âmbito estrutural, em pilares, coberturas e escadas, por exemplo. Lignola (2013, p. 419, tradução nossa) adverte que “Construir com vidro requer que se leve em consideração os aspectos específicos essencialmente ligados à sua fragilidade intrínseca.” Porém, “Uma abordagem consciente de projeto, pode levar a soluções técnicas que consintam [...] chegar a níveis de confiança e segurança análogos àqueles obtidos, por exemplo, com o

concreto ou o aço, mas com um nível de ecosustentabilidade inigualável.” (LIGNOLA, 2013, p. 419, tradução nossa).

Para além de soluções estruturais, quando se opta pelo contraste entre o antigo e o novo, entre o pesado e o leve ou entre o opaco e o transparente, o vidro, segundo Andrade Júnior (2014), em determinadas intervenções arquitetônicas, utilizado de forma pontual, é capaz de destacar adequadamente a intervenção contemporânea, justamente pelo contraste com a preexistência. Andrade Junior (2014, p, 34) considera que “[...] é justamente esse contraste entre leveza e transparência do vidro frente à massa e à opacidade da edificação ou conjunto arquitetônico preexistente que permite que se estabeleça essa rica e interessante relação entre o novo e o antigo, [...].” Sugere ainda que há “[...] casos em que a adoção do vidro – ou de outro material igualmente leve e translúcido, como o policarbonato – é, indiscutivelmente, a única solução capaz de resolver um determinado problema, [...].” (ANDRADE JÚNIOR, 2014, p. 34).

Pelas características descritas, o vidro tem sido largamente utilizado em intervenções na preexistência, das mais simples às mais complexas e também em ambientes urbanos, em situações cuja transparência do material é fator indispensável, como nos exemplos das Figuras 62 a 64. Na Figura 62, a cabine de vidro do elevador para acesso ao funicular quase não se nota em meio à paisagem histórica.

Figura 62 – Cabine de vidro do elevador para acesso ao Funicular dos Guindais, Centro Histórico da cidade do Porto, Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 63 – Percurso em direção ao Funicular dos Guindais. A cabine de vidro do elevador para acesso ao funicular quase não se nota em meio à paisagem histórica. Centro Histórico do Porto, Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 64 – Rampa com guarda-corpo em vidro. Acesso por uma das portas secundárias da fachada principal da Igreja de Nossa Senhora da Encarnação, Largo do Chiado, Lisboa, Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Referindo-se a materiais a serem selecionados para uso em projetos de acessibilidade em sítios históricos e arqueológicos, Agostiano (2013, p.154) observa:

> As intervenções projetuais voltadas a melhorar a acessibilidade devem [...] ser, o quanto possível, simples, evitando-se soluções muito invasivas que possam trazer mudanças intensas ou incompatíveis com as características ambientais ou culturais do sítio. Sobretudo, a escolha dos materiais a utilizar para realizar novas estruturas devem levar em conta as características do contexto, seja histórico ou natural (cores, insolação, etc.). Cada intervenção deve, por outro lado, ser avaliada em função da sucessiva gestão e manutenção, seja do ponto de vista técnico ou econômico: muitas vezes uma má gestão impede a plena utilização do complexo cultural que, obedecendo-se à lei, seria acessível (equipamentos e serviços que não funcionam ou temporariamente indisponíveis, rampas ou passarelas com elementos desligados, gastos ou danificados, percursos parcialmente obstruídos por vegetação ou obstáculos de vários gêneros, carência geral de limpeza, etc.). (AGOSTIANO, 2013, p. 154, tradução nossa).

Sobre esta questão, Lignola (2013, p. 418) cita os seguintes critérios de intervenção que devem ser considerados: baixo nível de invasão, reversibilidade, compatibilidade com o preexistente, durabilidade. Critérios esses já previstos largamente pelos documentos e normas internacionais. Para o citado autor, além desses, outros critérios também devem ser considerados, como: eficácia, simplicidade de execução e ecosustentabilidade. A facilidade de manutenção é também um item que não deverá ser desprezado.

De acordo com o exposto, além do vidro, outros materiais, como os metálicos, serão aqui considerados, apenas como exemplos de possível uso compatível com os critérios anteriormente citados.

Para Monetta (2013, p. 399), nas intervenções para acessibilidade em sítios arqueológicos, o tema da utilização do material e da técnica mais apropriada é de total relevância. Assim, um dos aspectos mais determinantes é o conhecimento dos materiais metálicos, que podem ser amplamente utilizados em soluções para acessibilidade, e dos fenômenos de degradação que os atingem. Em termos de degradação, a forma mais comum de corrosão ocorre quando o material se encontra em contato direto com o ar que contém outros compostos químicos, a exemplo da proximidade do mar, de indústrias poluentes ou da atmosfera urbana poluída (corrosão atmosférica). A determinação do material a ser utilizado deve levar em consideração esses aspectos combinados com os critérios determinados pelas normas de conservação e restauro do patrimônio edificado. Por isso, do ponto de vista

tecnológico, a habilidade do projetista é aquela de usar o material que torne a vida do equipamento o mais longa possível, nas condições desejadas e de acordo com um custo economicamente aceitável (MONETTA, 2013, p. 400).

Como exemplos de materiais metálicos apropriados a essas situações, Monetta (2013) considera o titânio, o alumínio e alguns tipos de aço, por resistirem bem à corrosão atmosférica.

O aço inoxidável possui elevada resistência à corrosão, bom aspecto estético, boas características de modelagem e facilidade de limpeza. Por causa destas características, é um material que se adequa a objetos que devem ser manuseados, a exemplo do corrimão com informações em Braille instalado no Castelo Sant'Elmo (Nápoles – Itália) que descreve, para as pessoas com deficiência visual, o panorama em frente (Figura 65).

Figura 65 – "Follow the shape" do artista Paolo Peddu. Texto em Braille inserido no corrimão do terraço do Castelo Sant'Elmo, Nápoles, Itália.



Fonte: Explorer Naples, 2020.

Outro tipo de aço que tem sido bastante utilizado em intervenções na preexistência é o aço corten[47]. Sua resistência à corrosão pelos agentes atmosféricos se deve à camada de proteção de óxido que se forma na superfície do material. Monetta (2013, p. 406, tradução nossa) esclarece que “Em condições meteorológicas normais, a pátina se forma em cerca de 18 a 36 meses, se a superfície é exposta alternadamente a um ambiente úmido/seco.” O citado autor prossegue: “A pátina, no início, assume uma cor marrom-avermelhada, mas com o tempo vira uma tonalidade mais escura.” (MONETTA, 2013, p. 406, tradução nossa). O aço corten, utilizado em ambientes históricos externos, como no exemplo da Figura 66, cria uma unidade de coloração que se adequa de modo harmônico ao material antigo.

Figura 66 – Intervenção contemporânea em aço corten para permitir acesso e visitação à ruína. Castello dei Doria, Dolceacqua, Liguria, Itália. Projeto de LD + SR architetti. Ano: 2012-2015.



Fonte: Archdaily, 2020.

O titânio, por sua vez, possui uma ótima resistência à exposição atmosférica e possui uma peculiaridade: se adequadamente tratado, o titânio pode formar facilmente óxido colorido. Esse material vem sendo amplamente utilizado também em aplicações não estruturais devido às características estéticas que pode assumir, resultando em obras de interessante impacto cromático (MONETTA, 2013, p. 407). Nas intervenções em ambientes históricos essa característica poderá, se usada com critério, facilitar a leitura entre o antigo e o novo e chamar atenção para o ambiente que se deseja valorizar.

[47] O nome aço COR-TEN deriva das principais características do material: elevada resistência à corrosão (CORrosion resistence) e elevada resistência mecânica (TENsile strenght). (MONETTA, 2013, p. 406).

Nesta abordagem sobre materiais novos, pode-se citar também o alumínio, por ter uso estrutural e funcional amplo e ótima resistência à corrosão na maior parte dos ambientes agressivos onde é exposto, mas, por suas características físicas é de fundamental importância efetuar um tratamento de proteção ao material (MONETTA, 2013, p. 407).

Conforme visto, uma gama de materiais utilizados em intervenções novas em ambientes históricos e arqueológicos podem, ao tempo em que solucionam questões de acessibilidade, possuir qualidades estéticas positivas e cumprir as diretrizes e princípios do restauro e do *design* universal.

Além das diretrizes, dos materiais que melhor se adequam às questões estéticas e de segurança e durabilidade e da legislação direcionada à acessibilidade e ao conceito de usuário ampliado, uma rota acessível em sítio histórico de interesse turístico deve possuir requisitos que ultrapassem essas questões. O conceito de hospitalidade e acolhimento, assim como aspectos de legibilidade ambiental, também são relevantes quando se trata de proporcionar máxima fruição e valorização do patrimônio cultural.

4.3 ALÉM DA LEGISLAÇÃO E DAS DIRETRIZES: ACOLHIMENTO TURÍSTICO, HOSPITALIDADE E LEGIBILIDADE

Esta subseção aborda o Turismo Cultural e o interesse crescente de visitantes por lugares de valor histórico e arqueológico, apresenta os conceitos de acolhimento, hospitalidade, legibilidade e suas relações com a acessibilidade urbana, partindo-se da consideração de que a existência de acessibilidade é um requisito para a hospitalidade de um local[48].

A legibilidade será referida na segunda parte desta subseção. Seguindo o mesmo enfoque de Duarte e Cohen (2004), esta parte do texto está voltada para a reflexão de dois importantes fatores que norteiam o processo de apreensão do espaço urbano: o sentido de visão e as características do deslocamento. Esta reflexão se baseia nos

[48] A Organização Mundial do Turismo, convencida de que a acessibilidade a instalações, produtos e serviços turísticos deve ser parte central de qualquer política turística responsável e sustentável, desenvolveu em 2005 (e atualizou em 2013) uma série de recomendações para que seus países membros, do quais o Brasil faz parte, possam desenvolver e consolidar o Turismo Acessível. A própria OMT define Turismo Acessível como uma forma de Turismo que envolve um processo colaborativo entre as partes interessadas (*stakeholders*) que permite que as pessoas com requisitos específicos de acesso, incluindo mobilidade, visão, audição e dimensões cognitivas, possam utilizar, de forma independente e com equidade e dignidade, a oferta de produtos, serviços e ambientes turísticos que, por sua vez, devem ser projetados com base no *design* universal (OMT, 2013).

estudos de legibilidade e percepção ambiental desenvolvidos nos anos 1960 por Cullen (1983) e Lynch (1997). Entende-se que a legibilidade e a percepção ambiental estão intrinsecamente relacionadas ao nível de acessibilidade de um sítio histórico e/ou arqueológico.

4.3.1 Turismo, destinos turísticos, acolhimento e hospitalidade

O turismo, atividade econômica e social que tem se desenvolvido a cada dia e aumentado sua importância e significado para diversas nações no mundo, se bem planejado e gerido, pode colaborar com a conservação do patrimônio, na medida em que cidades e sítios históricos transformam-se em atrativos turísticos. O interesse por conhecer locais históricos tem aumentado, principalmente devido à disponibilidade de informações e facilidades em consumir viagens. O consumidor de turismo é motivado principalmente pela prática do lazer, por conhecer culturas diversas e vivenciar elementos significativos do patrimônio histórico e cultural (REIS, 2015, p. 24). Esse segmento da atividade turística é denominado Turismo Cultural[49] e se refere a:

> Um tipo de atividade turística em que a motivação essencial do visitante é aprender, descobrir, experimentar e consumir as atrações/produtos culturais tangíveis e intangíveis em um destino turístico. Essas atrações/produtos estão relacionadas(os) a um conjunto de características materiais, intelectuais, espirituais e emocionais distintas de uma sociedade que engloba artes e arquitetura, patrimônio histórico e cultural, patrimônio gastronômico, literatura, música, indústrias criativas e culturas vivas com seus estilos de vida, valores, crenças e tradições. (OMT, 2017, s.p., tradução nossa).

O Turismo Cultural abriga diversas categorias: patrimonial, artístico, arqueológico, museológico, gastronômico, etnográfico, dentre outros. Essa divisão se dá porque o Turismo Cultural está relacionado com a existência de visitantes com motivações diversas. Especificamente a categoria Turismo Patrimonial pode assim ser definido:

> O turismo patrimonial pode ser definido como o movimento de pessoas para conjuntos de interesse patrimonial, localizados em lugares onde não residem, tanto em seu país quanto no exterior, para conhecê-los e vivenciar experiências, mais ou menos profundas, relacionadas a eles. (VINEUSA; TORRALBA, 2019, p. 134 e 135).

Vineusa e Torralba (2019, p. 135) identificam cinco tipos diversos de turistas culturais/patrimoniais:

---

[49] Definição adotada durante a 22ª Sessão da Assembleia Geral da OMT realizada em Chengdu, China (11 a 16 de setembro de 2017).

O turista patrimonial intencional: procura uma experiência enriquecedora e profunda com o bem, visto que este é o principal motivo por trás da escolha do local de visita.

O *turista patrimonial de locais de interesse*: o legado cultural também é o principal motivo para visitar um destino, mas a experiência e o contato com ele são superficiais.

O *turista patrimonial por acaso:* é aquele que não viaja por motivos patrimoniais, mas acaba por ter uma profunda experiência nesse sentido.

O turista patrimonial ocasional: o bem é um motivo secundário da viagem e a experiência e o contato com ele são superficiais.

O *turista patrimonial secundário:* é aquele que não viaja por razões patrimoniais, mas participa de visitas aos conjuntos ou marcos patrimoniais e tem experiências superficiais.

Independente da motivação do visitante, o contato com locais e bens patrimoniais resulta numa experiência que poderá colaborar decisivamente para a compreensão, apreensão e valorização do patrimônio. Esse fenômeno e interesse ocorre principalmente em relação a cidades que possuem sítios considerados Patrimônio Mundial pela Unesco.

Pololikashvili, secretário geral da Organização Mundial do Turismo (OMT)[50] esclarece que um estudo da OMT realizado no ano de 2018 indica que 40% dos turistas identificam-se como viajantes culturais. Para Pololikashvili, (2019, p. 35) "Essa proporção deve aumentar para acompanhar a demanda por experiências únicas e autênticas, uma vez que a vivência da cultura local oferece a chance de compreender determinado lugar, seu povo e sua história."

O turismo é um dos principais vetores de desenvolvimento sustentável em todo o mundo, podendo ser um catalizador de oportunidades de crescimento econômico e social. "Quando bem administrados, os setores cultural e turístico convergem para melhorar vidas, criando oportunidades tanto no presente quanto no futuro." (POLOLIKASHVILI, 2019, p. 35).

Sobre a gestão turística de sítios culturais Bógea esclarece:

> A adequada gestão turística dos sítios culturais possibilita a estruturação de destinos na perspectiva da valorização da cultura, proporcionando ao visitante uma experiência ampliada, na qual tem contato com a história da cidade e da região, com celebrações, arte, arquitetura, culinária, bem como com a dinâmica das comunidades,

[50] Na data de conclusão deste texto, Zurab Pololikashivili mantinha-se como secretário geral da OMT.

> agregando valor, gerando renda e valorizando a cultura e o patrimônio. (BÓGEA, 2019, p. 8).

Flores e Mendes (2014) destacam que o turismo é uma indústria em franco desenvolvimento[51] e que o destino turístico está no centro como principal atração. Deve estar estruturado e preparado para acolher o visitante que o escolheu dentre inúmeras e atrativas possibilidades.

O conceito de destinos turísticos perpassa uma variedade de pontos de vistas. Várias correntes de estudiosos e investigadores de diversas ciências como a geografia, economia, filosofia, antropologia, psicologia e administração contribuem para a formação do conceito de Destino Turístico. Flores e Mendes (2014) apresentam alguns conceitos, segundo a perspectiva de algumas dessas áreas:

Para a geografia, o destino turístico apresenta-se numa área com limites físicos definidos, configurando-se um elemento integrante do sistema turístico.

Para a economia a destinação turística deixa de ser um conjunto de recursos naturais, culturais ou ambientais, assumindo uma configuração de um produto global, atraente e disponível em uma determinada área. Uma oferta de bens e serviços turísticos.

Numa perspectiva sociocultural, segundo Framke (2002), o destino turístico é apresentado como o resultado da prática social, sendo que cada atividade acontece em um lugar, e essas atividades formam o lugar.

A escolha de um destino turístico por um viajante praticante do Turismo Cultural perpassa questões objetivas como tempo de deslocamento da origem ao destino, infraestrutura local, oferta de atrativos variados, meios de hospedagem, gastronomia e recursos culturais diferenciados, além de elementos subjetivos como a imagem e conceitos divulgados e percebidos por meio de redes de relacionamento social e da mídia, que influenciam na formação do conceito de hospitalidade local e da consideração de determinados destinos como hospitaleiros.

A atividade turística encontra-se inserida em um contexto maior, o da hospitalidade, que, por sua vez, está incluso no conceito mais abrangente de acolhimento turístico. Na ideia de acolher, existe a hospitalidade. “A palavra acolher significa receber, cuidar, proteger, aceitar, hospedar, abrigar, agasalhar, atender,

[51] Mesmo quando ocorre uma retração na atividade turística mundial devido a situações de impacto global como guerras e pandemias, o turismo retoma o seu desenvolvimento quando essa situação passa. Essa é uma das características da atividade turística denominada *sensibilidade*.

recepcionar.” (AVENA, 2006, p. 141). Acolher alguém implica em preocupar-se com seu conforto, o que inclui sua salvaguarda (AVENA, 2003, p. 191). O conceito de acolhimento inclui três categorias básicas, também consideradas expectativas fundamentais do visitante: o reconhecimento, a hospitalidade e o cuidado (AVENA, 2006).

A expectativa do reconhecimento indica que o visitante deseja ser reconhecido como um ser humano, que deve ser respeitado em seus direitos e recebido como aquele cuja presença é desejada. A hospitalidade é um conceito que historicamente acompanha o homem e cujos componentes da hospitalidade antiga são o reconhecimento, a proteção e a aceitação. O visitante espera que o acolhedor faça tudo para protegê-lo. O cuidado consiste em orientar aquele que chega para facilitar a sua estada ou visita. Equivale a suprir o visitante de todas as informações e oferecer-lhe os serviços necessários (AVENA, 2006, p. 145).

A palavra hospitalidade teria aparecido pela primeira vez na Europa, provavelmente no início do século XIII. Sua origem vem da palavra latina *hospitalitas* que, por sua, vez, deriva da palavra *hospitalis*. Designava a hospedagem gratuita oferecida aos viajantes acolhidos nos conventos, hospícios e hospitais (GRINOVER, 2002, p. 27).

Hoje, a hospitalidade não pode ser vista como simples ato de abrigar e oferecer alimento, sob pena de se reduzir a noção de hospitalidade, conforme observa Cruz (2002, p. 39), afastando-a de sua relação com outros campos do conhecimento, como a sociologia, a antropologia, a geografia, a arquitetura e o urbanismo, por exemplo. A hospitalidade é um fenômeno complexo relacionado ao ato de acolher, em toda a amplitude, envolvendo um conjunto de estruturas, serviços e atitudes que proporcionam bem-estar (CRUZ, 2002, p. 39), segurança e confiança ao seu usuário.

Grinover (2002), defendendo este mesmo raciocínio, esclarece:

> Hoje, o conceito de hospitalidade estende-se para além dos limites de hotéis, restaurantes, lojas ou estabelecimentos de entretenimento. [...] Esta [...] é uma atividade, um campo de conhecimento que se vale de certas práticas que vão desde o planejamento, visando soluções de problemas concretos do dia-a-dia de seus produtos e serviços, até recortes específicos, não apenas da antropologia, da sociologia, da história, da geografia, da economia, da política, etc., mas também das ciências e tecnologias aplicadas à administração, à educação, à comunicação, à arquitetura, ao urbanismo, ao planejamento ambiental, aos recursos naturais, etc. (GRINOVER, 2002, p. 27).

A hospitalidade é um fenômeno sociocultural e de natureza espacial, uma vez que engloba o espaço físico, a cidade e sua infraestrutura, que deve estar preparada para receber o visitante com segurança e provocar o sentimento de confiança e satisfação.

Ao aproximar a hospitalidade do campo da arquitetura e do urbanismo e considerando-se a hospitalidade como a oferta de segurança, conforto físico e psicológico que compõem os serviços ofertados pelas cidades, pode-se inferir que a hospitalidade possui natureza profissional, ultrapassando o sentido do ato de acolher um visitante e da atitude cordial do anfitrião.

Abordando o fenômeno da hospitalidade do ponto de vista da sua relação com o território e considerando que uma parcela da hospitalidade é fruto da organização socioespacial do território, Cruz (2002, p. 40) afirma que "[...] a hospitalidade possui um espectro muito mais amplo do que um único campo do conhecimento seria capaz de revelar [...]." e, por isso, "Alguns lugares são mais hospitaleiros que outros e isso possivelmente se dá em função da dimensão socioespacial subjacente ao ato de acolher um visitante." (CRUZ, 2002, p. 40).

Na sua dimensão espacial, a hospitalidade urbana possui características específicas, conforme aponta Cruz (2002, p. 45), uma vez que as cidades ocupam lugar de destaque na Geografia do Turismo, devido a razões como: a atratividade dos núcleos urbanos decorrente da diversidade de recursos; a centralidade que possuem em relação às redes de transportes; e seu protagonismo nas representações mentais do espaço geográfico.

Percebe-se que a criação de um ambiente hospitaleiro em determinadas escalas geográficas, seja local ou regional, envolve ações específicas de políticas públicas voltadas para a consolidação da oferta de bens e serviços de qualidade e confiabilidade para os cidadãos e visitantes[52]. Na escala local, "As cidades são

[52] O Ministério do Turismo do Brasil, ao considerar o Turismo Acessível como uma via de inclusão no âmbito do Turismo Social, entre os anos de 2006 e 2016, apoiou projetos que visavam à acessibilidade urbana, à adaptação de atividades turísticas e à sensibilização e disseminação de orientações acerca da acessibilidade nos mais diversos setores ligados à atividade turística. Dentre esses projetos, destaca-se o *Estudo do Perfil do Turista - Pessoa com Deficiência*. Esse estudo, realizado em parceria entre a Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República e a UNESCO, é resultado de uma das metas do *Programa Turismo Acessível* lançado em novembro de 2012 pelo Ministério do Turismo. Dentre os objetivos desse estudo estava a implantação de um sistema de certificação de informações acerca da acessibilidade de empreendimentos e atrativos turísticos de destinos brasileiros e o apoio à implantação e adequação de infraestrutura turística e de apoio ao turismo acessível nas 12 cidades-sede da Copa do Mundo de Futebol de 2016. Mesmo com objetivos de tal importância e abrangência, o programa apresentou poucos resultados práticos. Este e os demais projetos do MTur voltados ao Turismo Acessível estão apresentados no Apêndice C desta pesquisa.

espaços privilegiados quanto à concentração de atrações, serviços, simbolismos e produções culturais." (CASTROGIOVANNI; GASTAL, 1999, p. 6).

Os centros históricos e os sítios arqueológicos, especificamente, possuem um singular poder de atração e sedução. O visitante busca, na paisagem e no espaço construído, elementos diferentes do seu ambiente cotidiano. A capacidade da cidade, ou de determinadas regiões e locais da cidade[53], de surpreender e de "falar" de maneira diversa da "linguagem" comum é o que atrai e estimula o movimento do visitante. Este é um ponto fundamental, uma vez que a hospitalidade, vista desse ângulo, é influenciada pelas especificidades de cada local.

O visitante ou habitante local, quando chega a um sítio histórico e percorre os espaços que constroem essa forma urbana, é submetido a diversas percepções, situações e processos de informação (GRINOVER, 2006). São impostos elementos que o envolvem e aguçam sua percepção quanto à hospitalidade do local. Um desses elementos é o nível de acessibilidade existente.

A cidade que oferece acessibilidade e permite que seus visitantes e moradores possam dedicar-se à contemplação do seu patrimônio, fornece, por conseguinte, hospitalidade. Grinover (2002, p. 35) afirma que "[...] a cidade torna-se mais hospitaleira na medida em que o usuário a 'lê' com mais facilidade e seus elementos constitutivos são percebidos e interpretados sem grandes esforços." Percebe-se, portanto, que a imagem e a leitura do espaço urbano serão, também, elementos definidores da hospitalidade local e que as rotas acessíveis deverão proporcionar ou contribuir para a legibilidade dos sítios históricos e a consequente valorização que daí pode advir.

4.3.2 Legibilidade e rotas acessíveis

Para o observador visitante de um sítio antigo, destacadamente o visitante PDL, melhor fruir a imagem do ambiente, a rota acessível deverá proporcionar uma experiência rica em qualidades visuais. Uma dessas qualidades é a legibilidade ou clareza aparente da paisagem local. A legibilidade é definida por Lynch (1997) como a facilidade com que as partes de uma paisagem podem ser reconhecidas e

[53] A praça pública teve (e tem) um considerável papel como lugar hospitaleiro. A praça, como centro vital da cidade histórica, reunia funções múltiplas e manifestações variadas do cotidiano. Nas cidades turísticas, as praças ainda se apresentam como locais de referência e manifestações socioculturais espontâneas ou organizadas pelo poder público ou entidades privadas.

organizadas num modelo coerente. Assim, uma cidade legível seria aquela cujos bairros, marcos ou vias fossem facilmente reconhecíveis e agrupados num modelo geral.

Lynch (1997) destaca que uma imagem clara permite uma locomoção mais fácil e rápida. Uma boa imagem ambiental oferece a seu possuidor um importante sentimento de segurança emocional, provocando uma relação harmoniosa entre o indivíduo e o mundo a sua volta.

Lynch (1997) afirma que a legibilidade é crucial para o cenário urbano e, ainda que a clareza ou legibilidade não seja o único atributo de uma bela cidade, possui especial importância, quando se consideram os ambientes na escala urbana de dimensão, tempo e complexidade. Para compreensão disso, deve-se levar em consideração a cidade como a percebem seus habitantes.

A imagem da cidade é percebida por uma combinação de sentidos. Lynch (1997) observa que para estruturar e identificar um ambiente são usados indicadores, como as sensações visuais de cor, forma, movimento da luz, e os sentidos como olfato, audição, tato, além da cinestesia. Afirma que uma imagem precisa ter várias qualidades para que tenha valor em termos de orientação no espaço. Deve ser suficiente, verdadeira e adaptável a mudanças. Por exemplo: um mapa deve ser bom o suficiente para conduzir ao destino desejado. Deve ser claro de maneira a economizar esforço mental, ou seja, deve ser legível.

Lynch (1997) também apresenta um conceito importante para esta análise. O conceito de imaginabilidade. Evidencia-se, então, a necessidade da existência de cidades altamente “imagináveis” (evidentes, legíveis ou visíveis), que convidam o olhar a uma atenção e participação maiores, nas quais o domínio sensorial do espaço seja ampliado e aprofundado, de forma que o observador possa perceber novos impactos sensoriais e onde seja bem orientado e possa deslocar-se com facilidade. Uma cidade (nesta abordagem, um sítio cultural) deve ser dotada de alta imaginabilidade e, portanto, de alta legibilidade.

Ainda segundo Lynch (1997), os elementos que as pessoas utilizam para estruturar sua imagem da cidade podem se agrupar em cinco grandes grupos: caminhos, limites, bairros, pontos nodais e marcos. O Quadro 6, a seguir, define esses grupos, relacionando-os com as rotas acessíveis.

Quadro 6 – Elementos estruturadores da imagem da cidade de acordo com Lynch e sua relação com as rotas acessíveis.

GRUPO	**DEFINIÇÕES E CARACTERÍSTICAS**	**RELAÇÃO COM ROTAS ACESSÍVEIS**
Caminhos	"[...] são os canais ao longo dos quais o observador se move, usual, ocasional, ou potencialmente." (LYNCH, 1960, p. 58). Podem ser ruas, calçadas/passeios, linhas de trânsito, canais, estradas-de-ferro. Os caminhos são os principais elementos estruturadores da percepção ambiental, pressupõem deslocamento e podem apresentar continuidades ou descontinuidades.	As rotas acessíveis são caminhos contínuos que apresentam limites físicos e podem possuir barreiras.
Limites	São elementos lineares, constituídos pelas bordas de duas regiões distintas, configurando quebras lineares na continuidade. Podem ser barreiras (rios, estradas, viadutos) ou elementos de ligação (praças lineares, ruas de pedestres).	Para as rotas acessíveis, os limites podem representar barreiras físicas à acessibilidade ou, no caso dos elementos de ligação, são elementos estruturadores da rota.
Bairros	São regiões ou partes razoavelmente grandes da cidade na qual o observador 'entra', e que são percebidas como possuindo alguma característica comum, identificadora. (LYNCH, 1960). São áreas homogêneas em relação a características como texturas, espaços, formas, detalhes, símbolos, tipos de edificação, usos, atividades, habitantes, grau de conservação, topografia.	Rotas acessíveis históricas localizam-se em bairros que possuem algumas dessas características homogêneas citadas. Sítios históricos, em geral, apresentam limites precisos e conformam bairros específicos muitas vezes denominados "centros históricos".
Pontos nodais	São pontos estratégicos na cidade, onde o observador pode estar/entrar. São importantes focos para onde se vai e de onde se vem. Podem ser esquinas, praças, bairros, centros puramente comerciais, pontos de confluência do sistema de transporte ou, mesmo, uma cidade inteira, caso a análise seja feita em nível regional. Geralmente atraem muitas pessoas e são utilizados como referências.	Em relação às rotas acessíveis, pontos como praças e esquinas servirão como referência ou como área de descanso e contemplação. Pontos nodais apresentam-se como locais ideais para a implantação de equipamentos como mapas da rota acessível e maquetes táteis, por exemplo.
Marcos ou pontos marcantes	"São outros tipos de referência, mas, neste caso, o observador não está dentro deles, pois são externos. São normalmente representados por um objeto físico definido de modo simples: edifício, sinal, loja ou montanha." (LINCH, 1960, p. 59). Implica em distinção e evidência em relação a outros elementos. Alguns podem situar-se a grandes distâncias, sendo usados como referências e símbolo de direção: torres de igrejas, cúpulas douradas, por exemplo. Outros podem estar a certa proximidade: fachadas de lojas, árvores e outros detalhes urbanos que são usados como indicação de identidade.	Nas rotas, os marcos serão referência de direção. Devem estar presentes na definição de uma rota acessível para facilitar o deslocamento e orientação do usuário da rota.

Fonte: Elaborado pela autora a partir dos conceitos de Lynch (1960).

Cullen (1983), ao tratar da percepção visual do ambiente urbano enquanto experiência estética e emocional (*townscape*), chama atenção para o impacto visual da cidade sobre seus habitantes ou visitantes, observando que “um conjunto de edifícios adquire um poder de atração visual a que dificilmente poderá almejar um edifício isolado” (CULLEN, 1983, p. 9). Considera que “num conjunto edificado ocorrem fenômenos que não se verificam nunca em relação a um conjunto isolado” (CULLEN, 1983, p. 9) e que é normal que um transeunte fique mais surpreendido com a visão da composição do grupo do que com a de uma construção específica, isolada.

Para Cullen (1983) existe a arte do relacionamento, cujo objetivo é a reunião de elementos que concorrem para a criação de um ambiente de maneira que despertem emoção ou interesse. Ao abordar a visão, sentido por meio do qual o ser humano apreende o que lhe rodeia, o citado autor observa que a visão tem o poder de invocar reminiscências e experiências. Assim, o meio ambiente suscita reações emocionais dependentes ou não da vontade de quem o utiliza.

Desse modo, Cullen (1983) considera três aspectos pelos quais o meio ambiente pode gerar respostas emocionais: *ótica*, *local* e *conteúdo*. Ao considerar o aspecto *ótica*, apresenta o que denomina Visão Serial, ou seja, a paisagem urbana a surgir como uma sucessão de surpresas ou revelações súbitas. Os elementos da cidade exercem sobre as pessoas um impacto de ordem emocional. O cérebro humano, reagindo aos contrastes existentes na paisagem, percebe uma cidade (ou um sítio cultural dotado de rota acessível, considerando-se a abordagem aqui apresentada) mais visível, animada de vida e longe de passar por um local amorfo e sem características marcantes.

A Visão Serial pressupõe deslocamento e absorve o percurso como uma série de quadros sucessivos e diferenciados, ou seja, uma sucessão de pontos de vista captados ao se realizar um percurso a passo uniforme. Presume que a paisagem urbana será captada a partir de descobertas experimentadas ao se percorrer o ambiente. No caso de sítios culturais urbanos, admite a possibilidade de todas as pessoas se deslocarem e percorrerem, por meio de rotas acessíveis, todo o percurso disponível. Quando não existir a possibilidade de tornar acessível todo o sítio, a rota acessível deverá criteriosamente ser criada considerando-se, além das questões técnicas e do acesso aos edifícios mais importantes, um roteiro com elementos contrastantes e que possibilite impactos e revelações que enriqueçam a fruição do ambiente e sua valorização.

O segundo ponto, o *local*, diz respeito às reações da pessoa perante a sua posição no espaço. Cullen (1983, p. 11) explica que “Este tipo de percepção integra-se numa ordem de experiências ligadas às sensações provocadas por espaços abertos e espaços fechados [...]”. Segue considerando: “Uma vez que o nosso corpo tem o hábito de se relacionar instintiva e continuamente com o meio-ambiente, o sentido de localização não pode ser ignorado e entra, forçosamente, em linha de conta na planificação do ambiente” (CULLEN, 1983, p. 11). Assim, para a implantação de rotas acessíveis históricas deverá ser considerado esse sentido de localização e as reações emocionais provocadas pelo percurso através de zonas de compressão e de vazio, contraste entre espaços amplos e espaços delimitados, o “Aqui” e o “Além”, o dentro e o fora, a continuidade e a descontinuidade e os efeitos urbanísticos provocados por esses elementos.

O *conteúdo* relaciona-se com a própria constituição da cidade: cor, textura, escala, estilo, natureza, personalidade e tudo que a individualiza (CULLEN, 1983).

Se se considerar que a maior parte das cidades é de fundação antiga, “[...]apresentando na sua morfologia provas dos diferentes períodos de construção patentes nos diferentes estilos arquitetônicos e nas irregularidades do traçado, é natural que evidenciem uma amálgama de materiais, de estilos e de escalas.” (CULLEN, 1983, p.13).

Nesse processo de orientação e identificação, a rota acessível surge como elemento de relevante importância na formação de uma imagem ambiental legível, segura, que desperta interesse e emoção, além de valorizar a estética e afirmar a personalidade e individualidade do sítio. Mostra-se também como elemento que reforça (e muitas vezes define) a hospitalidade local.

Considerando-se os critérios de projeto e gestão de acessibilidade aqui descritos, os princípios do restauro atual, além dos exemplos apresentados de materiais que se adequam a intervenções em locais culturais, sendo estes locais também de interesse turístico e que, portanto, devem possuir características de hospitalidade e legibilidade ambiental, apresenta-se, no capítulo seguinte, o estudo das rotas acessíveis do Sítio arqueológico de Pompeia, do Centro Histórico de Salvador e do Sítio Histórico de Olinda.



PARTE II

CRUZAMENTO: PARE OLHE ESCUTE

5 AS ROTAS DAQUI, DE LÁ E ACOLÁ – ESTUDOS DE CASO

Conforme esclarecido no capítulo introdutório desta pesquisa, as rotas acessíveis objeto de estudo localizam-se no Centro Histórico de Salvador (Bahia – Brasil), no Sítio Histórico de Olinda (Pernambuco – Brasil) e no Sítio Arqueológico de Pompeia (Campania – Itália).

Como metodologia para esta etapa específica da pesquisa, qual seja, de apresentação, análise e comparação das rotas acessíveis selecionadas como objeto de estudo, foi definida a pesquisa bibliográfica e o estudo de campo. Com a pesquisa bibliográfica buscou-se explorar assuntos referentes à história dos sítios culturais e os projetos desenvolvidos para a acessibilidade desses sítios. A investigação foi realizada a partir de fontes diversas, como livros, artigos científicos e legislação atual, buscando-se informações relevantes para o objeto de estudo.

O método de procedimento aqui utilizado, conforme esclarecido na Introdução deste trabalho e que representa etapas concretas da investigação, foi o método comparativo, por meio do qual se verificaram semelhanças e divergências e soluções que servem de referência para situações com características semelhantes.

Para o estudo das rotas acessíveis dos Centros Históricos de Salvador e de Olinda, foram realizadas pesquisa bibliográfica, visitas *in loco*, análise do material gráfico, entrevista com os arquitetos, profissionais e instituições responsáveis pela elaboração e/ou aprovação e/ou execução e/ou fiscalização dos projetos das rotas. A relação dos órgãos e profissionais entrevistados consta no Apêndice A e o roteiro das entrevistas encontra-se no Apêndice B.

Especificamente para o estudo da Rota do Centro Histórico de Salvador, informações foram concedidas pelo Sr. Alexandre Baroni, superintendente da SUDEF – Superintendência dos Direitos das Pessoas com Deficiência – e pelo Arquiteto Adson Ribeiro, Diretor de Acessibilidade e Políticas Públicas da Secretaria de Justiça, Direitos Humanos e Desenvolvimento Social do Estado da Bahia[54]. Ressalta-se que o Arquiteto Adson Ribeiro, juntamente com a Arquiteta Dra. Marília Cavalcante, foram os responsáveis pela coordenação do citado projeto.

[54] Em ocasião da explanação do Projeto Piloto de Acessibilidade do CHS realizada em novembro de 2017 na Secretaria de Turismo do Estado da Bahia, a convite da autora desta pesquisa, para a comitiva da *Universidad de Los Lagos* formada por professores e profissionais de Turismo oriundos do Chile, em visita a Salvador, com o objetivo de verificar as práticas de acessibilidade adotadas nesta cidade.

Ainda em relação à rota acessível do CHS, em novembro de 2019 foram realizadas entrevistas à Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER – Escritório do CHS) e, em dezembro do mesmo ano, ao IPAC (Diretora de Projetos, Obras e Restauro – DIPRO) com o objetivo de coletar informações sobre a manutenção e ampliação da rota e sobre projetos de intervenção e implantação de maiores e melhores condições de acessibilidade no CHS e entorno.

Como técnica de avaliação complementar para esta pesquisa, foi realizada, em parceria com a doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia (PPGAU-UFBA), Arq. Larissa Scarano da Silva, a oficina intitulada *Rota do Pelô: caminhos acessíveis?* A oficina fez parte da programação do V Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo que, no ano de 2018, teve como sede a Faculdade de Arquitetura da UFBA. Esta oficina se realizou durante dois dias (13 e 14/10/2018), com carga horária de 8 horas, tendo como objetivo promover uma reflexão acerca das condições de Acessibilidade no Pelourinho, Centro Histórico da cidade de Salvador/BA, por meio de breve vivência em acessibilidade como forma "[...] de sensibilizar pesquisadores e profissionais de arquitetura, urbanismo e áreas correlatas a melhor perceber o significado de acessibilidade universal [...]" e de identificar "[...] diversos tipos de barreiras existentes, que muitas vezes são imperceptíveis aos que não apresentam restrições de mobilidade." (SILVA; REIS, 2018, s.p.).

Sobre a Rota Acessível do Sítio Histórico de Olinda (SHO), além da consulta a artigos publicados e trabalhos acadêmicos que versam sobre a questão da acessibilidade nesse sítio, foi realizada, em 11 de novembro de 2020, entrevista com a Arquiteta Ângela Carneiro da Cunha[55] sobre o Plano de Acessibilidade no SHO, Plano este que teve a coordenação da citada arquiteta e inclui o projeto de rotas acessíveis. A consulta direta ao Plano de Acessibilidade do SHO e ao seu material gráfico também forneceu informações importantes para direcionar a observação *in*

[55] Entre os anos 2000 e 2006, a arquiteta Ângela Carneiro da Cunha foi coordenadora do Programa de Acessibilidade do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia de Pernambuco (CREA-PE), órgão que atuou como consultor do Plano de Acessibilidade do SHO, elaborado pela Prefeitura de Olinda no ano de 2004. Atuou como arquiteta na Prefeitura Municipal de Olinda nos anos de 2007 e 2008 quando coordenou o Programa Oficial de Capital da Cultura da Secretaria do Patrimônio, Ciência e Cultura e Turismo de Olinda, desenvolvendo trabalhos de adequação em acessibilidade dos projetos de Arquitetura e Urbanismo existentes na Secretaria de Patrimônio, Ciência, Cultura e Turismo de Olinda. Dentre os trabalhos realizados no SHO pela arquiteta, no período, estão: Projeto de Acessibilidade da Rota São Bento; Projeto de Acessibilidade do Largo do Varadouro; Laudo de acessibilidade para o Projeto da Sé de Olinda, incluindo a Caixa D'água e o Mercado de Artesanato.

loco das intervenções previstas e efetivamente realizadas e o levantamento das condições atuais dos trechos executados das Rotas. As visitas ao sítio foram realizadas em outubro de 2018 e em janeiro de 2020.

Especificamente sobre o Sítio Arqueológico de Pompeia, as fontes consultadas fazem parte do acervo das bibliotecas da *Università degli Studi di Napoli Federico II*, quais sejam: Biblioteca Roberto Pane, Biblioteca di Area Architettura e Biblioteca Marcello Canino.

Na pesquisa de campo sobre o sítio arqueológico de Pompeia, foram realizadas visitas ao local, dentre elas, a visita orientada pelos professores doutores Arquiteto Andrea Pane e Arquiteta Valentina Russo.

Prof. Pane participa como cotutor desta pesquisa ora apresentada e é importante referência bibliográfica aqui já citada. Profa. Russo é também referência bibliográfica deste texto e atua como coordenadora do *Master* de segundo nível em Restauro e Projeto para Arqueologia da referida Universidade. Ambos fizeram parte da equipe que elaborou o projeto *Pompei Accessibile*. O grupo de alunos e professores que realizou a visita em questão foi acompanhado pelos arquitetos do Instituto *Parco Archeologico di Pompei*/MiBACT, Arq. Dr. Gianluca Vitagliano, Arq. Dra. Arianna Spinosa e Arq. Mariarosaria Villani. Vitagliano e Spinosa também são autores de artigos usados como referência para este texto e tiveram participação nos dois projetos, a pesquisa *Pompei Accessibile* e o projeto *Pompei per Tutti.* Na ocasião da visita acompanhada, a equipe de arquitetos esclareceu questões relacionadas ao projeto e execução do Projeto *Pompei per Tutti.*

As aulas do Professor Andrea Pane no âmbito do curso de Arquitetura da *Università degli Studi di Napoli Federico II* também contribuíram para a elaboração do texto sobre o Sítio Arqueológico de Pompeia e sua rota acessível.

Como complemento ao estudo de campo, foram realizadas visitas *ao Palatino e Foro Romano* e ao *Mercati di Traiani* na cidade de Roma, Itália, com o objetivo de observar e registrar *in loco*, referências em acessibilidade e “utenza ampliata” implantadas em sítios históricos e arqueológicos localizados nessa cidade que também foram referência para a elaboração do projeto de acessibilidade do Sítio Arqueológico de Pompeia.

Nas subseções seguintes, apresentam-se as rotas que compõem o objeto de estudo, iniciando-se pela rota italiana. Na sequência, estão a rota do Centro Histórico de Salvador e, em seguida, as duas rotas implantadas no Sítio Histórico de Olinda.

5.1 A ROTA DO SÍTIO ARQUEOLÓGICO DE POMPEIA – ITÁLIA

A Itália possui um extraordinário patrimônio histórico-artístico e paisagístico. São mais de 400 sítios estatais administrados pelo *Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo* (MiBACT), dentre museus, áreas arqueológicas e monumentos, que recebem, juntos, mais de 55 milhões de visitantes por ano (MiBACT, 2018). A estes se juntam mais de 4.000 sítios não estatais administrados pelos municípios ou pelas regiões onde se localizam. Os museus italianos e sítios arqueológicos estão passando por um momento de vitalidade renovada[56] e o aumento no número de visitantes é acompanhado pelo fortalecimento da pesquisa e produção científica, segundo o MiBACT. A região da Campania apresenta lugar de destaque dentre as regiões mais visitadas da Itália, já que o Sítio Arqueológico de Pompeia e outros sítios e museus com alto índice de visitação como a *Reggia di Caserta* e o *Museu Archeologico Nazionale di Napoli* localizam-se nessa região e estão entre os 10 sítios e museus mais visitados da Itália no ano de 2019 (MiBACT, 2020). Nota-se que os museus italianos vêm registrando taxas de crescimento significativas, mas o património arqueológico tem sido o mais visitado (MiBACT, 2018).

Um dado muito interessante refere-se ao número e à distribuição de visitantes: na classificação de monumentos mais visitados em todo o território italiano no ano de 2019, o primeiro e o terceiro lugares são ocupados por sítios arqueológicos (Quadro 7), em particular o circuito arqueológico que compreende o Coliseu, o Palatino e o Foro Romano em Roma (Figuras 67e 68) e a Escavação de Pompeia (Figura 69) na província de Nápoles, que receberam, respectivamente, 7.554.544 visitantes e 3.937.468 visitantes no ano de 2019.

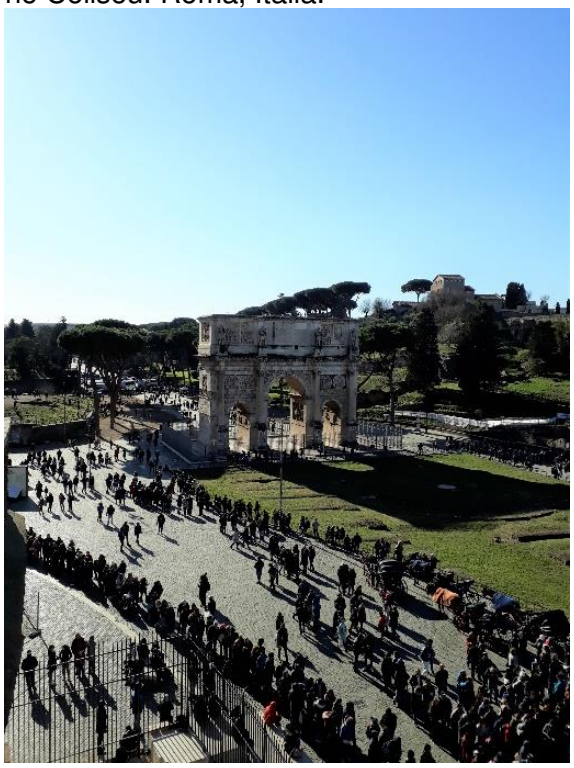
Quadro 7 – Os cinco museus, monumentos e áreas arqueológicas estatais mais visitados em 2019 na Itália.

Número	**Monumento**	**Província**	**Município**	**Total visitantes em 2019**
1	Circuito arqueológico Coliseu, Foro Romano e Palatino (ingresso único)	Roma	Roma	7.554.544
2	Galleria degli Uffizi	Florença	Florença	4.391.861
3	**Escavações de Pompeia**	**Nápoles**	**Pompeia**	**3.937.468**
4	Galleria dell'Accademia di Firenze	Florença	Florença	1.704.776
5	Castel Sant'Angelo	Roma	Roma	1.197.078

Fonte: MiBACT, 2020.

[56] A pandemia da Covid-19 provocada pelo Coronavírus vem causando, nos anos de 2020 e 2021, importantes reflexos e imediata retração na atividade turística global. Antes da pandemia, o número de visitantes nos sítios históricos e arqueológicos da Itália vinha apresentando crescimento constante, ano após ano, e apenas leve retração no ano de 2019. Acredita-se que esse crescimento retome seu ritmo após o fim da pandemia.

Figuras 67 – Visitantes na fila para entrar no Coliseu. Roma, Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figuras 68 – Visitantes no interior do Coliseu. Roma, Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figuras 69 – Visitantes na fila para entrar no Sítio Arqueológico de Pompeia, Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Em 2018, museus e sítios arqueológicos estatais italianos foram visitados por mais de 55 milhões de pessoas (55.504.372), com um aumento de mais de cinco milhões em comparação com o ano de 2017 (50.169.316). Em 2019, após anos de crescimento contínuo de dois dígitos, que começaram com a introdução da Reforma

Franceschini, o número de visitantes do sistema público de museus parece ter se estabelecido em torno de 55 milhões, diminuindo ligeiramente em relação ao ano anterior.

A área arqueológica de Pompeia vem aumentando a cada ano o número de visitantes (Tabela 4). Do ano de 2017 para 2018 ocorreu um aumento de 7,78% em relação ao número de visitantes, passando de 3.383.415 pessoas para 3.646.585 visitantes em 2018. Pelos índices de 2019 (MiBACT, 2020), Pompeia é o destino italiano que registrou o aumento mais significativo de visitantes em relação ao ano anterior, com mais de 290 mil visitantes a mais comparando-se com 2018, o que representa um crescimento de 7,98%.

Tabela 4 – Número de visitantes de Pompeia, anos 2000 – 2019.

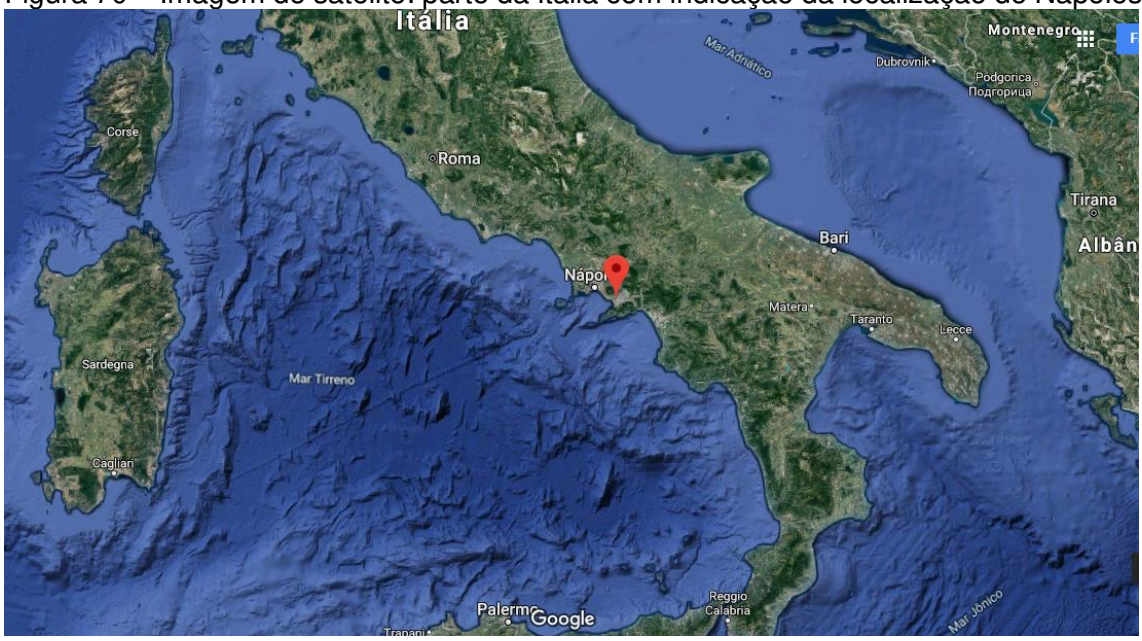
Ano	Número de visitantes	Ano	Número de visitantes
2000	**2.236.988**	2010	**2.319.668**
2001	**2.255.365**	2011	**2.352.189**
2002	**2.224.668**	2012	**2.336.188**
2003	**2.112.412**	2013	**2.443.325**
2004	**2.287.580**	2014	**2.668.178**
2005	**2.370.940**	2015	**2.978.884**
2006	**2.569.872**	2016	**3.144.348**
2007	**2.571.725**	2017	**3.383.415**
2008	**2.253.633**	2018	**3.646.585**
2009	**2.087.559**	2019	**3.937.468**

Fontes: Cinquantaquattro (2011), Agostiano (2013), MiBACT, (2019 e 2020)

O grande interesse pelo Sítio Arqueológico de Pompeia ocorre porque a cidade representa a lição, verdadeiramente única, de uma arquitetura antiga que, no presente, proporciona reviver as relações entre a cidade, a cultura e os modos de vida do passado. Losasso (2013, p. XIV) observa que Pompeia representa a cidade por meio da qual pode-se entrar em contato direto com ensinamentos do passado que possuem reflexos no presente e que se traduzem como inestimável patrimônio cultural e também como lição de arquitetura: "[...] no interior deste tipo de 'imagem congelada' podemos traçar e chegar às condições que determinaram o modo de habitar dos cidadãos romanos na era imperial. A possibilidade de percepção e fruição de um cenário verdadeiramente único [...]." (LOSASSO, 2013, p. XIV, tradução nossa).

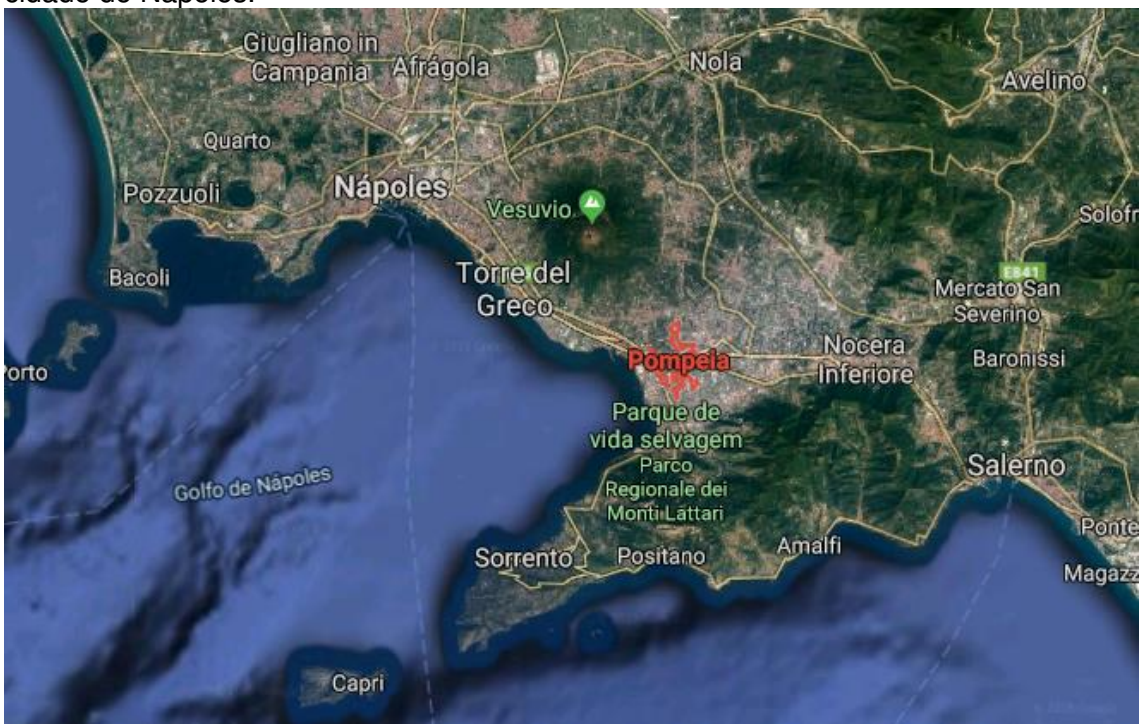
O sítio arqueológico de Pompeia se localiza no Golfo de Nápoles, a uma distância de 26 km da cidade de Nápoles, capital da região da Campania. A cidade de Nápoles representa a terceira maior metrópole da Itália e Pompeia faz parte da região metropolitana deste centro urbano. Nas Figuras 70 e 71, imagens de satélite da localização de Nápoles e Pompeia.

Figura 70 – Imagem de satélite: parte da Itália com indicação da localização de Nápoles.



Fonte: Google Maps, 2018.

Figura 71 – Imagem de satélite: relação geográfica entre Pompeia, o vulcão Vesúvio e a cidade de Nápoles.



Fonte: Google Maps, 2018.

Pompeia nasce no século VI a.C., quando pequenas comunidades se concentram na zona do vale do rio Sarno, dando início ao processo de urbanização. Na Campania já havia cidades gregas e etruscas, a exemplo da própria Nápoles – a grega Neapolis (OSANNA; GRIMALDI; ZUCHTRIEGEL, 2016, p. 30).

São escassas as notícias literárias antigas sobre Pompeia, com exceção de poucos episódios bélicos e o evento catastrófico da erupção vulcânica de 79 d.C. Pompeia surge ao lado do curso do rio Sarno, ao longo do qual se desenvolve o comércio dos produtos da zona interna concentrados em Nola, Nocera e Acerra. A morfologia do território é composta por três categorias principais: o rio Sarno, a costa do Golfo de Nápoles e as montanhas circundantes. As notícias sobre a morfologia territorial referentes à relação cidade-rio colocam em evidência a função comercial do rio Sarno e a função portuária da cidade (GUZZO, 2007, p. 15).

A implantação de Pompeia é, então, condicionada à presença do rio Sarno. O rio situava-se originalmente a uma distância de cerca de 500 metros na direção sudeste da cidade. A escolha de se implantar a cidade naquele lugar nasce da oportunidade de possuir, a pouca distância, um porto fluvial e, ao mesmo tempo, gozar de posição dominante com visual livre e próximo da linha de costa marítima (DE MARTINO, 2013, p. 122).

Dos montes que circundavam Pompeia, o maior e mais célebre é o Vesúvio (Figura 72). Sua natureza vulcânica ativa foi reconhecida somente depois da catástrofe eruptiva de 79 d.C. Nos escritos que precederam a este evento, as informações relativas ao Vesúvio se referem a sua salubridade e a desconfiança que o monte teria sido, em tempos remotos, um vulcão. A dedução se motivaria com a observação de que no seu cume havia pedras com sinais de intensa exposição ao fogo. A antiga atividade de erupção do vulcão havia favorecido a fertilidade da terra circundante e o depósito de pedras-pome[57] teria sido útil à construção de edificações (GUZZO, 2007).

[57] Rocha vulcânica porosa, leve, de média dureza e fácil de trabalhar. O tufo, muito usado na construção de edificações em regiões da Itália próximas a depósitos vulcânicos, recebe diversas denominações de acordo com suas características, a exemplo do tufo *giallo napoletano* (amarelo napolitano) e do tufo vesuviano.

Figura 72 – Sítio arqueológico de Pompeia com o vulcão Vesúvio ao fundo.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

As notícias literárias referem-se principalmente às questões de produção agrícola, fazendo inúmeras menções à fertilidade da terra e à salubridade dos montes Lattari e Vesúvio. Graças a isso, se desenvolveram, ao longo do século I a.C., numerosas propriedades de abastados personagens da cidade, como informam algumas cartas de Cicerone, ele mesmo dono de uma propriedade pompeiana (GUZZO, 2007, p. 16).

As informações literárias antigas a propósito das atividades humanas são escassas e genéricas. Também muito genéricas são as menções literárias sobre as categorias de construção. As informações fazem presumir a existência de muralhas de defesa nos fins do século IV a.C. e outras informações fazem supor a presença de um anfiteatro (GUZZO, 2007, p. 17).

De Martino (2013, p. 122) observa que a cronologia da construção das muralhas de Pompeia registra que no século VI a.C. ocorreu a construção da mais antiga cinta muralha da cidade, na mesma época da construção da primeira implantação do templo no Foro Triangular. Assim, se asseguravam as duas categorias de defesa: a sobrenatural, garantida pela divindade religiosa, e a material, representada pela muralha.

Osanna, Grimaldi e Zuchtriegel (2016, p. 30 e 32) também afirmam que, ainda no século VI a.C., Pompeia é dotada de muralha e de locais sacros, a exemplo do Templo de Apolo e do Santuário de Atena, onde a comunidade se reunia para os rituais coletivos. Pompeia nasce como um centro local habitado pelos oscos, povo da Itália

central que falava uma língua hindu-europeia. A documentação arqueológica mostra que existia um contato intenso com os gregos e com os etruscos. No século V a.C., Pompeia é ocupada pelos Samnitas[58], povo de origem itálica. Como importante porto fluvial, se desenvolve mesmo depois dos primeiros conflitos com os romanos, que, no período entre os séculos IV e II a.C., estendem seus domínios em direção ao sul da Itália.

No século III a.C., com o crescimento econômico da cidade, ainda sob o domínio dos Samnitas, seguiu-se uma organização urbana com uma malha viária formada por ruas com orientação norte-sul que interceptam outros eixos orientados no sentido leste-oeste. Todos esses eixos eram servidos por portas públicas, a exemplo da Porta Vesúvio, Porta Stabia e Porta Marina (DE MARTINO, 2013, p. 123).

Sobre o sistema de muralhas de Pompeia e a presença das portas da cidade e sua importância para o entendimento do traçado urbano da cidade, De Martino comenta:

> [...] a presença de uma linha de muralhas com portas condicionou a rede interna de ruas e o arranjo de toda a área. Portanto, para conhecer o sistema urbanístico de Pompeia e o significado da cidade com o traçado das ruas, as casas, as termas etc., não se pode desconsiderar o sistema defensivo com suas portas [...]. (DE MARTINO, 2013, p. 127, tradução nossa).

Em termos de economia, o século II a.C. é o "século de ouro" para Pompeia, ainda sob o domínio dos Samnitas. Com a guerra social entre Roma e os povos itálicos (81-99 a.C.), o ditador Silla, em 80 a.C. funda uma colônia em Pompeia (OSANNA; GRIMALDI; ZUCHTRIEGEL, 2016, p. 30 e 32).

Antes da erupção do Vesúvio em 79 d.C., no ano de 62 d.C., um terremoto (primeiro de uma série), danifica muitos edifícios da cidade e a sua economia sente um forte abalo. Dezessete anos depois, no outono de 79 d.C., após 800 anos de tranquilidade, o Vesúvio explode numa potência destruidora, jorrando uma coluna de fumaça e pó capaz de escurecer a região por três dias. Cinzas e rochas vulcânicas (*lapilli*) choveram sobre a zona ao redor do vulcão, fazendo com que, em apenas um dia, cidades como Pompeia, Ercolano e Stabia ficassem submersas até a altura das coberturas das casas. A Pompeia "congelada" no ano 79 d.C. era naquele momento

[58] A partir da primeira metade do século IV a.C. Pompeia ficou sob o controle econômico e político dos Samnitas. A partir da metade desse mesmo século, o potencial econômico de Pompeia era tal que se faz supor que houve um plano regulador para a expansão da cidade (DE MARTINO, 2013, p.122 e123).

uma cidade provinciana de 15 mil habitantes, pertencente ao Império Romano, cujo período de máximo esplendor pertencia ao passado. Por mais de 1.600 anos, tudo permaneceu intacto, até que as primeiras escavações em Ercolano (1738) e em Pompeia (1748) ocorressem (OSANNA; GRIMALDI; ZUCHTRIEGEL, 2016, p. 24, 25 e 32).

O sítio arqueológico de Pompeia é considerado Patrimônio Mundial desde 1997, quando a delegação do Patrimônio Mundial da UNESCO deliberou a inscrição da área arqueológica de Pompeia, Ercolano e Torre Anunziata na lista de Patrimônio Mundial (número 829) com base nos critérios III, IV e V[59] (ver lista completa no Anexo D).

A área da cidade antiga de Pompeia compreende cerca de 66 hectares, dos quais cerca de 44 hectares foram colocados à luz, ou seja, se conhecem apenas dois terços da cidade sepultada. A outra parte, ainda a ser descoberta, é objeto atualmente de escavação não ostensiva (Figuras 73 e 74), concentrando a atenção em pontos específicos que possam clarear a função e a história de edifícios isolados. Essa metodologia se dá em consideração aos problemas de conservação que a parte já escavada apresenta, principalmente devido à exposição aos fenômenos meteorológicos (OSANNA; GRIMALDI; ZUCHTRIEGEL, 2016, p. 26).

Figura 73 – Trabalho de conservação no canteiro de escavação arqueológica. Via do Sítio Arqueológico de Pompeia.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 74 – Trabalho de conservação no canteiro de escavação arqueológica. Sítio Arqueológico de Pompeia.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

[59] Para ser inserido na lista de Patrimônio Mundial, o bem deve possuir um excepcional valor universal e satisfazer, ao menos, a um dos dez critérios de seleção. Ver lista completa no Anexo D deste texto.

Os problemas de conservação e manutenção do Sítio Arqueológico de Pompeia, causados pela cada vez mais reduzida disponibilidade de recursos econômicos e humanos, levou a Superintendência Arqueológica de Pompeia, órgão do MiBACT, a elaborar um programa extraordinário de intervenção para Pompeia, no ano de 2011. Este programa apontava a realização de intervenções sistemáticas e integradas para o enfrentamento dos problemas de manutenção, conservação e de valorização do sítio. Dentre os planos executivos, se previa: o "plano para fruição e para comunicação" (MARTONE; NERI, 2011, p. 64), onde se lia:

> O plano tem como finalidade a melhoria dos serviços ao público e a valorização, através de atividades de promoção e comunicação.
> Se articula nas seguintes intervenções:
> - Adequação dos serviços ao público. O propósito é investir [...] na melhoria das condições de fruição de Pompeia [...] segundo padrões mínimos de qualidade (manutenção do verde e limpeza; levantamento do percurso de visita, mobiliário e sinalização para a fruição, **eliminação de barreiras arquitetônicas**; **melhoria da estrutura de acolhimento** e de serviços sanitários/higiênicos);
> - Atividades de valorização por meio de ações de promoção e comunicação (atualização/modernização da estrutura tecnológica de comunicação; programação de campanhas de comunicação; **assistência específica para usuários em desvantagem**). (MARTONE; NERI, 2011, p. 65, tradução nossa, grifo nosso).

Mesmo com a presença de turistas e a consideração que o turismo cultural pode ser benéfico para a conservação deste patrimônio, a circulação de milhões de turistas provoca fenômenos de rápido consumo da superfície das calçadas, causando danos aos blocos de pedra. Os itinerários no interior da área arqueológica são caracterizados por distâncias quase sempre superiores a dois quilômetros, que apresentam dificuldades relacionadas à conformação geomorfológica do sítio, à necessidade de percorrer a pé ruas e becos, de entrar e sair continuamente de uma casa a outra, de um edifício público a outro (SIRANO, 2016, p. 17 e 18).

> Trata-se de problemáticas que se refletem na acessibilidade do sítio, seu tempo de visita e na qualidade da fruição, não só para a pessoa com deficiência, mas também para a pessoa idosa, as famílias com crianças pequenas e, em geral, para qualquer um que enfrente o esforço que a visita a Pompeia requer em termos de atenção e fadiga físicas. (SIRANO, 2016, p. 17 e 18, tradução nossa).

Essa problemática vem sendo enfrentada há alguns anos com a manutenção da pavimentação das ruas e calçadas e com a sistematização de alguns setores. Sirano (2016) esclarece: "Exemplos específicos relacionados à acessibilidade são o projeto de acessibilidade da área sul de Pompeia de Matteo Clemente e Tommaso Empler

(2003) e o *Friendly Pompei* (2010) que definia um percurso da entrada Anfiteatro até os *domus* de Casca Longres e del Menandro." (SIRANO, 2016, p. 18, tradução nossa).

Anteriormente, nos anos 1940, o Superintendente Amedeo Maiuri criou o percurso *Passeggiata attraverso le mura e le torri* (Caminho pelas muralhas e torres). Não era um projeto de acessibilidade, mas representa uma primeira ideia de percurso direcionado à fruição do sítio pelos visitantes e turistas.

Mais recentemente, foram elaborados pesquisas e projetos de acessibilidade para o sítio arqueológico de Pompeia. Cita-se a pesquisa *Pompei accessibil. Linee guida per la fruizione ampliata del sito archeologico (*Pompeia Acessível. Diretrizes para a fruição ampliada do sítio arqueológico), realizada em 2013 e, no ano de 2016, a elaboração e execução parcial do projeto *Pompei per Tutti* (Pompeia para todos). Estes dois últimos, objeto de estudo desta pesquisa, serão descritos na subseção seguinte.

5.1.1 A pesquisa "Pompeia Acessível. Diretrizes para a fruição ampliada do sítio arqueológico"

Como referência indispensável para o desenvolvimento do texto desta pesquisa no que se refere ao Sítio Arqueológico de Pompeia e de suas condições e possibilidades de utilização ampliada, foi consultada a publicação resultante da pesquisa intitulada *Pompei accessibile. Linee guida per la fruizione ampliata del sito archeologico*, desenvolvida por pesquisadores e professores da Università degli Studi di Napoli Federico II, com envolvimento do MiBACT, e coordenada pela professora doutora Renata Picone, entre julho de 2011 e janeiro de 2013.

A publicação em questão é fruto de um trabalho de pesquisa interdisciplinar composto por professores, pesquisadores e colaboradores estudiosos de restauro, história da arquitetura, *design*, projeto urbano, engenharia estrutural, engenharia dos materiais, economia dos bens culturais (economia da cultura), arqueólogos e especialistas em acessibilidade. Contou também com o envolvimento do *Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo* (MiBACT). O objetivo científico da pesquisa *Pompeia Accessibile* foi consentir ao maior número de pessoas, e, portanto, também àquelas com deficiência, a fruição de um dos lugares mais místicos do patrimônio cultural coletivo italiano (PICONE, 2013a, p. XV). Essa pesquisa teve também como objetivo:

> [...] aprofundar, em modo experimental, a melhoria da acessibilidade de Pompeia no sentido amplo de adequação, não apenas na instância de superação das barreiras arquitetônicas e perceptivas em algumas áreas, mas também a instância mais generalizada da valorização do sítio arqueológico. Valorização também entendida como melhoria da segurança e conforto e para uma percepção consciente e informada da área arqueológica Pompeiana (PICONE, 2013b, p. 4, tradução nossa).

A metodologia utilizada inclui estudos da fruição de Pompeia ao longo da história, estudos de Pompeia como cidade antes de ser um conjunto de evidências arqueológicas de extraordinário valor, passando pela história de suas transformações, pelas problemáticas restaurativas, incluindo análise da sua potencial interação com a cidade de Pompeia contemporânea, as possíveis soluções de *design*, os aspectos econômicos e de gestão, além do estudo dos temas sobre acessibilidade ao patrimônio em âmbito internacional (PICONE, 2013b).

Em seguida, foi realizado o trabalho analítico e de projeto, conduzido em quatro áreas. Picone (2013b) esclarece que a metodologia específica para esta etapa analítica e projetual foi a mesma para as quatro etapas: partindo-se de um profundo levantamento gráfico do estado físico dos locais, das pavimentações e das elevações, passou-se à identificação dos “nós estratégicos” e percursos da cidade antiga a tornar acessíveis, e à detecção de suas criticidades morfológicas e materiais relativas ao uso alargado dos locais examinados.

Procedeu-se então, segundo Picone (2013b), à identificação de estratégias possíveis e compartilhadas, a partir dos vários pontos de vista das competências no campo, mas, antes de tudo, selecionadas com base nos critérios de restauração e conservação do patrimônio cultural (compatibilidade, reversibilidade, intervenção mínima etc.). A referida autora observa que a pesquisa não conduz à soluções unívocas, mas sim à identificação de possíveis estratégias e dispositivos para a melhoria de aspectos críticos, recorrentes ou não, que tornavam impossível ou difícil acessar, visitar, percorrer e habitar o local da cidade antiga de Pompeia.

A partir da pesquisa de campo passou-se a identificar as variantes consideradas situações críticas recorrentes em relação à acessibilidade do sítio, definindo-se as possíveis soluções de acordo com as especificidades de um sítio único, mas não por isso deixando de oferecer uma metodologia que possa ser exportada em casos análogos de sítios históricos e/ou arqueológicos. Assim, formulou-se uma linha metodológica de intervenção para a melhoria da acessibilidade e maior valorização

do sítio de forma a constituir uma espécie de guia ou direcionamento metodológico de “Melhores Práticas” (ou “Boas práticas”) que sirva de referência também a outras áreas arqueológicas ou casos análogos na Itália ou em outros países (PICONE, 2013b).

Picone (2013b) observa que o projeto de adequação às exigências de uma fruição ampliada, elaborado levando-se em conta as atuais prescrições das normativas italianas, não foi conduzido de maneira desarticulada com a conservação do patrimônio, que representa um objetivo prioritário. A citada autora esclarece que há o entendimento que o objetivo da acessibilidade e da valorização do sítio não pode ocorrer a qualquer custo, mas apenas se respeitando a preexistência e possuindo a mais alta qualidade projetual nas adequações previstas.

Picone (2013b) destaca que se buscou definir uma metodologia de intervenção e soluções projetuais específicas atentas ao tema da reversibilidade e também da compatibilidade entre os materiais novos e os existentes, ou seja, se propõem soluções experimentais obedientes aos parâmetros próprios da cultura do restauro, tais como os acima citados, além dos critérios da mínima intervenção e da distinguibilidade dos eventuais acréscimos ou adições contemporâneas que sejam necessários para o incremento da acessibilidade na antiga Pompeia, transformando essa necessidade de adequação para a superação de barreiras arquitetônicas e perceptivas em ocasião de encontro entre o novo e a preexistência (PICONE, 2013b, p. 15 e 16).

Sem pretender uma acessibilidade total ao sítio, e sim uma utilização ampliada, a pesquisa *Pompei Accessibile* preocupou-se em alargar ao máximo possível o número de pessoas que possam acessar e fruir o bem e a melhorar a qualidade da experiência cultural disponível. Picone destaca que, nesta lógica, a pesquisa se ocupou com os usuários de maior dificuldade que se constituem nas pessoas com deficiência, não como categoria à parte, mas como parte de um todo, propondo soluções experimentais ancoradas na especificidade do sítio arqueológico de Pompeia, porém também útil como experiência para outros sítios italianos ou internacionais, conforme já destacado (PICONE, 2013b).

Assim, como experiência-piloto a ser observada e considerada como referência para outros projetos de acessibilidade em áreas históricas e arqueológicas, a exemplo dos centros históricos brasileiros considerados patrimônio mundial ou tombados/tutelados pelo governo, é importante que, neste texto, sejam mais bem

detalhadas as etapas da pesquisa “Pompeia Acessível”, apresentadas anteriormente em linhas gerais. De maneira mais específica, a pesquisa apresentou as seguintes etapas:

Segundo Aveta e Picone (2013), a seleção da área de estudo levou em conta um plano geral de factibilidade relativo à melhoria da acessibilidade do sítio. Essa seleção preocupou-se também com o potencial das áreas inicialmente consideradas para o aumento da fruição, pensando-se na possibilidade de ocorrer mínimas intervenções, de tal modo a não alterar a configuração e percepção do sítio (AVETA; PICONE, 2013, p. 200).

Além disso, nas áreas selecionadas, pensou-se na possibilidade de ligação entre os percursos das regiões a tornarem-se acessíveis, de modo que fosse criado um percurso mais completo, mesmo que limitado a algumas áreas mais significativas.

Após o estudo de acessibilidade e dos percursos voltados à área arqueológica[60] inteira, os pesquisadores definiram o campo de experimentação em quatro áreas-piloto (Figura 75), selecionadas de acordo com os critérios expostos acima. As quatro áreas são:

A1 - A área da Porta Marina (atual entrada principal do sítio) com acesso ao Foro e à Basílica e sua articulação com a Via dell’Abbondanza.

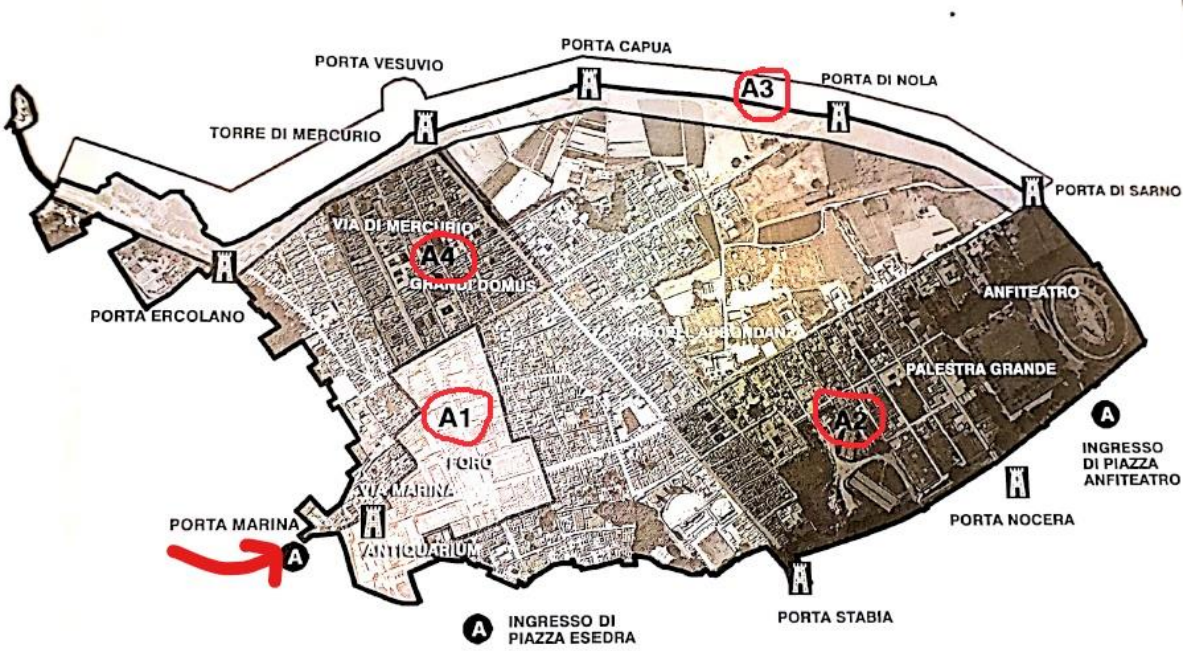
A2 – A área da Porta Vesúvio e o sistema da muralha antiga.

A3 – A área da Porta Nocera e da muralha oriental.

A4 – A Via de Mercurio com a casa de Meleagro

[60] Mapa completo do Sítio Arqueológico de Pompeia encontra-se no Anexo E deste texto.

Figura 75 – A delimitação das áreas de estudo definidas no Projeto *Pompei Accessibile*



Fonte: Aveta e Picone, 2013, p. 201, com destaques em vermelho da autora.

Aveta e Picone (2013, p. 200) esclarecem que, deste modo, foram identificados três percursos com acessos respectivamente da Porta Marina (Praça Esedra), Porta Anfiteatro (Porta Nocera) e Porta Vesúvio, além de um caminho pela muralha e uma das torres. As quatro áreas consideradas na pesquisa seriam conectadas entre si, podendo ser percorridas e fruídas na sua totalidade, atravessando o sítio ou visitando as áreas separadamente em ocasiões diversas.

Para cada área estudada foram identificados os *nós estratégicos* e os *percursos* a tornarem-se acessíveis. Desse modo, foram levantados, nos quatro contextos examinados, os pontos críticos, morfológicos e materiais. Aveta e Picone (2013, p.201) afirmam que os pontos críticos levantados foram considerados premissa indispensável para identificação de possíveis soluções projetuais para as quatro áreas examinadas.

O grupo de estudos, formado por profissionais de competências multidisciplinares (engenharia dos materiais, *design*, planejamento urbano, engenharia estrutural etc.), passaram, então, a experimentação de soluções possíveis, levando-se em conta, antes de tudo,

> [...] o objetivo de respeitar critérios como maximização da permanência, minimização do impacto sobre o existente, compatibilidade e reversibilidade dos dispositivos que se mostrassem necessários e das soluções corretivas adotadas sobre o extraordinário palimpsesto da cidade de Pompeia. (AVETA; PICONE, 2013, p. 201, tradução nossa).

Para os propósitos desta tese, entre eles o de apresentar os projetos elaborados e realizados para uma "*utenza ampliata*" do Sítio Arqueológico de Pompeia, verificando a metodologia utilizada e também as soluções e intervenções propostas para observar a possível compatibilidade destas com a realidade de sítios históricos brasileiros, aqui serão apresentados resumidamente os aspectos da pesquisa realizada pela equipe do projeto *Pompei Accessibile* considerados mais relevantes para este objetivo específico.

Assim, o estudo e projeto pensado para a região de Porta Marina e do Foro será apresentado a seguir, como exemplo de metodologia a ser aplicada como referência, e sobre as outras três áreas serão feitas breves considerações num item único deste texto, apresentado na sequência e denominado "Outros acessos possíveis, a diversificação de percursos, a muralha e o anfiteatro", já que, como esclarecido, a metodologia específica para a fase analítica e projetual foi a mesma para as quatro etapas. Na Figura 76, vista aérea do sítio com destaque para a área A1.

Figura 76 – Vista aérea parcial do Sítio Arqueológico de Pompeia com a indicação dos principais elementos da área A1 (Porta Marina e Foro), a Via dell'Abbondanza (principal artéria da rota acessível) e Casina dell'Aquila (um dos pontos de serviços e vista panorâmica).



Fonte: Elaborado pela autora a partir de imagens de Pompeii, 2020.

A área de Porta Marina e o anel do Foro:

A área de Porta Marina representa hoje o principal ponto de entrada da área de visitação, recebendo anualmente mais de três milhões de visitantes. Historicamente não era a porta principal da cidade, pois sua declividade e tipo de pavimentação não permitia o fácil acesso de veículos com rodas, pois a cidade foi construída sobre um contraforte de cerca de 40 metros de altura acima do nível do mar (MAIURI, 1961, p.21, apud PICONE, 2013c, p. 203). Porém, é a entrada, ainda hoje, que permite o acesso mais curto e rápido ao Foro, local que representa a região de maior interesse por ser a área mais representativa da cidade. Sobre isso, Picone relata:

> A área compreendida entre a Porta Marina e o Foro constitui [...], sem dúvida, o coração da cidade de Pompeia, seja do ponto de vista da sua identidade histórico-arqueológica – coincidindo com seu núcleo de fundação – ou da percepção dos visitantes em quase três séculos de história da escavação. (PICONE, 2013c, p. 204, tradução nossa).

As Figuras 77 a 79 representam o acesso pela Porta Marina descrito acima:

Figura 77 – Acesso ao sítio arqueológico de Pompeia. Entrada com subida íngreme pela Porta Marina. Nota-se o salto de cota do nível da rua (estação ferroviária e ingresso) em relação ao edifício do *Antiquarium*, à direita. A passarela faz a conexão entre o percurso existente logo após a área de ingresso (de onde foi feita esta imagem) e a subida da via Marina.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 78 – Acesso ao sítio arqueológico de Pompeia. Entrada com subida íngreme pela Porta Marina, seguindo pela via Marina em direção ao Foro. Nota-se a existência de corrimãos metálicos em ambos os lados do acesso.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

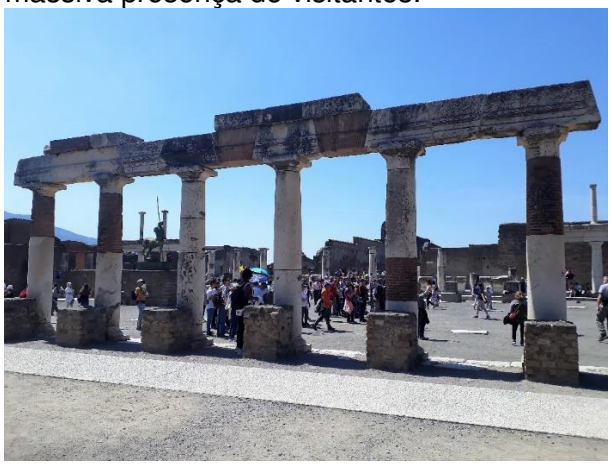
Figura 79 – Acesso ao sítio arqueológico de Pompeia. Via Marina. Entrada com subida íngreme pela Porta Marina com presença de corrimãos metálicos. Ao fundo a estação de trem e serviços turísticos.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Essa área, que concentra grande parte da arquitetura mais significativa (basílica, termas, templos etc.), além da forte imagem do vulcão Vesúvio que se vê dali (Figuras 80 e 81), sofre, conforme esclarece Spinosa (2013, p. 213, tradução nossa), "[...] uma notável pressão antrópica e, como consequência, um contínuo processo de deterioração." Essa pressão antrópica é causada pela intensa circulação de visitantes, já que este local sucinta muita curiosidade e, a partir dali, pode-se optar por seguir os diversos percursos possíveis de se realizar no sítio.

Figura 80 – Área do Foro de Pompeia com a massiva presença de visitantes.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 81 – Região do Foro e vulcão Vesúvio ao fundo.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Devido a isso, a acessibilidade desta área foi considerada um dos temas principais do estudo conduzido pela equipe da pesquisa *Pompei Accessibile*. Assim,

foi realizada uma atenta avaliação da capacidade da área de responder às exigências do grande fluxo turístico, em relação a aspectos como o acolhimento, a oferta de serviços, a divulgação científica, a orientação em relação aos diferentes tipos de percursos, ou seja, uma avaliação com vistas a facilitar o processo de atravessar e "viver" a cidade antiga e garantir a possibilidade de usuários com deficiência motora ou sensorial de acessar o sítio (SPINOSA, 2013, p. 214 e 215).

Esta área apresentava (e ainda apresenta) pontos críticos em relação à acessibilidade, representados por barreiras físicas e perceptivas. Assim, foram observadas questões múltiplas desde a geomorfologia do sítio e o seu grande desnível, já destacados neste texto, mas também outras questões colaterais como as relativas à comunicação, que é a base para um "percurso de visita consciente" (SPINOSA, 2013, p. 214). Assim, o grupo de pesquisa definiu 8 *nós* e 5 *percursos* na área de Porta Marina e Foro. A partir desses *nós* e *percursos*, foram evidenciados os principais pontos críticos, inicialmente em termos quantitativos. Em seguida esses pontos críticos foram subdivididos em dois grandes grupos: pontos críticos morfológicos (A) e pontos críticos materiais (B). Dentro destes grupos foi identificada uma série de tipologias recorrentes (SPINOSA, 2013, p. 219):

Grupo A – pontos críticos morfológicos:

A1 – falta de referência para orientação

A2 – inclinação superior a 8%

A3 – percurso muito longo (entre 50 e 100 m)

A4 – degraus e percurso vertical

A5 – falta de ponto para alimentação (restaurantes etc.)

A6 – falta de ponto para parada/descanso e abrigo

A7 – mudança de inclinação ao longo do percurso

A8 – salto de cota entre a via e a calçada

A9 – salto de cota entre a calçada e as *domus*[61]

A10 – redução da largura do percurso

[61] Residência urbana da Roma antiga.

Grupo B – pontos críticos materiais:

B1 – piso em material inadequado e solto (desagregado)

B2 – pavimentação em *basolato*[62]

B3 – falta de continuidade na pavimentação das vias

B4 – mudança de material na pavimentação dos percursos (*basoli*/pedregulho)

B5 – mudança de material no percurso (calçada/*domus*)

B6 – desconexão dos elementos ao longo dos percursos

B7 – lacunas no *basolato* antigo

B8 – ruptura das soleiras das entradas das *domus*

B9 – permanência do fluxo turístico ao longo do percurso

Após a elaboração deste ábaco:

> Tais categorias foram reagrupadas em correspondência a cada nó e percurso, transformando a primeira investigação de tipo qualitativo em um aprofundamento específico orientado a quantificar os pontos críticos gerais de cada elemento do sistema de acessibilidade. Definido então o ábaco dos pontos críticos presentes na área, foram aprofundados detalhadamente alguns "nós" e percursos de particular relevância [...]. (PICONE, 2013c, p. 209, tradução nossa).

Foram então realizados acurados levantamentos fotográficos, também dos materiais existentes, em planta e em elevação, com a finalidade de documentar em detalhes elementos dimensionais, morfológicos e materiais do percurso. Após essa fase de análise foram definidas as diretrizes metodológicas para as intervenções na área.

Segundo Picone (2013c, p. 209), algumas diretrizes apresentadas pelo grupo foram:

- a melhoria da acessibilidade da Porta Marina deverá, antes de tudo, focalizar o tema da orientação, a partir da área externa, verificando a presença de estacionamento, bilheteria, ingresso acessível e serviços que incrementem o conforto do visitante e o predisponha a uma fruição consciente da área arqueológica;

[62] Basolo (ou basola) é uma laje de rocha de origem vulcânica ou calcária de peso e tamanho consideráveis, utilizada para pavimentação de estradas. O termo "basolato" refere-se a um tipo de pavimento usado inicialmente pelos antigos romanos tanto para ruas urbanas quanto para as estradas de conexão entre Roma e as várias regiões do Império, para permitir maior fluidez no transporte.

- na identificação dos percursos será oportuno privilegiar a função dos lugares mais significativos e prever pontos de descanso que possam oferecer a melhor visão possível do sítio como um todo;
- ao longo dos percursos deverão ser removidos ou evitados todos os obstáculos, sobretudo os acima de 50 cm do nível do solo, por serem não perceptíveis pelas pessoas com deficiência visual;
- todos os percursos com inclinação deverão ser equipados com corrimão;
- para permitir uma cômoda orientação, será prevista, ao ingresso e ao longo do percurso, uma adequada sinalização, clara e facilmente perceptível também pelas pessoas com deficiência visual; deverão ser previstos painéis informativos com escrita em relevo e em braile, além das guias de referência também para as pessoas com deficiência visual, dando-se preferência, taxativamente, aos recursos de guias naturais para reduzir ao mínimo a inserção de novos dispositivos para acessibilidade e orientação.
- para os desníveis de altura mais modesta serão previstas rampas, mesmo provisórias, com características de leveza, ótima durabilidade e compatibilidade com a matéria arqueológica;
- considerada a elevada afluência de visitantes, os eventuais sistemas de ligação vertical deverão ser constituídos de sistema elevatório, devido à vantagem de capacidade e velocidade. Será categoricamente excluído qualquer sistema de plataforma elevatória de escada.

Falando-se do acesso e percurso realizado a partir da Porta Marina, não se pode deixar de tecer comentários sobre o equipamento contemporâneo ali existente. Trata-se do *Antiquarium*, equipamento hoje aberto ao público que ali pode receber informações sobre o sítio, assistir a vídeos e circular por salas de exposições[63].

Veronese (2013, p. 221, tradução nossa) observa que “A zona de Porta Marina se apresenta como a porção da área arqueológica de Pompeia majoritariamente assinalada pela presença de artefatos ‘contemporâneos’ [...].” Veronese se refere exatamente ao *Antiquarium*, edifício que se situa numa zona que está dentre as mais importantes em termos de acesso ao sítio. Este edifício se desenvolve na íngreme subida da via Marina, que é a via direta mais rápida de acesso ao Foro. O *Antiquarium*

[63] Sobre as condições atuais do *Antiquarium*, serão realizados comentários na parte do texto desta pesquisa destinada à avaliação *in loco* do sítio.

se localiza numa posição estratégica que compõe o acolhimento de chegada desta área e acesso principal atual do sítio, pois se situa a poucos metros de distância da bilheteria da Porta Marina e da bilheteria da Porta Esedra. Trata-se de um local de interface entre a cidade antiga e o público, já que a estação de trem da linha *Circumvesuviana*, principal via de chegada para quem visita o sítio, ali se localiza. Concentra-se nesse ponto também uma gama de serviços turísticos.

O edifício do *Antiquarium* (Figura 82) localiza-se dentro da área do sítio arqueológico. Foi construído originalmente para uso como Museu Pompeiano e, após sua recente requalificação, se apresenta como um novo espaço para acolher o serviço de suporte à visita ao sítio, sem esquecer a sua primeira vocação expositiva.

Figura 82 – Fachada do *Antiquarium* e, à esquerda, o arco de acesso direto de Porta Marina à via Marina.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

O prédio do *Antiquarium*, em sua atual forma, foi construído em 1948 no mesmo local onde, desde 1863, já se usava a edificação ali existente como um lugar fechado para acolher os achados da escavação arqueológica. Essa edificação foi vítima de dois graves bombardeios em 1943, durante a Segunda Guerra Mundial, quando foram destruídos quase completamente o edifício e grande parte da rica coleção de objetos recolhidos da escavação (VERONESE, 2013, p. 223-225).

Nos anos seguintes a 1948, após a sua reconstrução, a edificação perde progressivamente a sua função de depósito, iniciando a assumir uma conotação de verdadeiro museu arqueológico. Novamente teve interrompidas suas atividades devido ao terremoto sofrido em 1980, quando foi necessária a remoção das salas por motivos estáticos (VERONESE, 2013, p. 225).

Depois dessa interrupção das atividades, apenas a partir dos anos 2000, foram realizados passos concretos para a reutilização funcional do edifício, cuja importância, unida à vantagem de estar localizado em posição estratégica, não poderia ser ignorada para a melhoria da acessibilidade ao Sítio Arqueológico de Pompeia. Assim, em 2002 foi realizada uma restruturação do *Antiquarium* e a sistematização da área do seu entorno. Em 2008 foi promovido um novo projeto com uma importante ligação para o acesso de pessoas com deficiência ao sítio (VERONESE, 2013, p. 227).

Em 2013, ano da publicação dos resultados da pesquisa *Pompei Accessibile*, esse projeto estava realizado, porém o *Antiquarium* encontrava-se fechado ao público. A promessa era de reabri-lo como um centro de difusão e valorização da cultura pompeiana, um moderno centro para visitantes dotado de recursos multimídia, mas sem perder sua inicial função expositiva. Porém, a maior vantagem da sua reabertura seria a possibilidade de se superar a dificuldade de acesso à área do Foro por meio de elevador previsto (e implantado) no interior do edifício, ligando de maneira ágil e cômoda o percurso em desnível proveniente do ingresso da Praça Esedra ao amplo terraço do templo de *Venere*, que possui a mesma cota da área do Foro (VERONESE, 2013, p. 228). Representaria, desse modo, para a pessoa com deficiência, um novo e cômodo acesso em substituição à já citada íngreme subida entre a Porta Marina e a via Marina em direção ao Foro.

Sobre as condições atuais do acesso ao sítio, passando pelo interior do *Antiquarium*, será apresentada uma análise realizada *in loco* na subseção 5.1.3 deste texto.

Outros acessos possíveis, a diversificação de percursos, a muralha e o anfiteatro:

Um aspecto importante a se considerar num projeto de acessibilidade em áreas históricas tuteladas é a questão que se refere ao fluxo turístico e à distribuição dos

visitantes no sítio de maneira a não ultrapassar a sua capacidade de carga[64]. No caso do sítio arqueológico de Pompeia, uma melhor distribuição do fluxo de visitantes gera um reflexo na diminuição da pressão antrópica (RUSSO, 2013, p. 259), além da possibilidade de diversificação de itinerários e consequente valorização do sítio como um todo, por meio do conhecimento de outras áreas e outros aspectos menos visíveis.

Russo (2013, p. 261) observa que um dos setores de particular interesse é constituído pelas regiões I e II (ver mapa no Anexo E), cujo acesso imediato se dá pela entrada da Praça Immacolata/Praça Anfiteatro, local de elevado valor arquitetônico e paisagístico (Figura 83), porém menos consumido pela pressão turística. Região em contato direto com a parte contemporânea da cidade de Pompeia, também próxima à ferrovia *Circumvesuviana*, esta porção do sítio demonstra uma destacada vocação para a melhoria da acessibilidade à Pompeia antiga, "[...] levando-se em conta, sobretudo, o seu contato direto com amplos espaços abertos – zona filtro entre a cidade contemporânea e aquela antiga – cujos valores naturalísticos e paisagísticos emergem com força." (RUSSO, 2013, p. 261, tradução nossa).

Figura 83 – Imagem aérea da região da Praça Anfiteatro, cujo acesso aparece no canto inferior direito da imagem.

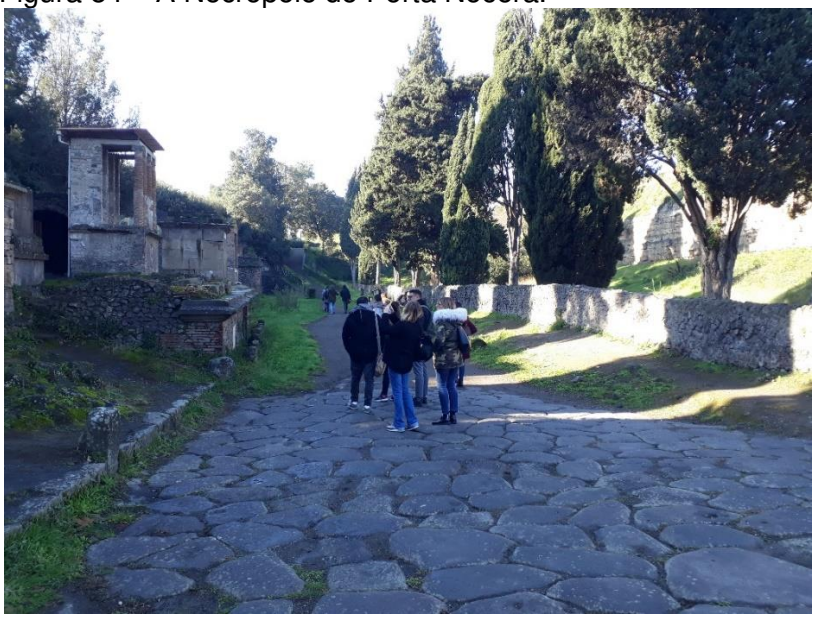


Fonte: Google Maps, 2018.

[64] Para o Turismo, capacidade de carga significa o número de visitantes (por dia, mês ou ano) que uma localidade comporta sem causar danos irreversíveis ao seu patrimônio.

Essa área é composta pela Necrópole da Porta Nocera (Figura 84) e pela paisagem urbana de arquitetura pública voltada ao esporte e ao espetáculo. Aí se localizam a Palestra Grande (local destinado a realização de exercícios físicos) e o Anfiteatro (Figura 85). Esta área também é composta pelas *insulae* residenciais dispostas de maneira regular ao sul da importante (e já referenciada neste texto) via dell'Abondanza. Esta é uma área de conotação semi-urbana que conta com a presença de amplos jardins e hortos, caracterizando-a como agrícola-naturalística (RUSSO, 2013, p. 261).

Figura 84 – A Necrópole de Porta Nocera.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 85 – A área de acesso ao Anfiteatro, já com o percurso acessível implantado em 2016.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Dentre os aspectos que foram observados na pesquisa *Pompei Accessibile*, Russo (2013, p. 261-263) cita:

- a proximidade desta região com o ingresso pela ampla Praça Immacolata é um fator de elevada potencialidade;
- a área apresenta uma topografia complexa com percursos de considerável inclinação;
- existência de parte do percurso "acessível" para usuários com deficiência efetuado em anos anteriores pela *Superintendência para os Bens Arqueológicos*. Tal itinerário pode ser identificado no percurso "sensorial" para pessoas com deficiência visual, que conduz à área arqueológica desde o ingresso da Praça Anfiteatro;
- sistema de acesso "facilitado" identificado no percurso *Friendly Pompei* implantado no ano de 2010.

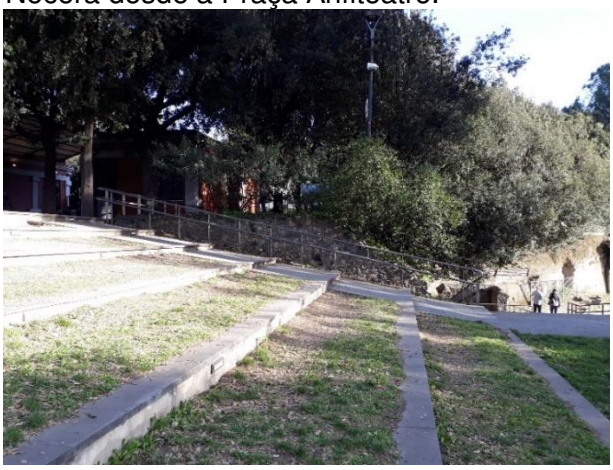
Assim, percebeu-se que essa área (Regiões I e II) apresenta numerosas barreiras ao fluxo de visitantes, sejam barreiras físicas ou perceptivas tais como Russo (2013, p. 264) indica:

- escadarias existentes que vencem um desnível de 5 metros de altura;
- topografia acidentada e com sistema de pavimentação (novo e antigo) difícil de percorrer;
- ampla área com solo desagregado e em *basolato* ao longo da via Nocera;
- calçada com superfície de piso irregular, com largura insuficiente e cota elevada em relação ao plano da rua;
- a "cansativa" *Passeggiata lungo le mura* (Caminhada ao longo da muralha) realizada com piso em pedriscos ou terra desagregada e com grande inclinação;
- acesso ao Anfiteatro, cuja *cavea*[65] se atinge apenas se atravessando uma rampa bastante inclinada e com pavimentação extremamente irregular.

As Figuras 86 a 88 ilustram algumas dessas barreiras citadas, em destaque para o desnível existente, a escadaria irregular e a pavimentação com pedriscos soltos.

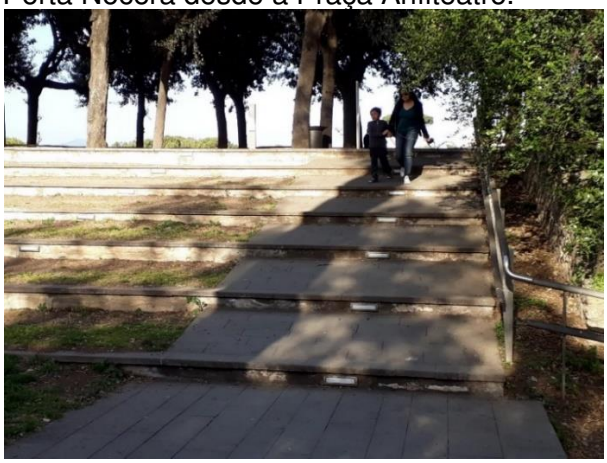
[65] Celas subterrâneas em que os animais selvagens eram confinados antes dos combates na arena dos anfiteatros. Também se refere às secções de assentos da área dos espectadores nos teatros romanos.

Figura 86 – Acesso à Necrópole de Porta Nocera desde a Praça Anfiteatro.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 87 – Escada de acesso à Necrópole de Porta Nocera desde a Praça Anfiteatro.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 88 – Necrópole de Porta Nocera com piso em pedriscos e areia.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

O levantamento quali-quantitativo da problemática de fruição ampliada dessa área resultou na construção de um sistema de pontos críticos recorrentes e de um sistema de soluções “tipo” para a problemática existente. Segundo Russo (2013, p.265), a proposta desenvolvida apresentou os seguintes pontos:

a) melhoria das modalidades de orientação;
b) melhoria da fruição visual;
c) melhoria da distribuição do fluxo de visitantes e tempo de fruição;
d) suavização e regularização das inclinações/desníveis;
e) superação de saltos de cota;
f) alargamento da largura das calçadas;
g) regularização e estabilização da pavimentação.

Russo (2013, p. 265) esclarece que esses pontos apresentados foram pensados dentro de um horizonte propositivo mais geral, percebendo-se a necessidade do aprofundamento da proposição de uma forma de fruição indireta e à distância do sítio, melhorando a possibilidade de se percorrer e compreender a muralha e, ao mesmo tempo, perceber a ruralidade desse percurso.

De acordo com Russo (2013, p. 266) foi possível também distinguir soluções pontuais para a área em questão. Primeiro a necessidade de facilitar a superação do desnível de cerca de cinco metros no acesso à Necrópole, por meio da instalação de um sistema elevatório autônomo. Também foi apontada a necessária sistematização do percurso nas proximidades das numerosas sepulturas, facilitando a sua compreensão e, ao mesmo tempo, melhorando a capacidade de se caminhar pelo piso existente com intervenções de estabilização e de esgotamento das águas pluviais.

Outras questões envolvem a possibilidade de valorização da muralha e de suas portas. As portas antigas, instaladas em coincidência com os eixos viários se colocam como diálogo entre o exterior e o interior urbano e requerem valorização para que ocorra a sua conservação e fruição (RUSSO, 2013, p. 266). Essa sistematização, que permite atravessar a cidade por diversos eixos viários, provocaria uma melhor distribuição do fluxo de visitantes e a “[...] redistribuição do consumo antrópico no ambiente.” (RUSSO, 2013 p. 267, tradução nossa).

Sobre a muralha antiga dessa região, a equipe de pesquisa também realizou reflexões. Apesar da sua dimensão, da sua força expressiva e do seu potencial como

observatório da cidade, do vulcão Vesúvio ao mar, diversos fatores não favorecem a fruição da fortificação pompeiana, alerta Russo (2013, p. 267).

Com a finalidade de se planejar uma mais ampla e diversificada acessibilidade visual à área arqueológica, de modo a superar barreiras físicas e potencialmente reduzir o consumo antrópico, Russo (2013, p. 267) destaca que foram realizadas hipóteses de fruição ampliada em regiões da muralha selecionados de acordo com seu atual estado de conservação e a sua posição no contexto urbano. Desse modo, a muralha antiga, pela relação topográfica com a área circundante, poderia ser percorrida em paralelo através da estabilização do piso já existente que se encontra recoberto de heras e suas torres podem representar um instrumento útil para conduzir o visitante a cotas mais elevadas e com inéditos visuais panorâmicos sobre a paisagem da cidade.

Segundo Russo (2013 p. 267), outras intervenções necessárias na melhoria da fruição da muralha seriam: pontuais intervenções no sistema de pavimentação, moderadas correções de inclinação, equipamentos para descanso e instalação de aparato informativo.

Ainda, de acordo com Russo (2013, p. 267), um papel relevante também deverá ser conferido às torres, que poderiam, especialmente a Torre II, que, em parte, já é resultado de reconstruções do século XX, acolher um sistema de ligação vertical, favorecendo a visão do alto. A citada autora esclarece que, com modalidade análoga, o percurso ao abrigo da muralha poderia ligar-se ao seu cume permitindo uma visão inédita, respondendo como “medida compensatória” a sua atual inacessibilidade.

Na área arqueológica de Pompeia também está presente o mais antigo anfiteatro, na sua tipologia de edificação, até então conhecido, construído entre 75 e 70 a.C, antes ainda do anfiteatro Flávio de Roma, mais conhecido como Coliseu.

Ceniccola (2013, p. 283, tradução nossa) afirma que “O anfiteatro é, por sua natural vocação, o lugar de reunião da massa popular, é um dos lugares públicos por excelência, junto ao teatro e ao foro [...]”. Porém, como apontava a referida autora e foi constatado mais recentemente *in loco*, o atual estado de conservação do anfiteatro de Pompeia não permite uma correta fruição, limitando a acessibilidade a poucos espaços, fazendo com que o visitante tenha que selecionar os percursos menos difíceis e cansativos.

Analisando o espaço externo ao anfiteatro (Figuras 89 e 90), Ceniccola (2013, p.283) observa que, apesar de o percurso ser favorecido pela ausência de salto de

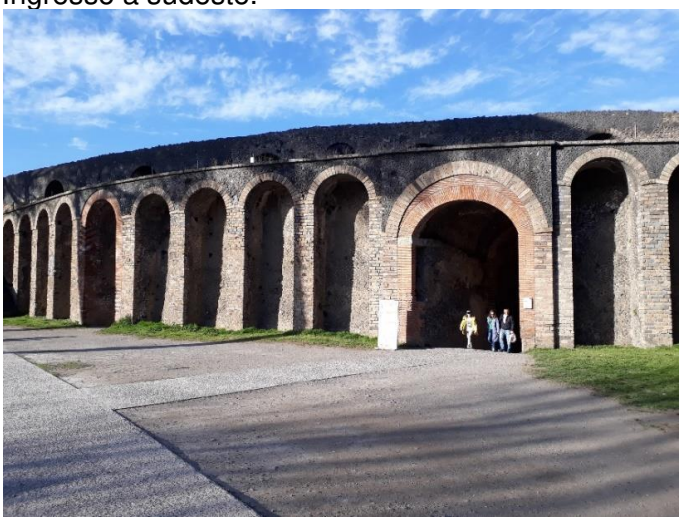
cotas, o limite é dado pelo tipo de terreno em terra batida com manutenção escassa, à época da análise para a pesquisa *Pompei Accessibile*[66]. O acesso ao anfiteatro de dá (ainda hoje) pelas duas galerias, com ingressos a norte (Figura 91) e a sudoeste, que, por sua vez, conduzem à arena, que é um dos poucos espaços visitáveis do monumento (Figura 92).

Figura 89 – Anfiteatro de Pompeia



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 90 – Acesso ao Anfiteatro de Pompeia – Ingresso a sudeste.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

[66] Hoje já implantado o percurso acessível pelo projeto *Pompei per Tutti*.

Figura 91 – Acesso ao Anfiteatro de Pompeia – Ingresso a norte



Fonte: Acervo da autora, 2019

Figura 92 – Arena do Anfiteatro de Pompeia.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Os pontos críticos em relação à acessibilidade do anfiteatro indicados por Ceniccola (2013, p. 281) eram:

- pavimentação das galerias de ingresso em lastro de pedra vulcânica com juntas sólidas, porém o piso é irregular (Figura 93);
- forte desnível na galeria de acesso, representando o problema de maior influência na falta de acessibilidade do anfiteatro (Figura 94 e 95);
- saltos de cota presentes no ponto de encontro entre as galerias e o plano do corredor semicircular e entre este e a arena (Figura 96 e 97);
- na área da arena, grande dificuldade de ser percorrida, devido a existência de pavimentação em terra batida (atualmente em pedriscos – Figura 98) e, sobretudo, ao seu estado de conservação com depressões e irregularidades.

Figura 93 – Pavimentação das galerias de ingresso em lastro de pedra vulcânica. Anfiteatro de Pompeia



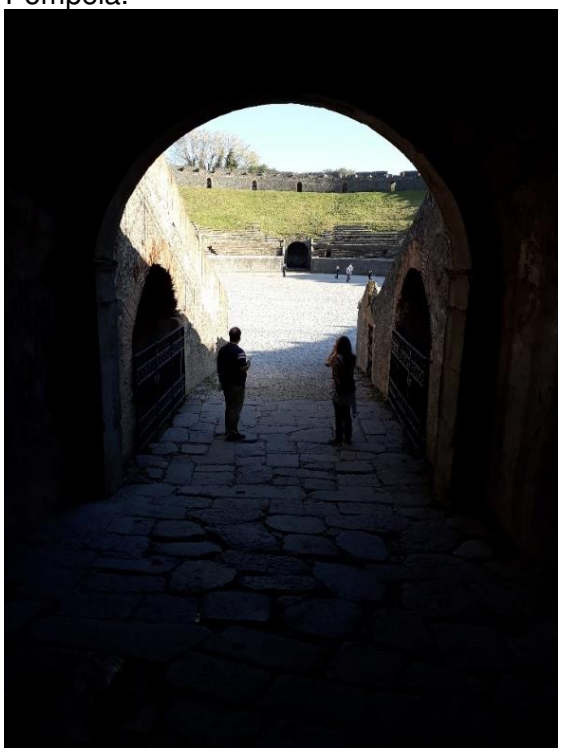
Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 94 – Forte declividade do ingresso a norte. Anfiteatro de Pompeia.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 95 – Ingresso a norte. Anfiteatro de Pompeia.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 96 – Desníveis no ingresso a norte do Anfiteatro de Pompeia



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 97 – Anfiteatro de Pompeia – ingresso a norte – desníveis e acessos proibidos aos corredores.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 98 – Pavimentação em pedriscos – Arena do Anfiteatro – Sítio Arqueológico de Pompeia.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

No período da pesquisa *Pompei Accessibile*, encontravam-se fechados ao acesso de visitantes os seguintes ambientes do Anfiteatro (Figuras 99 a 101):

- o corredor semielíptico de cima;
- duas galerias que conduzem da área externa ao corredor inferior, junto à estreita passagem que era destinada ao percurso de animais e cuja saída desemboca no espaço da arena;
- acesso às escadarias externas que conduzem ao caminho de ligação ao percurso sobre a muralha da cidade, limitando a possibilidade de acesso a esse notável ponto panorâmico.

Figura 99 – Um dos possíveis acessos ao Anfiteatro de Pompeia, fechado ao público.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 100 – Possível acesso fechado ao público. Anfiteatro de Pompeia.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 101 – acesso à parte superior do Anfiteatro de Pompeia. Fechado ao público.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Percebe-se que o anfiteatro é um local entre os menos acessíveis devido a limites morfológicos e materiais. Por ser uma arquitetura construída para o espetáculo, sua acessibilidade deve ser pensada no sentido de acolher, mesmo hoje, um grande número de pessoas, respondendo à natural vocação da construção (CENICCOLA, 2013, p. 283).

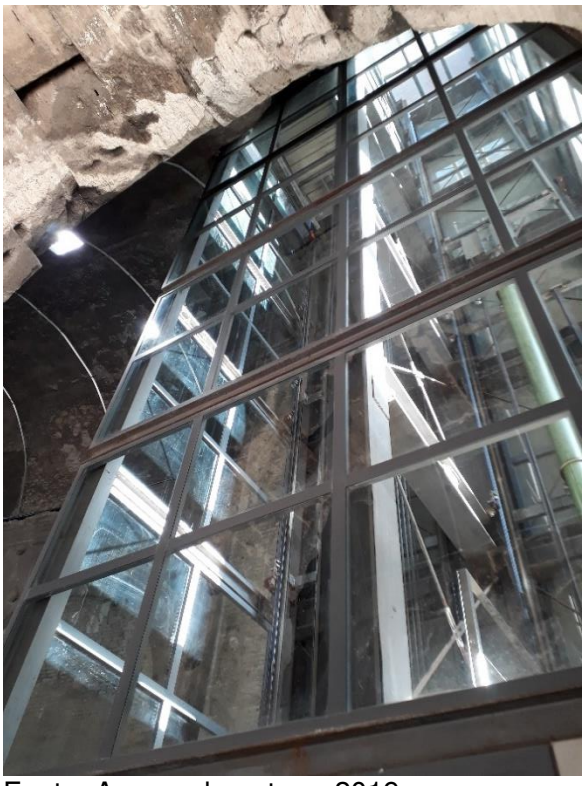
A problemática que limita a acessibilidade no caso do anfiteatro de Pompeia é semelhante a exemplos de outros anfiteatros existentes na Itália, que encontraram soluções para a questão, a exemplo do Coliseu em Roma, que faz parte do complexo arqueológico mais visitado da Itália e um dos locais mais visitados do mundo. O projeto de melhoria da acessibilidade do Coliseu Romano previu a instalação de dois elevadores, realizados em material contemporâneo (vidro e aço), garantido o acesso a vários níveis da edificação (Figuras 102 e 103).

Figura 102 – Elevador em aço e vidro do Anfiteatro Flávio de Roma (Coliseu) com sinalização de acessibilidade. Roma, Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 103 – Elevador em aço e vidro do Anfiteatro Flávio de Roma (Coliseu). Roma, Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Ceniccola (2013, p. 285, tradução nossa) afirma que “O anfiteatro pompeiano sugere muitas soluções que podem melhorar o conhecimento e a compreensão da arquitetura [...]”. A referida autora sugere que seja realizada simples intervenção de manutenção para a melhoria da condição do piso das galerias e do fundo em terra batida da arena por meio de sua estabilização. Com pequenas intervenções, pode-se oferecer a possibilidade de adentrar os vários ambientes que compõem o anfiteatro, abrindo-se as galerias fechadas ao público e eliminando-se os elementos que impedem a utilização das escadas para alcançar a cota do passeio, propondo-se modalidades alternativas de fruição do monumento. Ceniccola sugere que:

> A abertura das galerias poderia contribuir com a resolução da problemática da superação do desnível entre o ingresso e a cota da arena, transformando uma delas em descida móvel – com a inserção, por exemplo, de um mecanismo totalmente reversível – que, alcançando a cota da galeria semielíptica, conduza à cota da arena, garantido ao visitante a mesma sensação que poderia viver utilizando uma das três outras galerias de ingresso.” (CENICCOLA, 2013, p. 285 e 286, tradução nossa).

A superação do salto de cota para alcançar o passeio é importante para que se possa fruir a qualidade panorâmica e paisagística que esse local proporciona. Superar

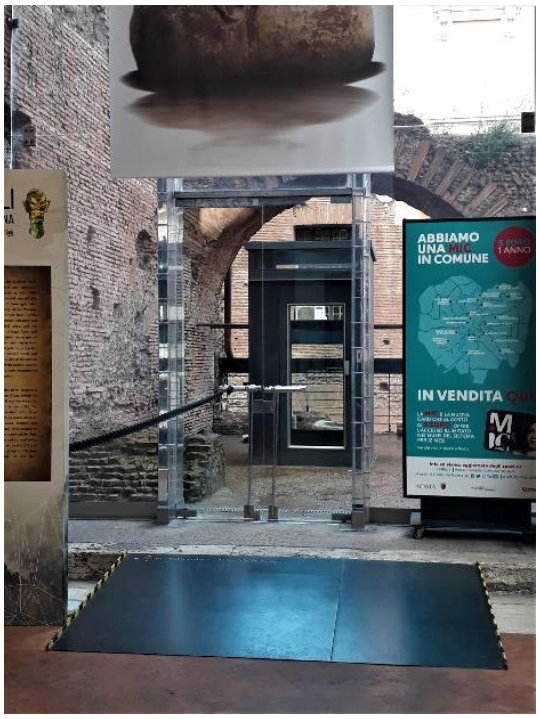
esse salto de cota significa criar a possibilidade de se caminhar pela muralha, garantindo a fruição desta e, ao mesmo tempo, possibilitar uma visão panorâmica de toda a área arqueológica. A solução pode ser obtida com a instalação de um elevador em uma das torres, conforme já citado por Russo (2013) ou até com a implantação de um elemento isolado para acesso vertical, por meio de uma intervenção de qualidade, a exemplo das que foram instaladas no *Foro* e no *Mercati di Traiani* em Roma (Figuras 104 a 110).

Figura 104 – Plataforma elevatória externa para acesso ao *Foro di Traiani*, Roma.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 105 – Elevador interno e rampa para acesso ao sítio arqueológico *Mercati di Traiani*, Roma.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 106 – Acesso externo a um dos elevadores *Mercati di Traiani*, Roma.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 107 – Acesso interno a um dos elevadores *Mercati di Traiani*, Roma.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 108 – Visão panorâmica interna com acesso por meio de elevador e rampas. Possibilidade de fruição visual aos espaços com acessibilidade limitada. *Mercati di Traiani*, Roma.



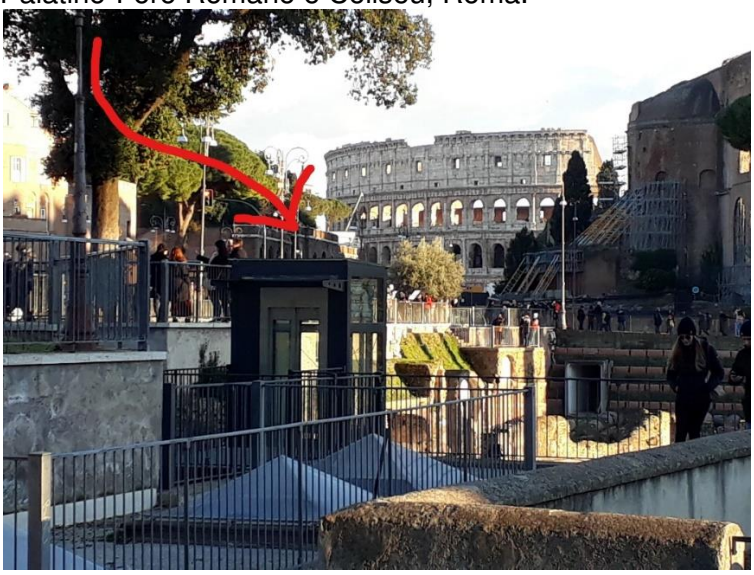
Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 109 – Plataforma elevatória vertical e passarela no Complexo Palatino-Foro Romano e Coliseu, Roma.



Fonte: Acervo da autora, 2019

Figura 110 – Plataforma elevatória vertical no Complexo Palatino-Foro Romano e Coliseu, Roma.



Fonte: Acervo da autora, 2019

A propriedade dos novos materiais:

Os materiais examinados e indicados pela pesquisa *Pompei Accessibile* nas soluções propostas para a superação das barreiras arquitetônicas do sítio arqueológico seguiram critérios assim definidos (PICONE, 2013b, p. 16):

- a compatibilidade físico-química e mecânica com o material antigo;
- a durabilidade, em consideração à contínua exposição aos agentes atmosféricos, com realização de teste no laboratório do ex-Departamento

de Engenharia dos Materiais da Università degli Studi di Napoli Federico II;

- a fácil manutenção por parte da mão-de-obra mesmo que não especializada;
- a reversibilidade e a possibilidade de desmontagem dos dispositivos, sem deixar vestígios sobre a matéria antiga;
- o fácil reconhecimento como novo dos dispositivos, levando-se em consideração o uso de materiais inovadores.

Com o objetivo de propor soluções que resolvam, a partir de um profundo conhecimento do local, alguns dos problemas de acessibilidade e comunicação especificamente da área de Porta Marina, mas que possam ser adotados nas demais áreas, Fabbrocino e Saitto (2013) desenvolveram um projeto de sistema de travessia sobre as grandes pedras localizadas nas vias e em seus cruzamentos: estruturas leves e reversíveis realizadas com vidro estrutural. Os arquitetos explicam que a ideia foi criar elementos modulares plurifuncionais que resolvessem quatro famílias de intervenções de maneira incisiva, do ponto de vista compositivo, e, ao mesmo tempo, discreta, do ponto de vista estético (FABBROCINO; SAITTO, 2013, p. 246):

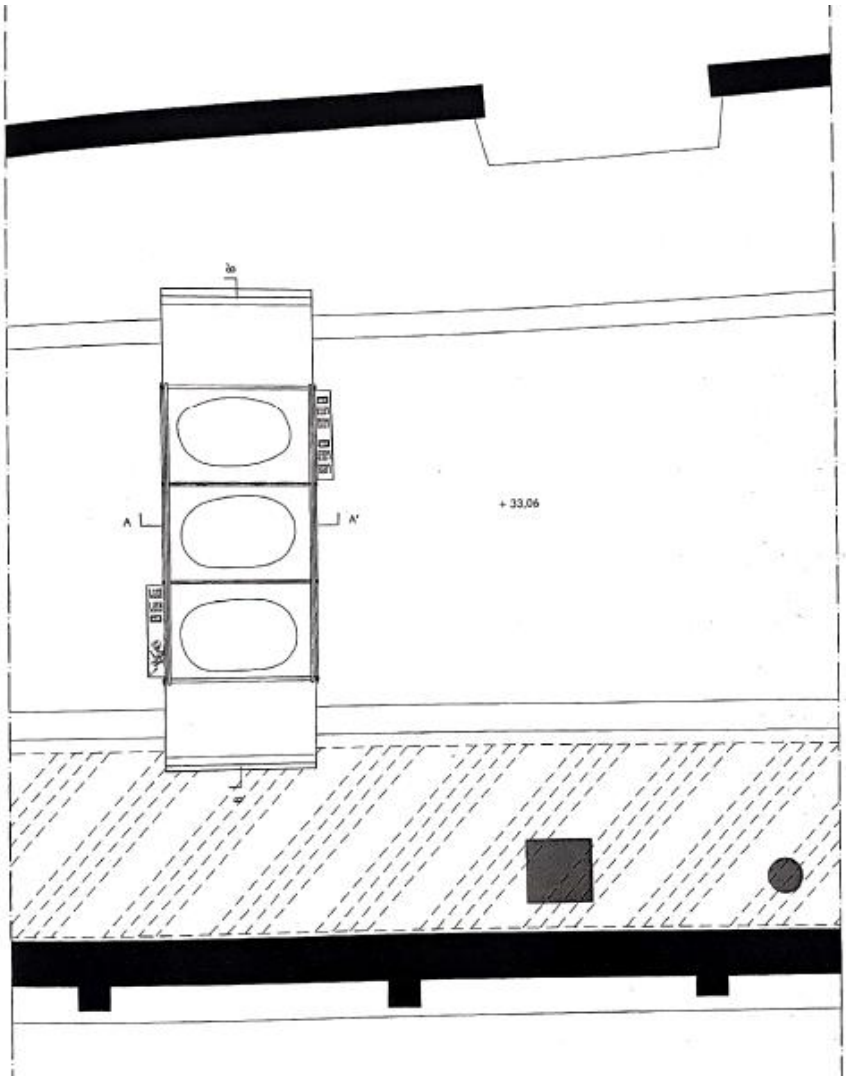
1. **Atravessar**: cruzamentos onde se localizam grandes blocos de pedra e superfícies irregulares.
2. **Superar**: desníveis de várias dimensões.
3. **Proteger**: das intempéries e da presença de visitantes.
4. **Informar**: fornecer indicação e oferecer informações ao longo do percurso.

A proposta foi assim definida pelos arquitetos:

Construído sobre pés ajustáveis, material monolítico em todas as partes, com exceção do corrimão de aço e das duas rampas de conexão de metal, o novo caminho facilita a travessia, conectando as diferentes alturas das calçadas laterais e permitindo o livre fluxo das águas pluviais sob a estrutura. Caminhando-se em qualquer direção, a passarela apresenta dois painéis, também em vidro, nos quais são inseridas numerosas informações: um *kay-plan* com a indicação da posição dos visitantes na cidade e informações históricas referentes a edifícios adjacentes (FABBROCINO e SAITTO, 2013, p. 247).

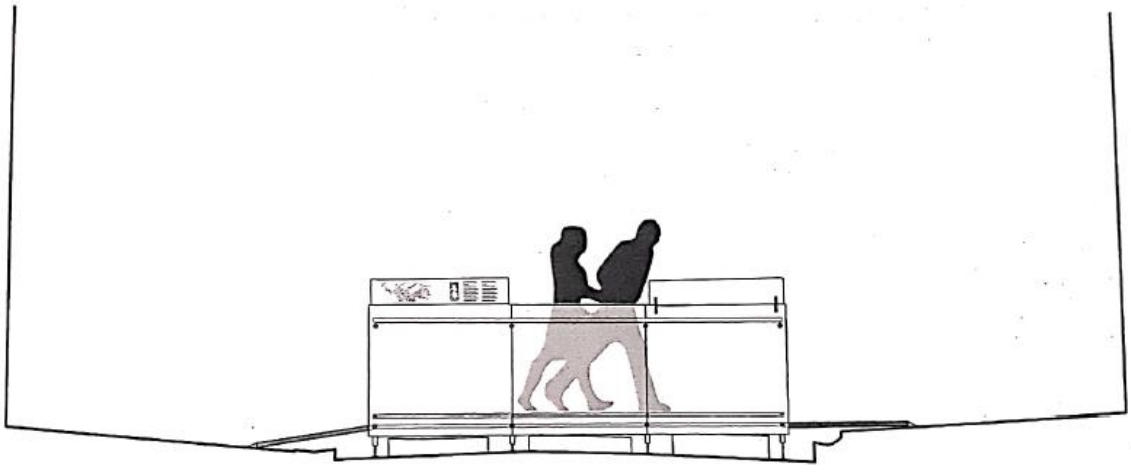
As Figuras 111 a 114 representam a proposta apresentada para solução da travessia das pedras que cruzam as vias do Sítio Arqueológico de Pompeia.

Figura 111 – Planta baixa de proposta para solução da travessia das pedras da área de Porta Marina. Projeto dos arquitetos Saitto e Fabbrocino.



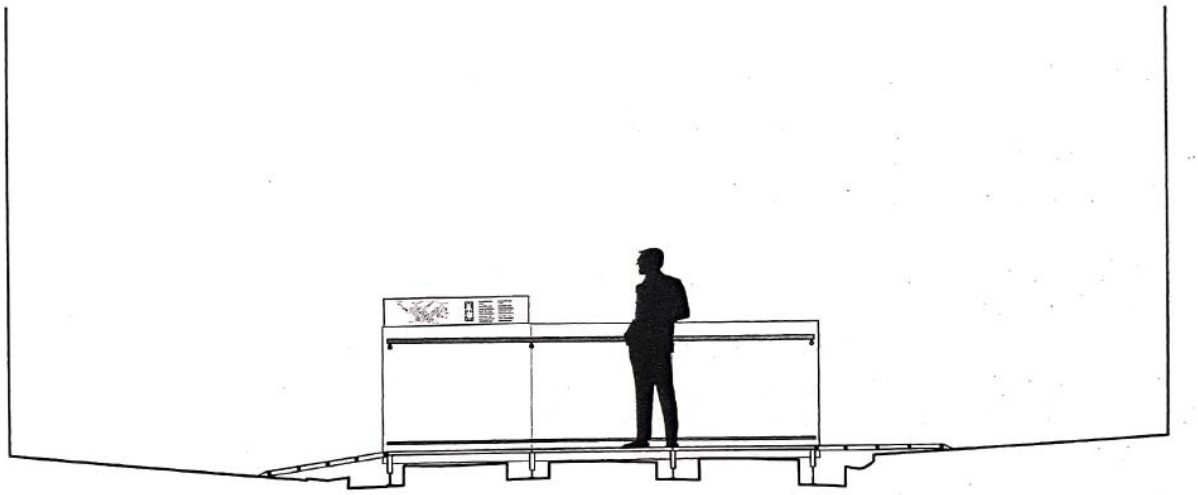
Fonte: Fabbrocino e Saitto, 2013.

Figura 112 – Vista lateral de proposta para solução da travessia das pedras da área de Porta Marina. Projeto dos arquitetos Saitto e Fabbrocino.



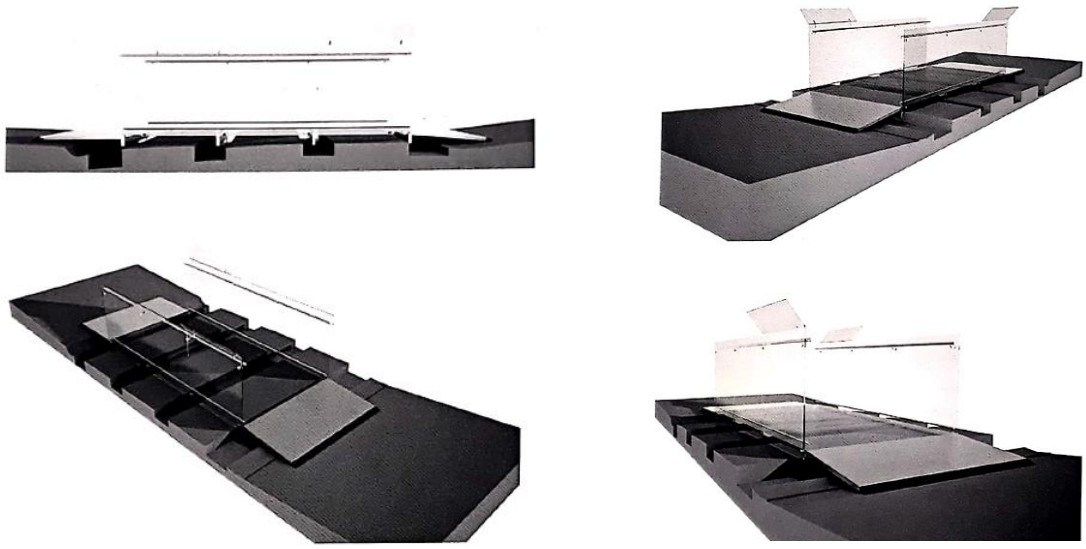
Fonte: Fabbrocino e Saitto, 2013.

Figura 113 – Seção longitudinal de proposta para solução da travessia das pedras da área de Porta Marina. Projeto dos arquitetos Saitto e Fabbrocino.



Fonte: Fabbrocino e Saitto, 2013.

Figura 114 – Vistas tridimensionais de projeto das passarelas para travessia das pedras da área de Porta Marina. Projeto dos arquitetos Saitto e Fabbrocino.



Fonte: Fabbrocino e Saitto, 2013.

Fabbrocino e Saitto (2013, p. 249) justificam a escolha do material explicando que superar desníveis por meio de elevadores, rampas e escadas em vidro pode ser hoje uma atitude considerada consolidada, já que numerosas intervenções foram realizadas recentemente em zonas arqueológicas e edifícios históricos, com grande potencial de uso deste material. É possível recobrir a pavimentação, permitindo ao

visitante percorrer os espaços protegidos sem danificar os elementos, assim como também se pode realizar estruturas de cobertura e proteção, vertical e horizontal, podendo-se representar, por meio de serigrafia, reconstruções e descrições características e arquitetônicas hoje perdidas, a exemplo do Templo/Catedral de Pozzuoli (Nápoles, Itália) restaurado pelo arquiteto Marco Dezzi Bardeschi (Figura 115).

Figura 115 – Parede de vidro com serigrafia representando colunas desaparecidas. *Tempio Duomo Rione Terra*, Pozzuoli, Província de Nápoles, Itália. Projeto de restauro do arquiteto Marco Dezzi Bardeschi. 2004 - 2006 (projeto) 2007-2016 (execução).



Fonte: Wikiwand, 2020.

Os citados autores seguem observando que a informação é um ponto chave do projeto, sugerindo que seria interessante integrar ao sistema presente uma rede de informação de natureza interativa que oferecesse ao visitante a possibilidade de escolher com autonomia as informações que desejasse, por meio de rede *wi-fi* e código QR integrados aos dispositivos projetados pela dupla de arquitetos. Também aplicativos para *smartphone* poderiam constituir um sistema de comunicação dinâmico, personalizado e continuamente atualizado.

A pesquisa “Pompeia Acessível. Diretrizes para a fruição ampliada do sítio arqueológico”, apesar de ter gerado diversas propostas de intervenção, não foi colocada em prática. Porém, seus estudos, levantamentos e propostas serviram como base para o Projeto *Pompei per Tutti*, realizado e executado pelo MiBACT.

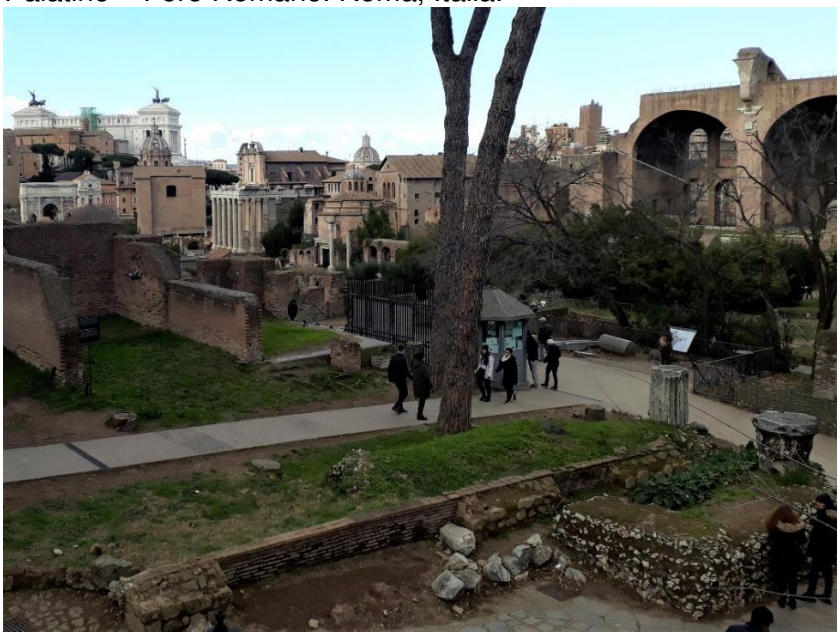
5.1.2 O Projeto *Pompei per Tutti. percorsi per accessibilità e il superamento delle barriere architettoniche*[67]

O *Grande Proggeto Pompei* (Grande Projeto Pompeia) é um projeto do *Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo* (MiBACT). Foi criado em 2012, num momento de grande crise para o sítio. Concebido para proporcionar segurança e uma nova imagem a Pompeia, o projeto, sem deixar a instância científica e de investigação, voltou-se para o público visitante, por meio de um plano de fruição e comunicação adequado às exigências contemporâneas (OSANNA, 2016, p. 4).

Pompei per Tutti (Pompeia para Todos) é o projeto, financiado no âmbito do *Grande Proggeto Pompei*, para a superação das barreiras arquitetônicas de diversas naturezas presentes na antiga cidade e que constituíam elementos de grave dificuldade para a acessibilidade do sítio. O projeto enfrentou o problema de acessibilidade em uma vasta área arqueológica da cidade (FILETICI, 2016, p. 21).

As conversas iniciais sobre a ideia de introduzir um percurso acessível dentro do *Grande Proggeto Pompei* surge em 2014, aproveitando-se a experiência nesse campo da arquiteta Maria Grazia Filetici que redigiu o projeto de um percurso análogo na área do Foro Romano em Roma (Figuras 116 a 118). Foram apenas treze meses, das conversas iniciais até a realização do itinerário hoje disponível (CURATOLI, 2016, p.11).

Figura 116 – Trecho do itinerário acessível do complexo Palatino – Foro Romano. Roma, Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

[67] Pompeia para todos: percurso para acessibilidade e a superação das barreiras arquitetônicas.

Figura 117 – Vista de trecho do itinerário acessível do complexo Palatino-Foro Romano. Roma, Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 118 – Detalhe do itinerário acessível do Palatino-Foro Romano. Rampas de concreto instaladas para superar degraus de pequenos desníveis. Roma, Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Para Osanna (2016, p. 14) o Projeto *Pompei per Tutti* não é apenas um projeto de acessibilidade, mas uma reflexão global sobre a fruição da cidade vesuviana. Realizado parcialmente, ou seja, apenas o primeiro lote do projeto foi executado, destina-se a se tornar a base para as próximas etapas de um projeto de fruição ampliada e adequado às necessidades e solicitações dos visitantes.

O grupo de trabalho foi constituído por uma equipe multidisciplinar formada por arquitetos, arqueólogos e restauradores. O projeto arquitetônico foi definido pela arquiteta Maria Grazia Filetici, autora de um análogo projeto no Palatino em Roma, conforme já citado, e o projeto executivo foi coordenado pelo arquiteto Gianluca Vitagliano.

Em todas as fases do trabalho (estudos, fase de elaboração de projetos, escavação arqueológica, pesquisa, restauro) houve o acompanhamento de algumas associações de pessoas com deficiência ligadas à *Federazione Italiana per il Superamento dell'Handicap* (Federação Italiana para Superação da Deficiência).

Osanna registra que se trata de:

> Um plano de intervenção estrutural, premissa essencial para um relançamento global da cidade vesuviana, para revelar a beleza e, sobretudo, a dimensão urbana, por muito tempo negada, devido às suas ruas fechadas e negadas aos visitantes, obrigados a percorrer sempre o mesmo percurso e a visitar as mesmas edificações. (OSANNA, 2016, p. 14, tradução nossa).

Assim, o projeto *Pompei per Tutti* surge da consciência da singularidade dessa experiência, além da convicção, por parte da equipe de trabalho, que se poderia e deveria trabalhar de maneira que qualquer usuário tivesse condições reais de aproveitar a experiência de mergulhar no passado, entrando fisicamente numa pequena cidade romana de idade imperial (D'ESPOSITO; SCAROINA, 2016, p. 25).

Sirano (2016, p. 17, tradução nossa) esclarece que "[...] a filosofia que está na base do Projeto *Pompei per Tutti* é conhecer o lugar através do caminho e nele procurar o contato com a cultura e com as pessoas que ali habitavam." Assim, o projeto *Pompei per Tutti* realizou uma abordagem sobre a escala urbana. Sirano (2016, p. 18) explica que foram identificados três lotes de um único grande projeto de renovação e facilitação do percurso de visita na antiga Pompeia, assim identificados (ver mapa no Anexo E):

1) da Porta Anfiteatro a Porta Marina com extensão até a área limite (zonas servidas pelas vias de Catricio e del Mercurio) compreendendo parte das vias de Nola e de Stabia;
2) da porta Ercolano a Porta de Nola ao longo da via de Nola, completando com a área interna da cidade e ligação ao percurso panorâmico sobre os planos elevados;
3) percurso externo à muralha e Necrópole.

Ainda sobre a metodologia aplicada, Sirano (2016, p. 18) esclarece que o método seguido pela equipe articulou o trabalho em três fases:

- análise das exigências e do estado de fato;
- proposta projetual; e
- execução dos trabalhos.

O citado autor detalha cada fase explicando que a primeira fase contou com os arqueólogos empenhados na definição de um itinerário histórico-arqueológico coerente com uma visita ampla e satisfatória. Foram evidenciados os achados arqueológicos mais importantes que caracterizam cada um dos monumentos ou das casas que podem ser visitadas ao longo do itinerário que abarca os principais

monumentos públicos e a área central da cidade antiga. Os arquitetos estudaram o itinerário à luz das exigências evidenciadas pelos arqueólogos, identificando os problemas de acessibilidade e os pontos críticos para as facilitações dos percursos.

Na segunda fase foram desenvolvidas as propostas projetuais segundo o critério do mínimo impacto, da reversibilidade e da utilização ampliada ao sítio.

Na terceira fase foram executadas:

- as pesquisas arqueológicas preliminares;
- as intervenções de restauro e refazimento da pavimentação das calçadas;
- as travessias das ruas;
- a substituição das passarelas desgastadas pelo uso de milhões de visitantes; e
- a criação de um novo percurso.

Sirano (2016, p. 18) esclarece que o projeto se concentrou em intervenções voltadas a facilitações físicas à visita de tal modo que o percurso resultasse fácil, cômodo e vantajoso para todos os perfis de pessoas, eliminando ou atenuando as barreiras físicas, arquitetônicas e de compreensão dos espaços. Além disso, foi considerado necessário associar o máximo possível o percurso seguido pelos usuários considerados sem deficiência com o das pessoas com deficiência, perseguindo uma perfeita coincidência para todos os que utilizam o sítio. O projeto satisfaz a necessidade de caminhar sobre plano uniforme, de facilitar a superação da cota imposta pela estrutura arquitetônica antiga, permitir momentos de descanso e/ou pausa ao longo do percurso que se harmonizem com o contexto topográfico e com o interesse arqueológico dos monumentos individuais abertos ao público (SIRANO, 2016, p. 18).

As motivações ligadas às escolhas projetuais do primeiro lote do projeto, ou seja, aquele que se estende da Praça Anfiteatro à Praça Marina com desvios/ramificações em direção às áreas limítrofes e particularmente representativas, são assim descritas por D'Esposito e Scaroina:

> No percurso proposto o ingresso ao sítio vem da abertura da Praça Anfiteatro que, além de proporcionar um acesso facilitado, via uma zona ampla e plana, coloca o visitante em uma área de grande impacto emotivo, devido à monumentalidade de edificações como a Palestra e o Anfiteatro, e peculiar do ponto de vista arqueológico. (D'ESPOSITO; SCAROINA, 2016, p. 25, tradução nossa).

Essa região[68] era destinada a acolher um público numeroso que ia assistir às lutas dos gladiadores. Desta região, o percurso segue pela via dell'Abbondanza[69], a artéria mais importante de Pompeia antiga, até chegar à região do Foro.

O projeto, desejando oferecer ao visitante a possibilidade de atravessar a via dell'Abbondanza (Figura 119) de onde se pode ter uma visão da beleza e da complexidade da cidade, definiu esta via como vetor principal do percurso acessível, estendendo-se aos eixos da via di Castricio, via di Mercurio e via della Fortuna por onde se pode alcançar edificações particularmente representativas do sítio (D'ESPOSITO; SCAROINA, 2016, p. 25). (Ver mapa no Anexo E).

Figura 119 – Via dell'Abbondanza caminhando em direção ao Anfiteatro. Sítio Arqueológico de Pompeia, Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Os citados autores esclarecem que a escolha das edificações e das *domus* a tornar visitáveis ao longo do percurso foi pensada, procurando-se mostrar as características peculiares da cidade, incluindo uma diversificação que inclui edifícios notáveis, como o próprio Anfiteatro, mas também edificações residenciais e comerciais, como as bodegas, as casas luxuosas, edifícios públicos, tabernas, lugares de culto e lugares lúdicos, além das termas e mercados. Nessa amplitude e

[68] Ver Figuras 83,85, 89 e 90.

[69] *Decumano Maximus* que atravessa toda a cidade antiga em sentido leste-oeste, já bastante referida neste texto quando se apresentou, na subseção anterior, a pesquisa interdisciplinar intitulada *Pompei accessibile: linee guida per la fruizione ampliata del sito archeologico*.

articulação, o itinerário procurou contemplar soluções que permitissem percorrer regiões diversificadas do sítio, com base nas exigências e interesses dos visitantes.

A posição adotada no projeto, revela Filetici (2016, p. 21), inspirou-se na intervenção realizada na área arqueológica de Roma e foi adaptada às características próprias da cidade antiga de Pompeia. Foram realizadas técnicas que utilizam material local adequado à qualidade, às cores e tons do tecido arquitetônico existente, proveniente da área vesuviana. Sobre o material adotado, Filetici (2016, p. 21, tradução nossa), esclarece: "O lapillus mistura-se com a argamassa de cal, a pedra-pomes marrom une os tufos e os tijolos, os materiais tradicionais são os elementos constituintes selecionados utilizados na construção."

Para resolver o problema de acessibilidade das travessias das vias, que em tempos antigos eram feitas com grandes maciços de pedra vulcânica alinhados, mas com certa distância entre eles, Filetici (2016, p. 21), cita que foram projetados elementos contínuos em aço, reversíveis, trabalhados contornando os blocos antigos, disponibilizando um plano de percurso uniforme e contínuo. Na disposição da pavimentação decidiram assegurar o cromatismo do lugar, sem inserir tons dissonantes. Assim "[...] a fase de acabamento das áreas de pavimentação foi tratada com particular atenção, cuidando dos tratamentos protetores e da conexão cromática que, após a cura da argamassa, permitiu alcançar uma uniformidade estética adequada do trabalho." (FILETICI, 2016, p. 21, tradução nossa).

Filetici compara a solução encontrada para Pompeia com aquela utilizada no percurso do projeto coordenado por esta citada autora para a área arqueológica de Roma: "Já no projeto romano denominado 'Percorsi', a matéria tradicional foi usada em um mix que garantisse a compatibilidade da pavimentação utilizada ao longo do novo itinerário acessível; portanto, receita nova com material tradicional." (FILETICI, 2016, p. 21, tradução nossa).

Voltando ao material utilizado em Pompeia, a referida autora esclarece: "Os percursos em pavimentação pozolânica estão contidos em armações de aço que permitiram criar guias estáveis dentro dos quais se trabalhou a argamassa curada e preparada de acordo com as cores das áreas onde foram realizadas." (FILETICI, 2016, p. 21, tradução nossa).

Sobre o resultado do trabalho de pavimentação, Filetici discorre:

> Sobre esta faixa se caminha comodamente sem aspereza ou deformações. As rodas dos carrinhos ou das cadeiras de rodas podem

> deslizar sem barreira e, de tal modo se simplifica a visita ao longo das ruas de Pompeia, que se torna cômoda para todos: idosos, crianças e pessoas com dificuldades de diversas naturezas.
> Assim, o projeto oferece resposta técnica a diversas exigências de um público sempre muito vasto. Os itinerários sem barreiras são simples e [...] conduzem os visitantes por um piso cômodo e bem inserido no contexto da cidade antiga de Pompeia. (FILETICI, 2016, p. 21, tradução nossa).

Não tendo que vencer degraus, subidas ou descidas íngremes ou obstáculos que criam dificuldades e barreiras, o conforto da visita se modifica substancialmente, causando grande utilidade também para a segurança dos visitantes e torna tangível a melhoria da qualidade da visita (FILETICI, 2016, p. 21).

Reforçando o discurso de Filetici (2016), Acetoso e Rubichi (2016, p. 29) esclarecem que a base do projeto foi recorrer à tecnologia tradicional e realizar intervenções reversíveis e reconhecíveis. Citam ainda que as medidas adotadas podem ser subdivididas nas seguintes categorias:

a) intervenção de reintegração das calçadas e regularização da superfície de caminhada;
b) tratamento pontual do *basoli* antigo existente ao longo das vias, onde solicitado pelo traçado de visitação definido;
c) ajuste de alguns eixos do percurso afetados por fenômenos de instabilidade da pavimentação;
d) tratamento das travessias de pedestre antigas em blocos de rocha de sílex, através da colocação de chapas metálicas perfuradas, constituindo uma passagem em cota;
e) colocação de dispositivos metálicos voltados a consentir a superação dos saltos de cota existentes no acesso e/ou no interior das *domus* e edifícios de maior prestígio inseridos no itinerário;
f) conservação e restauro das fontes, consideradas elementos fundamentais do sistema urbano pompeiano.

Em relação às intervenções já realizadas, é importante ressaltar o discurso do arquiteto Gianluca Vitagliano, coordenador executivo do *Grande Progetto Pompei*, sobre a experiência na definição de soluções projetuais no canteiro de obras, neste caso, canteiro de escavação arqueológica. Vitagliano (2016, p. 33) explica que algumas soluções projetuais foram definidas no trabalho de canteiro de obra, ou seja, diretamente na experiência do canteiro, durante a própria execução da intervenção,

por meio de observações *in situ* sobre o comportamento dos visitantes. O citado autor descreve que “[...] a verificação *in situ* demonstrou que os visitantes tendem a percorrer aquelas áreas pavimentadas perceptivelmente mais estáveis e mais fáceis de identificar.” (VITAGLIANO, 2016, p. 33, tradução nossa).

No caso de *Pompei per Tutti*, o percurso foi se configurando como um itinerário preferido pelos numerosos visitantes (a exemplo do grande fluxo que ocorre na via dell’Abbondanza – Figura 120). Com esta preferência de percurso, naturalmente realizada, vinha ocorrendo o desgaste da pavimentação. Vitagliano (2016, p. 33) esclarece que foi considerado, neste caso, o conceito de “superfície de sacrifício”[70] em nível urbano, ao decidirem (a equipe de trabalho) direcionar o fluxo de visitantes para os trechos da pavimentação nova, de recente realização, evitando-se o desgaste da pavimentação nas regiões onde não foram realizadas intervenções deste tipo. O novo material, sofrendo desgaste, poderá ser recomposto, constituindo assim, uma superfície de sacrifício do material moderno e, consequentemente, provocando a tutela e conservação do antigo.

Figura 120 – Visitantes aglomerados na via dell’Abbondanza, Sítio Arqueológico de Pompeia.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

A solução projetual adotada foi a de tornar discreta a presença da nova pavimentação, consequentemente, o percurso acessível será também discreto, observa o arquiteto Vitagliano (2016, p. 33), porém facilmente identificável pelos

[70] Pela definição canônica de “superfície de sacrifício” se entende um extrato de proteção da preexistência que deve ser ciclicamente renovado e substituído (VITAGLIANO, 2016, p. 33).

usuários. Essa solução projetual foi definida com a clara intenção de evitar um confronto muito forte, porém perceptível/distinguível, entre o antigo e o contemporâneo.

Vitagliano (2016, p. 33) observa que, no trabalho de canteiro, não se abdicou de compreender o fato de que quem visita Pompeia quer ter a experiência de conhecer um patrimônio arqueológico único. O novo elemento arquitetônico ou urbano, nesta lógica, poderá estar um "tom" mais abaixo, a fim de não interferir com a leitura daquele que é um sítio único no mundo.

De acordo com tal premissa "[...] foi desenvolvida a argamassa para a pavimentação: compatível, durável, mas, sobretudo discreta em termos perceptíveis. Uma condição [...] funcional que não altera a paisagem arqueológica historicamente e culturalmente consolidada." (VITAGLIANO, 2016, p. 33, tradução nossa).

Sobre a mesma questão, Sansone (2016, p. 45) esclarece que, considerando-se a exigência de compatibilidade com os artefatos arqueológicos, foi elaborada uma argamassa para a pavimentação das calçadas do percurso acessível que consistiu numa mistura sem cimento. Definiu-se uma mistura com areia e terra colorida que permitiu obter, após numerosas amostragens, um resultado cromático de acordo com o local de inserção.

Sobre isso, a arquiteta Spinosa (informação oral, 2019) observa que as cores de cada região do sítio arqueológico são muito variadas. Esse cuidado em manter a mesma sensação cromática original provocou a experimentação e escolha da proporção (traço) da mistura da argamassa no próprio canteiro.

Sansone (2016, p. 45) também pontua que, na ótica de melhorar o nível de fruibilidade, definiu-se uma solução com o propósito de tornar a superfície de pavimentação antiderrapante, requisito indispensável no caso de chuvas ou ainda acúmulo de pó nos períodos secos.

Reforçando o discurso de Vitagliano (2016) e Spinosa (2019), Sansone diz que foi decidido preparar a argamassa *in situ*, evitando-se o uso de produtos pré-preparados. Assim, definiu-se um protocolo com base no qual os vários componentes da argamassa eram acrescentados em pequenas doses, durante a operação de mistura, a fim de garantir uma massa homogênea. Essa escolha foi também apoiada em testes de laboratório sobre as características mecânicas da pavimentação, permitindo-se um controle preventivo da atividade de canteiro (SANSONE, 2016, p.45).

As Figuras 121 a 124 mostram o preparo da argamassa no próprio canteiro de obras e o resultado da pavimentação das calçadas acessíveis, conforme explicitado.

Figura 121 – Testes da argamassa para pavimentação das calçadas. Sítio Arqueológico de Pompeia – Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 122 – Pavimentação das calçadas. Sítio Arqueológico de Pompeia – Itália.



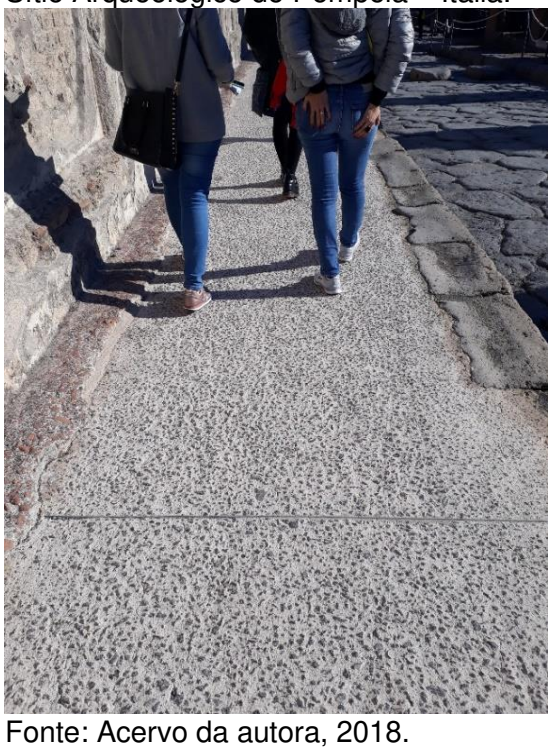
Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 123 – Calçadas recém pavimentadas. Sítio Arqueológico de Pompeia – Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 124 – Calçadas com nova pavimentação na via dell'Abondanza. Sítio Arqueológico de Pompeia – Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

A solução para proporcionar a travessia entre as calçadas, nos cruzamentos e em outros locais onde são encontrados os grandes blocos de pedra, evitando-se que o visitante precise realizar subidas e descidas que, no caso de Pompeia, ultrapassam a altura confortável de degrau ou de meio-fio e para facilitar a movimentação dos visitantes, seguiu o mesmo raciocínio. Isso significa que a mesma abordagem se encontra na definição do sistema de travessia entre as calçadas antigas que, desenvolvido em fase executiva por meio de vários protótipos (Figura 125), conduziu a uma solução funcional completamente reversível e distinguível (Figura 126), mas, sobretudo, com respeito àquilo que os visitantes esperam ver no sítio (VITAGLIANO, 2016, p. 33).

Figura 125 – Protótipo de dispositivo de travessia das vias desenvolvido pela equipe do projeto *Pompei per Tutti*.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 126 – Dispositivo de travessia instalada pelo Projeto *Pompei per Tutti* no cruzamento de vias.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Vitagliano (informação oral, 2019) esclarece que a solução para a travessia dos cruzamentos respeita a liberdade dos visitantes de acessar os cruzamentos em qualquer direção, já que as “passarelas” não possuem corrimão ou guarda-corpo, não criando barreira à direção de visitação desejada (Figuras 127 e 128). Observa também que os novos elementos não criam barreira ao escoamento de águas pluviais, aspecto importante a se considerar já que a região possui períodos de chuva intensa.

Figura 127 – Dispositivo para travessia das vias. Vista lateral.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 128 – Detalhe do dispositivo para travessia das vias.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Spinosa (2016, p. 47) observa que, superando-se a lógica da padronização dos elementos pontuais, tais objetos foram projetados de acordo com as especificidades do contexto em que seriam colocados, já que o projeto e a instalação dos dispositivos metálicos ao longo do percurso foram definidos na fase executiva.

Os dispositivos instalados foram: rampas, rampas elevadas, passarelas, travessias longitudinais e transversais, planos inclinados. Esses elementos trabalham como complemento (adição) à preexistência arqueológica, sendo que, em alguns casos, foram instalados lado a lado com os elementos preexistentes, e, em outros casos, foram modelados em torno dos próprios objetos considerados obstáculos físicos, como os já citados grandes blocos de pedra para travessia das ruas ou também nas soleiras das *domus*. Em outros casos, os novos objetos foram instalados a certa distância dos elementos preexistentes, com o objetivo de permitir a visão da paisagem arqueológica historicamente consolidada pelas representações iconográficas e fotográficas (SPINOSA, 2016, p. 47). As Figuras 129 a 141 representam as diversas modalidades de dispositivos instalados, adequados a cada situação encontrada.

Figura 129 – Dispositivo metálico para acessibilidade: pequena rampa.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 130 – Dispositivo metálico para acessibilidade: travessia elevada.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 131 – Dispositivo metálico para acessibilidade: pequena rampa e peças para nivelamento do piso.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 132 – Dispositivo metálico para acessibilidade: pequenas rampas conjugadas com travessia elevada.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 133 – Dispositivo metálico para acessibilidade: rampa.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 134 – Dispositivo metálico para acessibilidade: passarela com rampa e corrimão.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 135 – Dispositivo metálico para acessibilidade: pequenas rampas conjugadas.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 136 – Dispositivo metálico para acessibilidade: pequena rampa com acesso pelas duas laterais.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 137 – Dispositivo metálico para acessibilidade: rampa de conexão entre calçadas de diferentes cotas. Os cabos de aço evitam que o usuário desça pelo lado indevido, cuja altura é demasiado elevada.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 138 – Dispositivo metálico para acessibilidade: passarela com corrimão.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 139 – Dispositivo metálico para acessibilidade: pequena rampa com duas inclinações para adequar-se à altura variável do desnível.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 140 – Dispositivo para acessibilidade: degraus metálicos em complemento ao preexistente onde não foi possível a instalação de rampa. Os degraus novos evitam acidentes, caso o visitante decida descer pelas laterais do vão de acesso.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 141 – Dispositivo metálico para acessibilidade: sequência de rampas para vencer pequenos desníveis no acesso ao monumento.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

O projeto e a sucessiva realização dos novos dispositivos e facilidades, por meio da experimentação *in situ* dos protótipos, foi pensado, segundo Spinosa (2016, p. 47), com respeito aos seguintes requisitos fundamentais:

Reversibilidade: os dispositivos são autoportantes. Apesar de estarem em contato com o material arqueológico, não ocorre a transferência de estresse mecânico e não se altera a percepção dos modos de percorrer e deslocar-se no tecido urbano antigo.

Possibilidade de distinção: uso de materiais modernos (grades, chapas e perfis de aço) que estão de acordo com todas as intervenções modernas em material metálico presentes no sítio arqueológico. “Do ponto de vista cromático, isso aumenta o nível de orientação e reconhecimento da rota, possibilitando ao visitante captar não apenas a presença de um dispositivo acessível, mas também um eventual obstáculo.” (SPINOSA, 2016, p.47, tradução nossa).

Facilidade de manutenção: requisito indispensável dada a crescente pressão turística a que o local está submetido que, consequentemente, afeta a durabilidade do material.

Além desses listados, adicionam-se os requisitos prescritivos e de desempenho exigidos pelas normativas, como inclinações máximas admitidas, superfícies antiderrapantes, presença de guarda-corpo e corrimãos (Figuras 142 a 144). “As escolhas, portanto, foram direcionadas para soluções que, por um lado, conciliam os

requisitos regulatórios no pleno respeito ao material antigo, por outro, buscam a lógica de aumentar os níveis de acessibilidade ‘para todos’.” (SPINOSA, 2016, p.47, tradução nossa).

Figura 142 – Dispositivo para travessia das vias com grelha antiderrapante.



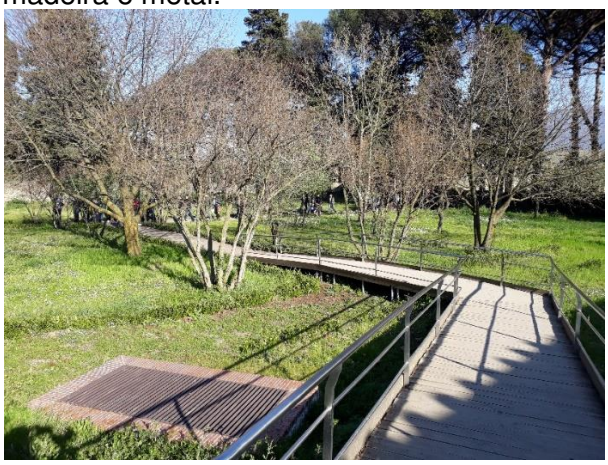
Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 143 – Detalhe da grelha metálica do dispositivo de travessia das vias.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 144 – Dispositivo para acessibilidade: passarela com rampa e corrimãos, conjugando madeira e metal.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Como citado, o projeto foi realizado somente em uma parte, porém ampla, pois abrange um circuito de mais de 3 km dotado de dispositivos que possibilitam a circulação de diversos perfis de visitantes. Os trabalhos de adequação à acessibilidade estão tendo continuidade, porém de forma mais lenta, comparando-se com a primeira etapa. Ocorrem simultaneamente aos trabalhos de estabilização e restauração que seguem sendo realizados pela gestão do sítio. Uma análise do percurso acessível do Sítio Arqueológico de Pompeia realizada *in loco* será apresentada na subseção seguinte.

5.1.3 A análise *in loco*

Com o objetivo de observar e avaliar as atuais condições de acessibilidade e utilização ampliada do Sítio Arqueológico de Pompeia, assim com verificar como se dá o uso, pelos visitantes, dos novos equipamentos de acessibilidade implantados pelo Projeto *Pompei per Tutti*, foram realizadas visitas ao local, entre os meses de outubro de 2018 e abril de 2019. Dentre estas, uma visita técnica acompanhada pelos professores do Departamento de Arquitetura da Università degli Studi di Napoli Federico II, Prof. Dr. Andrea Pane e Profa. Dra. Valentina Russo e por profissionais do MiBACT, Arq. Dr. Gianluca Vitagliano, Arq. Dra. Arianna Spinosa e Arq. Mariarosaria Villani, visita esta já referida na introdução deste capítulo.

Os aspectos relacionados à acessibilidade e utilização ampliada do sítio em questão são apresentados no texto a seguir. Neste texto, incluem-se também aspectos voltados aos serviços disponíveis aos visitantes, uma vez que é interesse desta pesquisa observar, em paralelo, questões relacionadas ao acolhimento. A breve e parcial análise das condições de transporte ferroviário ao sítio também foi incluída no texto que segue, como análise complementar. Apesar de não se referir ao percurso acessível localizado exclusivamente no interior do sítio arqueológico, percurso este objeto de estudo desta pesquisa, as observações sobre o acesso externo ao sítio são importantes para o entendimento global da questão.

Sobre a relação com o entorno e os acessos externos à cidade antiga de Pompeia, Filetici alerta:

> O projeto geral para abatimento das barreiras arquitetônicas não poderá fechar-se dentro dos confins da cidade antiga de Pompeia. É indispensável também enfrentar e projetar a relação com a cidade na qual a área arqueológica se coloca. Este é um tema a desenvolver mediante a análise do sistema de ligações públicas, das paradas/pontos dos ônibus turísticos, os estacionamentos, as estações e os pontos de alimentação, a infraestrutura hidrossanitária. Os sistemas de chegada, de acesso e de mobilidade indispensáveis à valorização da área arqueológica. (FILETICI, 2016, p. 22. Tradução nossa)

Para visitar o Sítio Arqueológico de Pompeia pode-se chegar por meio de várias modalidades de transporte: automóvel, ônibus de turismo e trem. Nesta pesquisa, o transporte utilizado foi exclusivamente o ferroviário. A partir da Estação Central ou da Estação Garibaldi (estações conectadas entre si) na cidade de Nápoles, pode-se embarcar diretamente de trem para Pompeia.

A cidade de Pompeia possui três estações ferroviárias, sendo que a estação mais utilizada pelos visitantes é a Estação *Pompei Scavi-Villa dei Misteri*, que dá acesso diretamente ao sítio arqueológico pela Porta Marina. Uma alternativa a este acesso, mais usada pelos habitantes da cidade contemporânea é a chegada pelas outras duas estações de Pompeia, a própria estação denominada Pompeia e a estação Santuário[71] (Figura 145).

As duas estações ferroviárias da cidade contemporânea, estações Pompeia e Santuário se localizam, respectivamente, a distâncias de 850 e 700 metros da bilheteria da Praça Anfiteatro, representando uma caminhada longa até o sítio arqueológico (Figuras 146 e 147). Para esta pesquisa, foram experimentados os acessos por duas estações: a estação Pompei Scavi-Villa dei Misteri e a estação Pompeia.

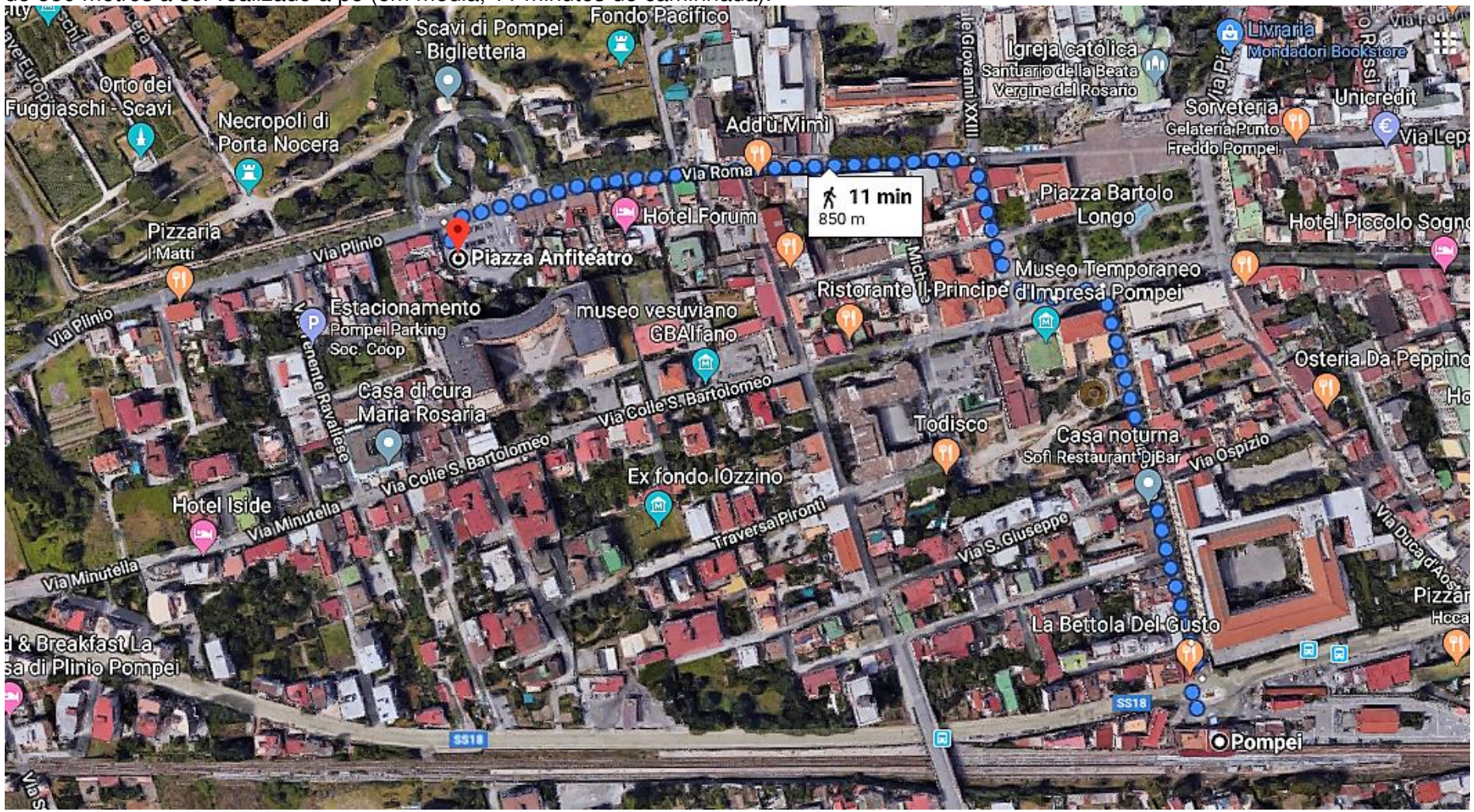
[71] A cidade contemporânea de Pompeia é um importante destino do Turismo Religioso, pois abriga o Santuário da Beata Virgem do Santo Rosário de Pompeia, destino de peregrinação religiosa muito procurado por fiéis católicos.

Figura 145 – Localização das estações ferroviárias de Pompeia e sua relação com os acessos ao sítio arqueológico. Circuladas em vermelho, estão as estações. Indicadas por setas amarelas, a localização das três bilheterias de acesso ao sítio arqueológico.



Fonte: Google Maps, 2018 (com indicações gráficas da autora, 2020).

Figura 146 – Localização da estação ferroviária de Pompeia e sua relação com os acessos da Praça Anfiteatro. Em pontilhado azul, o percurso de 850 metros a ser realizado a pé (em média, 11 minutos de caminhada).



Fonte: Google Maps, 2018.

Figura 147 – Localização da estação ferroviária de Pompeia Santuário e sua relação com os acessos da Praça Anfiteatro. Em pontilhado azul, o percurso de 700 metros a ser realizado a pé (em média, 9 minutos de caminhada).



Fonte: Google Maps, 2018.

Analisando o acesso desde a Estação Central de Nápoles com chegada na estação *Pompei Scavi-Villa dei Misteri* por meio da Ferrovia Circumvesuviana, observa-se que a bilheteria da Estação Central para a venda dos bilhetes desta linha não apresenta qualquer adequação para pessoas com deficiência adquirirem seus bilhetes de transporte. O acesso às plataformas, em nível inferior, é realizado exclusivamente por escadas. De acordo com informações dos funcionários dessa estação, para um cadeirante utilizar essa linha de trem, deverá embarcar na estação de Porta Nolana, estação final da linha Circumvesuviana e imediatamente anterior à Estação Central, de onde partem os trens dessa linha. A estação de Porta Nolana é dotada de elevadores para acesso de usuários de cadeira de rodas. Isso significa que um usuário de cadeira de rodas não pode usar o acesso mais utilizado pelo público em geral e pelos turistas, sendo obrigado a embarcar na estação anterior que não possui conexão com nenhuma linha de metrô da cidade de Nápoles.

Os trens da linha Nápoles-Pompeia-Sorrento são antigos e desconfortáveis (Figura 148). Alguns possuem informações auditivas em dois idiomas: italiano e inglês. Outros não possuem esse sistema de informações, deixando o usuário inseguro quanto à sua localização e estação onde deve desembarcar, já que conta apenas com as informações em letras miúdas dos mapas indicativos das estações localizados no interior dos trens e acima das portas dos vagões.

Figura 148 – Trem da linha Nápoles-Sorrento parado na estação *Pompei Scavi-Villa dei Misteri*.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Entre os meses de abril e outubro, entra em funcionamento um outro tipo de equipamento: a linha *express* com um modelo de trem mais novo, rápido, confortável e, portanto, com preço de bilhete mais caro.

A estação *Pompei Scavi-Villa dei Misteri* é uma estação turística. Apresenta um percurso sem barreiras para usuários de cadeiras de rodas que chegam vindos de Nápoles ou dessa direção (Figuras 149 e 150). Apesar desse aspecto positivo, o itinerário exclusivo para pedestre entre a estação e a bilheteria da Porta Marina encontrava-se obstruído por veículos indevidamente estacionados, além do uso do espaço pelos comerciantes locais com a colocação de placas de propaganda e promoção dos seus produtos, gerando barreiras físicas e impedindo a livre e segura circulação de pedestres (Figuras 151 a 154).

Figura 149 – Plataforma 1 da estação *Pompei Scavi-Villa dei Misteri.* Lado adaptado com acessibilidade (sentido Nápoles-Sorrento).



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 150 – Plataforma 1 da estação *Pompei Scavi-Villa dei Misteri*. Plataforma adaptada com acessibilidade (sentido Nápoles-Sorrento).



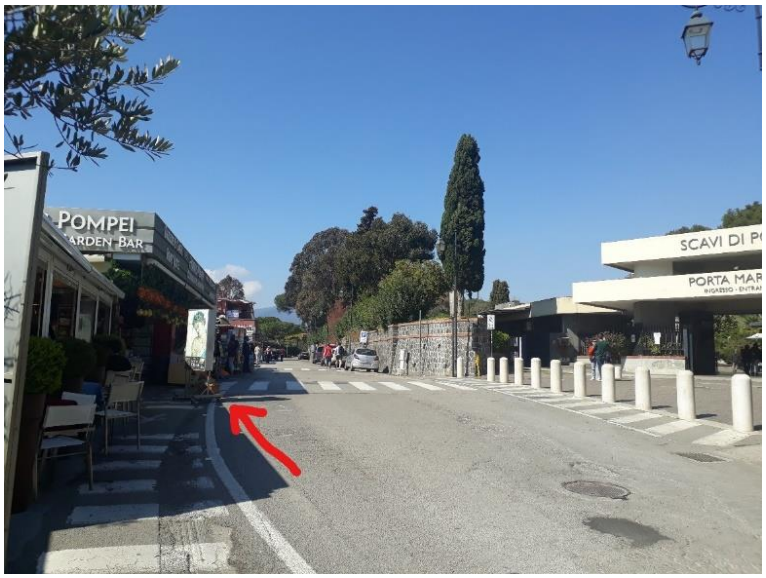
Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 151 – Veículo estacionado no percurso exclusivo para pedestres. Estação *Pompei Scavi-Villa dei Misteri*.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 152 – Expositores no percurso exclusivo para pedestres. Proximidade da estação *Pompei Scavi-Villa dei Misteri*.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 153 – Expositores no percurso exclusivo para pedestres. Proximidades da estação *Pompei Scavi-Villa dei Misteri*.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 154 – Expositores no percurso exclusivo para pedestres. Proximidades da estação Pompei *Scavi-Villa dei Misteri*.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Para os que chegam da cidade de Sorrento ou desta direção (muitos turistas fazem base em Sorrento para visitar toda a região da costa da Baía de Nápoles e a Costa Amalfitana), não é possível fazer a travessia da plataforma 2 (Direção Sorrento-Nápoles) para o lado da Plataforma 1 (Direção Nápoles-Sorrento – Figura 155), lado este de acesso ao sítio arqueológico, pois a passagem única é subterrânea e com escadas. O mesmo problema ocorre no momento de retornar a Nápoles. A solução indicada (informada por funcionário da estação *Pompei Scavi-Villa dei Misteri*) é seguir na direção Sorrento, descer na estação seguinte (dotada de elevador e acessibilidade), passar para o outro lado da plataforma e, finalmente, pegar o trem na direção oposta, ou seja, sentido Sorrento-Nápoles, devendo desembarcar na estação de Porta Nolana e não na Estação Central, conforme já esclarecido neste texto. Este é um transtorno para o usuário de cadeira de rodas que não embarca e nem desembarca nas estações comuns aos outros usuários e ainda não poderá realizar as conexões de transporte disponíveis apenas na Estação Central, como metrôs e linha de ônibus que se interligam com toda a cidade, incluindo o aeroporto de Nápoles e o movimentado porto, onde atracam os grandes navios de cruzeiros marítimos.

Figura 155 – Estação *Pompei Scavi-Villa dei Misteri*. Em primeiro plano, a plataforma 1 (acessível para quem chega de Nápoles ou embarca para Sorrento) e em segundo plano, a plataforma 2 (inacessível para quem embarca para Nápoles ou chega de Sorrento). A travessia entre as plataformas é subterrânea com acesso exclusivamente por escadas.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Voltando ao acesso ao sítio arqueológico propriamente dito, verifica-se que a bilheteria da Porta Marina apresenta serviços diversos para os visitantes: caixa eletrônico de banco, sanitários, serviços de áudio-guia (serviço pago, nove idiomas disponíveis, inclusive português) e centro de informações turísticas. As bilheterias não apresentam adaptação para a recepção de pessoas com deficiência (Figura 156). A partir deste ponto, para o visitante com mobilidade reduzida, o acesso poderia ser feito através de um percurso adaptado com piso regular, porém com alguns trechos com razoável inclinação, que segue até as passarelas metálicas de acesso ao edifício do *Antiquarium*. Porém, não é permitido o acesso para subida em direção ao elevador desta edificação, mas apenas saída, indicado por placa[72]. A partir do nível inferior do *Antiquarium*, o visitante poderia seguir acessando elevador, rampas e passarelas até atingir o nível do Foro. Trata-se de um percurso mais longo, porém evita-se o acesso extremamente inclinado e de piso irregular da entrada direta pela via Marina.

[72] No site oficial do parque arqueológico (http://pompeiisites.org/info-per-la-visita/pompei-per-tutti/) é indicado como início do percurso apenas o acesso pela Praça Anfiteatro e como saída, os três acessos, ou seja, Praça Anfiteatro, Porta Marina e Praça Esedra. A pessoa com deficiência motora limita-se a utilizar apenas uma entrada, apesar do público geral ter mais dois acessos.

Observou-se que este percurso é bastante usado, como saída, por pais com carrinhos de bebê. Esse percurso está indicado nas Figuras 157 a 160.

Figura 156 – Bilheteria da Porta Marina. Balcão de altura elevada para atendimento à pessoa em cadeira de rodas.



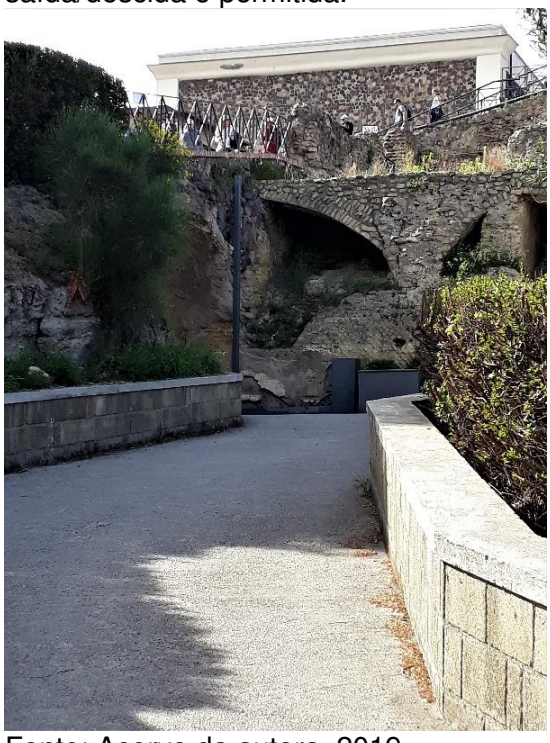
Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 157 – Acesso proibido em direção ao *Antiquarium*. Apesar da sinalização direcional e indicativa da existência de elevador (pictograma azul), o percurso só estava liberado para a saída do sítio.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 158 – Percurso entre acessos da Porta Marina ou Praça Esedra e o *Antiquarium* em direção às passarelas e elevador. Possibilidade de vencer a diferença de nível e alcançar a cota da região do Foro. Porém, apenas a saída/descida é permitida.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 159 – Passarela de acesso à parte inferior do edifício do Antiquarium. Permitido apenas saída/descida.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

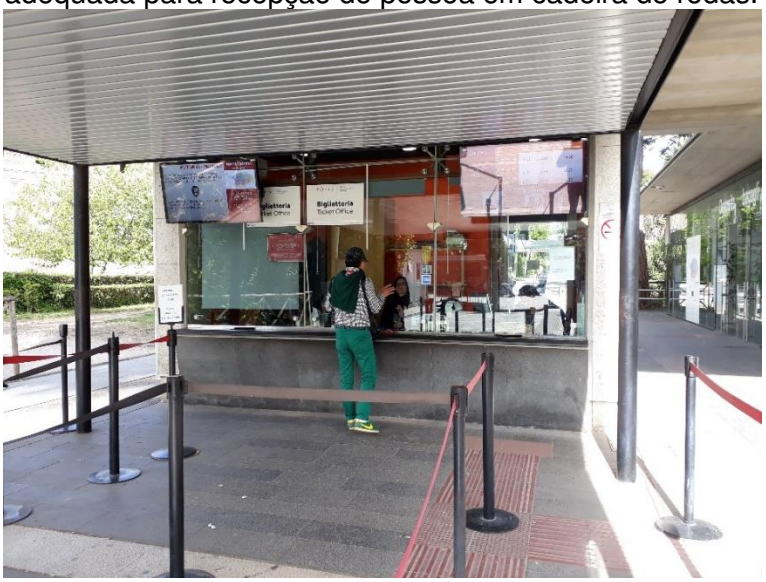
Figura 160 – Detalhe da passarela de acesso à parte inferior do edifício do Antiquarium com painel informativo. Permitido apenas saída/descida.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Outra opção de acesso para quem desembarca na estação *Pompei Scavi-Villa dei Misteri* ou chega de automóvel ou ônibus de turismo é a compra de bilhetes e acesso pela Porta Marina Inferior/Praça Esedra. Este local é servido por estacionamento, pontos de táxi, restaurantes e barracas de souvenirs. Apresenta também itens de acessibilidade como piso tátil, bilheteria em altura adequada para cadeirantes e com possibilidade de aproximação da cadeira de rodas (Figura 161), sanitários adaptados, centro de informações turísticas, depósito de bagagens, acesso adaptado para cadeirantes e painel com mapa e informações sobre o sítio (Figuras 162 a 165).

Figura 161 – Bilheteria da Praça Esedra. Balcão de altura adequada para recepção de pessoa em cadeira de rodas.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 162 – Bilheteria da Praça Esedra. Balcão de altura adequada para recepção e pequena aproximação de pessoa em cadeira de rodas.



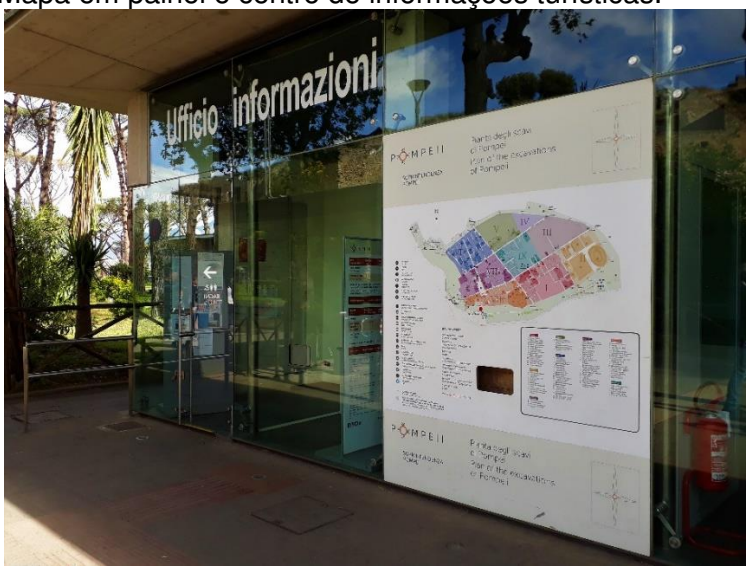
Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 163 – Bilheteria e acesso pela Praça Esedra. Piso tátil.



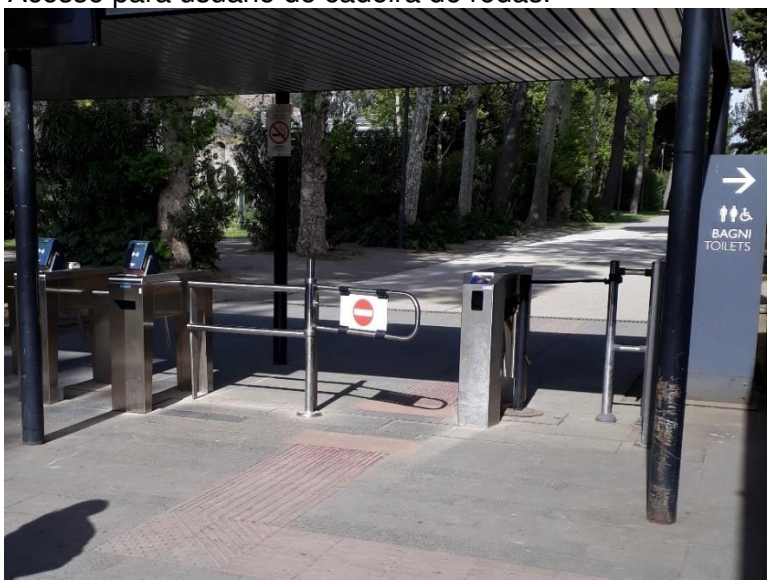
Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 164 – Bilheteria e acesso pela Praça Esedra. Mapa em painel e centro de informações turísticas.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 165 – Bilheteria e acesso pela Praça Esedra. Acesso para usuário de cadeira de rodas.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Por esta entrada, após passar pela bilheteria, são duas opções de acesso: pode-se subir uma ladeira à esquerda seguindo em direção à via Marina ou ao edifício do *Antiquarium*, (acesso impossibilitado para cadeirantes, conforme explicitado anteriormente) até atingir o nível do Foro, ou seguir pelo *viale delle Ginestre* e acessar o sítio pelo Quadripórtico (mapa – Figura 166).

Figura 166 – Percurso de 500 metros entre a bilheteria da Praça Esedra e a entrada do Quadripórtico.



Fonte: Google Maps, 2018.

Pela segunda opção, seguindo pelo *viale delle Ginestre* (Figura 167), o percurso de entrada é plano, dotado de piso regular, porém deve-se percorrer cerca de 500 metros ao longo dessa alameda dotada de bancos de jardim em precário estado de conservação. O acesso ao Quadripórtico possui uma curta, porém íngreme, ladeira de acesso (Figura 168). A partir do Quadripórtico pode-se acessar o percurso interno do sítio arqueológico, após ultrapassar rampas metálicas e um trecho com pavimentação desagregada (pedriscos e areia) na região dos teatros, até chegar à via Stabiana, dotada de pavimentação nova, acessível e conectada com a via dell'Abondanza (ver mapa no anexo E)

Figura 167 – *Viale delle Ginestre.* Percurso de 500 metros entre a bilheteria da Praça Esedra e a entrada do Quadripórtico.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 168 – Entrada pelo Quadripórtico. Pequeno declive e piso irregular.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Outra forma de acesso ao sítio para quem chega por transporte ferroviário e pretende entrar pela Praça Anfiteatro, indicada pela gestão do sítio arqueológico como única entrada para acesso ao percurso acessível, a opção é embarcar, a partir de Nápoles, na linha de trem Pozzuoli-Nápoles-Salerno, direção Salerno na Estação Garibaldi, conectada à Estação Central de Nápoles. Avisando-se com uma hora de antecedência quanto ao embarque em cadeira de rodas, os funcionários poderão auxiliar no embarque, acomodação e desembarque do passageiro (informação oral fornecida por funcionário da companhia que opera a linha). A estação Pompeia é adaptada para pessoas com deficiência (Figuras 169 e 170). Localiza-se, como citado, a 850 metros da entrada Anfiteatro. Apesar de a cidade contemporânea de Pompeia ser plana e possuir passeios com calçada rebaixada nos pontos de travessia, sua acessibilidade é limitada e o percurso é longo. Um outro meio de transporte, como táxi, será necessário para transpor esta distância.

Figura 169 – Elevador e piso tátil na Estação Pompeia.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

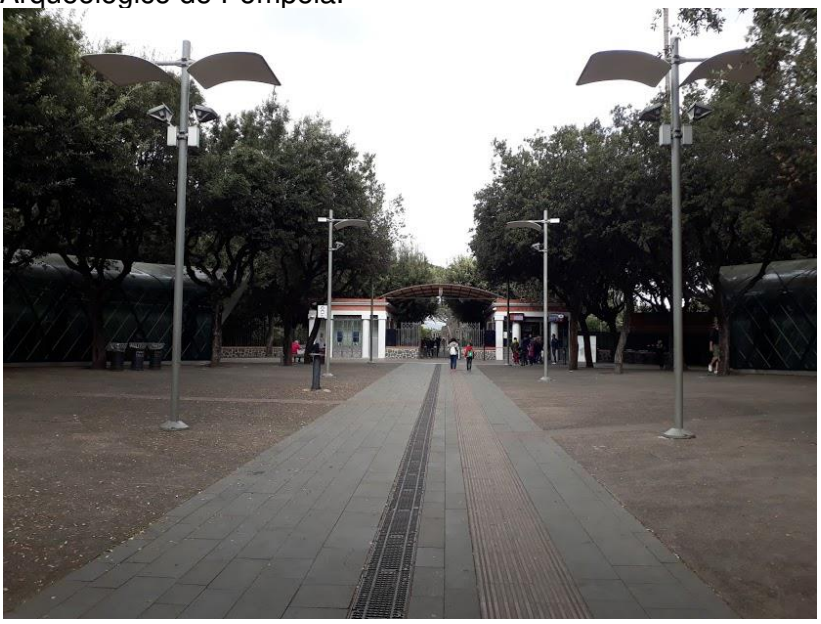
Figura 170 – Elevador na plataforma oposta. Acesso subterrâneo por escadas ou por elevadores. Estação Pompeia.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Por sua vez, o acesso pela Praça Anfiteatro é amplo (Figura 171) e conecta-se diretamente com rota acessível implantada pelo projeto *Pompei per Tutti*. Possui um grande painel com o mapa do sítio e informações. Nessa entrada também se encontram sanitários adaptados para pessoas com deficiência. As bilheterias não são adaptadas, apesar de esta ser a entrada indicada como início de percurso acessível no material divulgado pela gestão do sítio arqueológico.

Figura 171 – Praça Anfiteatro. Entrada acessível ao Sítio Arqueológico de Pompeia.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Para melhor análise do percurso, optou-se neste texto, por seguir o caminho via *Antiquarium* e via Marina diretamente à região do Foro, por ser o acesso mais utilizado pelos visitantes.

Voltando, portanto, à entrada pelo edifício do *Antiquarium*, observou-se que se encontram em bom estado e funcionando regularmente equipamentos como elevador, rampas, passarelas e sinalização. Nesse edifício localizam-se também pequenas salas de exposição, sanitários comuns e adaptados, livraria e loja de souvenirs, além de sala de exposição de vídeo sobre a história de Pompeia com simulação em 3D da recomposição de alguns dos principais ambientes da cidade. Um cadeirante consegue facilmente circular por todos estes ambientes, sinalizados e livres de barreiras (Figura 172).

Figura 172 – Família com usuário de cadeira de rodas em frente ao edifício do *Antiquarium*.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Do edifício do *Antiquarium* até a via Marina acessa-se por meio de passarelas e daí em diante, circula-se pela nova pavimentação da rota acessível, alcançando-se a região do Foro. Na região do Foro, apesar das faixas de pavimentação acessível, alguns trechos são de difícil circulação, a exemplo da Basílica e do Templo de Apolo, que não possuem rampas para vencer seus degraus de entrada. Além disso, o piso do retângulo central do Foro é de material variado: mármore, blocos de pedra e pedrisco, dificultando a circulação de carrinhos de bebês e cadeiras de rodas. Existe um percurso com pavimentação nova que circunda a região, tornando possível a fruição do espaço a partir de pontos estratégicos.

A partir da via Marina, a sinalização indicativa das vias já se apresenta: totens construídos em fibra na cor bege com letras pretas ou verdes, distribuídos ao longo do circuito, localizados principalmente nos cruzamentos das vias (Figuras 173 e 174). Apesar dessa sinalização, o uso de mapas é imprescindível para uma boa orientação no sítio (Figuras 175 e 176). Os mapas são entregues a todos os visitantes e apresenta-se como um instrumento importante, pois a sinalização interna não é suficiente para orientá-los.

Figura 173 – Sinalização direcional na via Marina.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 174 – Detalhe do totem de sinalização direcional.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 175 – Visitante consultando mapa no cruzamento de vias ao lado de totem de sinalização.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 176 – Visitantes consultando mapa.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

A cidade é dividida em nove regiões/bairros (*Regiones*) e cada região possui suas divisões em quadras (*Insulae*), ambas indicadas por números romanos. As *Regiones* e *Insuale* são indicadas por placas instaladas nas fachadas das casas (*domus*) em cada esquina e cruzamentos das vias (Figura 177). As casas mais importantes são dotadas, em sua fachada, de placa informando nome, localização na *Regione*, na *Insulae* e seu número (Figura 178). Essa numeração também é a referência para a informação que consta no áudio-guia para aqueles visitantes que o adquiriram. A orientação para o deslocamento pelas vias e localização das casas de especial interesse se dá com o uso do mapa em conjunto com as placas de sinalização.

Figura 177 – Sinalização nos cruzamentos das vias indicando as *Regiones*, na *Insulae*.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 178 – Sinalização na fachada da *domus* com informação do nome, localização na *Regione*, na *Insulae*, seu número e sinal indicativo de que essa edificação possui informação por áudio-guia.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Os visitantes fazem uso constante dos mapas por todo o circuito, principalmente aqueles visitantes não acompanhados por guias de turismo. O mapa disponibilizado é igual para todos, independentemente do seu idioma de origem. Possui informações nos idiomas italiano e inglês apenas (ver Anexo E) e indica, em pontilhado azul, o percurso acessível *Pompei per Tutti*. O percurso indicado no mapa como acessível possui algumas discrepâncias, à exemplo da indicação do percurso da necrópole de Porta Nocera como acessível, não correspondendo à realidade. Além disso, outras regiões, tal como trechos da via Stabiana, já possuem novo calçamento, não indicado no mapa como acessível. O mapa indica também as 26 *domus* consideradas acessíveis por possuírem dispositivos que possibilitam o acesso ao interior dos imóveis e sua circulação interna, em alguns casos. As *domus* ainda carecem de melhores placas informativas e, quando as possuem, apenas apresentam os idiomas italiano e inglês. Não possuem informações em braile.

O mapa disponibilizado para impressão no site oficial do sítio (POMPEII, 2020) está mais atualizado e mais completo em relação aos percursos acessíveis. Indica as opções de rota com cores diferenciadas e os trechos com nível de acessibilidade mais baixo. Indica também trechos considerados complementares ao percurso, mas ainda não totalmente acessíveis. Indica ainda as distâncias a percorrer de acordo com o caminho selecionado pelo usuário. A rota acessível possui mais de 3,5 km e pode ser

percorrida numa média de três horas, a depender da agilidade do visitante. É um percurso longo e, por isso, dentre os sítios arqueológicos italianos, é o que exige mais do visitante, em termos de resistência física.

Os dispositivos metálicos de travessia das pedras e de acesso e circulação pelas *domus* são eficientes, de acordo com a análise realizada, uma vez que foi observado o uso constante pelos visitantes. Em geral, todas as pessoas fazem a opção de circular pelas vias e acessar as casas utilizando esses dispositivos, mesmo tendo a possibilidade de caminhar pelo percurso não adaptado. Os visitantes optam pelo percurso com nova pavimentação e dotados de dispositivos metálicos, por serem mais confortáveis, mais seguros e fáceis de identificar. Dessa maneira, evitam caminhar sobre as pedras irregulares e evitam o sobe e desce constante e fatigante, já que a altura dos passeios chega a 30 cm em muitos trechos.

Os dispositivos possuem largura média de 90 cm, suficientes para passagem de uma cadeira de rodas. Os dispositivos de travessias das pedras são antiderrapantes e permitem o livre escoamento das águas pluviais. Não possuem guia de balizamento, nem guarda-corpo, justificada a inexistência desses elementos (exigidos pela norma italiana) pelo Arq. Gianluca Vitagliano (2019) devido à necessidade de manter livre o cruzamento das vias, ou seja, as pessoas que caminham na direção transversal à travessia das pedras poderão facilmente ultrapassá-las (Figura 179), o que seria impossível com a existência de guarda-corpos, que, neste caso, funcionariam como uma barreira arquitetônica. Deste ponto de vista, observa-se que a proposta apresentada pelos arquitetos Fabbrocino e Saitto para o projeto *Pompei Accessibile* (páginas 229 e 230 deste texto), com passarelas e guarda-corpos em vidro, seriam inviáveis para instalação nos casos de cruzamentos das vias.

Figura 179 – Visitantes atravessando os dispositivos metálicos e decidindo que direção seguir.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Foi observado que uma grande diversidade de usuários circula com facilidade pelo percurso acessível. Esta própria pesquisadora, provisoriamente com mobilidade reduzida por estar com o pé direito fraturado e imobilizado durante os meses de outubro a dezembro, realizou duas visitas de avaliação utilizando bota imobilizadora. Nessas duas ocasiões, o percurso foi realizado facilmente, porém, alguns trechos de circulação mais difícil foram evitados e, em alguns momentos, contou-se com a ajuda de outras pessoas para vencer degraus mais altos e pisos mais escorregadios, notadamente nos acessos à via Marina e à arena do Anfiteatro. A existência de corrimãos em alguns trechos foi imprescindível para o acesso seguro (no trecho mais íngreme da própria via Marina, onde o corrimão evitou um possível e grave escorregão da pesquisadora). Porém outros trechos foram evitados, justamente pela falta do corrimão, muito útil, por exemplo, no apoio a pessoas idosas.

Visitantes idosos (em grande quantidade), crianças, mães e pais com carrinhos de bebês ou com bebês no colo, pessoas usando muletas ou cadeiras de rodas, foram alguns exemplos de perfis de usuários observados durante as visitas. Alguns escorregões e quedas não graves, por parte de visitantes que circulavam fora do itinerário adaptado, foram presenciados pela pesquisadora ao longo dos percursos realizados. Nesses casos, o auxílio dos funcionários do sítio ocorreu imediatamente.

As Figuras 180 a 185 ilustram a diversidade de usuários nos perfis citados no parágrafo anterior que circulavam pelo sítio nos dias em que foi realizada a pesquisa *in loco*.

Figura 180 – Visitante com deficiência, usuário de muletas, andando pela calçada da rota acessível.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figuras 181 – Visitante com carrinho de bebê circulando pela calçada com nova pavimentação na via dell'Abondanza.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 182 – Visitante cadeirante utilizando dispositivo de acessibilidade com assistência do acompanhante.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 183 – Visitante cadeirante utilizando passarela com assistência do acompanhante.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 184 – Visitante cadeirante no centro da arena do teatro.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 185 – Visitante cadeirante e visitante com carrinho de bebê no centro da arena do teatro.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Como serviço de primeiros socorros, o sítio conta com um centro de atendimento próximo à área do Foro. O acesso a este centro é realizado por meio de passarela em madeira em estado precário de conservação (Figura 186).

Figura 186 – Acesso ao posto de primeiro socorro.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Os principais edifícios (*domus*) possuem dispositivos de acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida. Um dos modelos de dispositivo, bastante utilizado nas entradas das edificações, é o modelo com duas rampas laterais que seguem e complementam as calçadas. Esses dispositivos apresentam guia de balizamento e guarda-corpos em cabo de aço (Figuras 187 a 189). Esses guarda-corpos, mesmo não atendendo à exigência da norma italiana, funcionam eficientemente como proteção/barreira à passagem das pessoas pelo lado indevido, evitando acidentes. Além disso, não causam impacto visual ao ambiente. Outros modelos possuem corrimão metálico, utilizados no caso de a altura ser maior, podendo provocar acidentes graves, como quedas do alto. Nesses casos, a existência do corrimão não causa forte impacto. Ao contrário, auxilia o uso das passarelas e colabora com a conservação do sítio, já que evita que as pessoas coloquem as mãos nas paredes[73]. Nem todas as *domus* indicadas no mapa como acessíveis possuem rampa. Em alguns casos, o acesso se dá por meio de novos degraus metálicos, que ampliam o acesso, mas não tornam o local acessível a todos (Figura 190).

[73] Os visitantes costumam colocar as mãos nas paredes para se apoiar. Em alguns casos também por curiosidade, passam as mãos nas paredes com pinturas arqueológicas. As principais *domus* contam com a presença de pessoal de apoio para fiscalizar e orientar os usuários, dentre eles, uma grande quantidade de crianças.

Figura 187 – Rampa de acesso à edificação com guia de balizamento e sem guarda-corpo.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 188 – Rampa de acesso à edificação com guia de balizamento e guarda-corpo em aço. Acesso pelos dois lados.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 189 – Detalhe de guarda-corpo em aço.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 190 – Escada metálica com corrimão para acesso à edificação.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Alguns pontos importantes precisam melhorar o acesso, a exemplo do único ponto de alimentação que está mais próximo da rota acessível, apesar de não diretamente conectado. Possui rampas, mas o usuário precisa vencer trechos em pedra irregular e subir degraus e meio-fio das calçadas (Figura 191). É um ponto de alimentação com estrutura insuficiente para atender ao grande afluxo de pessoas ao local.

Figura 191 – Ponto de alimentação à direita. Apesar da rampa metálica e da calçada com nova pavimentação, não há conexão direta com a rota acessível.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Um outro ponto de alimentação era previsto e encontra-se indicado no mapa (Casina dell'Aquila), mas no período da pesquisa, este local estava desativado. A placa indica: "*Eat'story,* aqui, a comida tem uma história". Um tipo de alimentação/gastronomia que fizesse referência ao que se comia no período da erupção seria um interessante e didático atrativo complementar. No mesmo local, sanitários não acessíveis estão disponíveis aos visitantes (Figuras 192 a 194).

Figura 192 – Barracas fechadas numa área de serviço de alimentação sem funcionamento e com acesso proibido.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 193 – Placa indicando sanitários e serviço de alimentação. Acesso por escadas.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 194 – Placa improvisada indicando sanitário. Acesso por escadas.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Um local importante a ser analisado e que foi objeto de estudo específico no citado projeto *Pompei Accessibile* é a visita ao Anfiteatro. Elemento de grande interesse e curiosidade dos visitantes, que desejam acessar, principalmente sua arena[74], é praticamente inacesssível a pessoas que usam cadeiras de rodas e pouco seguro para pessoas com dificuldade de locomoção. A grande inclinação dos dois possíveis acessos, a impossibilidade de visitar a arquibancada ou de circular pela parte superior do complexo são barreiras atualmente existentes, já apontadas pelos estudos do projeto *Pompei Accessibile* e citados neste texto. A inexistência de corrimãos nos acessos disponíveis é uma barreira simples de vencer. O piso em pedriscos da arena ainda constitui uma barreira física. Sobre esses aspectos foram observadas duas situações diversas durante as visitas *in loco*: a primeira foi a visita de uma família com um componente criança usuária de cadeira de rodas que acessou a arena. A criança, que tinha capacidade de andar, mas com dificuldade, desejava pisar na arena. Com a ajuda da família, foi possível para esta criança, realizar o seu desejo (Figura 195). A segunda situação foi de uma cadeirante adulta, acompanhada de outra pessoa que empurrava a cadeira de rodas. Ao chegarem a uma das entradas do Anfiteatro, pararam e observaram a descida íngreme. Imediatamente desistiram de realizar a visita ao interior do complexo (Figuras 196 a 198).

Figura 195 – Visitante cadeirante com sua família, experimentando pisar na arena do Anfiteatro.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

[74] A sensação de estar na arena, no centro dela, e observar, deste ponto de vista a arquibancada, é um ponto alto da visita ao sítio arqueológico. Os visitantes querem experimentar o ponto de vista dos gladiadores, observar de onde saiam os animais utilizados nas lutas/apresentações. Deseja-se absorver a atmosfera do local e imaginar o que foi a cidade de Pompeia há quase 2.000 anos.

Figura 196 – Cadeirante acompanhada segue o fluxo de pessoas que entram no Anfiteatro.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 197 – Cadeirante e acompanhante observam se é possível e seguro acessar o Anfiteatro.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 198 – Cadeirante e acompanhante, percebendo a descida íngreme para acessar a arena do Anfiteatro, desistem de entrar.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

O acesso à parte superior do Anfiteatro possibilitaria, como destacado pelo projeto *Pompei Accessibile*, um ponto de observação panorâmica do sítio e da própria arena do Anfiteatro. Possibilitar a visão panorâmica é um item importante de projetos para utilização ampliada. Em locais históricos e arqueológicos não acessíveis, possibilitar uma visão panorâmica amplia a possibilidade de fruição do sítio pelos mais diversos perfis de usuários e funciona como medida compensatória.

O Sítio Arqueológico de Pompeia possui dois pontos de observação panorâmica, indicados, inclusive no mapa fornecido aos visitantes. Um deles, próximo à região da Necrópole de Porta Nocera e do Orto dei Fuggiaschi permite uma visão panorâmica parcial da cidade (Figura 199 e 200). O outro situa-se na Casina dell'Aquila numa região mais centralizada com acesso pela via dell"Abondanza, esse último aqui já referido, onde se localiza a citada previsão de ponto de alimentação e também serviço de sanitários. Este não é um local acessível, pois sua subida se dá por meio de escadas. Neste ponto elevado, a visão da cidade como um todo é mais ampla. Ocorre, porém, que os visitantes costumam subir nas muretas para ter uma visão mais abrangente e tirar fotos com imagens panorâmicas, o que confirma a necessidade de pontos de observação estruturados e seguros para melhor fruição do local (Figura 201). Os dois locais citados possuem mapas indicando os principais elementos que podem ser observados a partir dali.

Figura 199 – Ponto de visão panorâmica com mapa nas proximidades da Necrópole de Porta Nocera e do Orto dei Fuggiaschi.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 200 – Visitantes fotografando o sítio a partir de ponto de visão panorâmica próximo à Necrópole de Porta Nocera e do Orto dei Fuggiaschi.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 201 – Visitante observando a paisagem panorâmica a partir da Casina dell'Aquila.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

A falta de locais para descanso ao longo do percurso potencializa a sensação de fadiga, principalmente nos visitantes idosos, que procuram locais para sentar-se, sempre que encontram uma oportunidade, muitas vezes em locais não indicados, podendo provocar, inclusive, danos ao patrimônio arqueológico (Figura 202).

Figura 202 – Grupo de visitantes aproveitando a explicação da guia de turismo para sentar-se por alguns instantes.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Como serviço disponível foram observados também quiosques de *baby point*, onde podem ser realizadas trocas de fraldas de bebês. São três quiosques ao longo do percurso (Figura 203 e 204). Para a sua utilização, deve ser solicitada a chave nas bilheterias das entradas do sítio. São elementos estranhos ao ambiente, mas de grande utilidade para famílias com bebês. Mesmo possuindo uma função indispensável e serem elementos reversíveis, sua presença não é compatível por não respeitar a autenticidade do ambiente. Poderiam estar em locais estrategicamente pensados, devidamente sinalizados, distinguíveis na sua atualidade, porém mais integrados à ambiência arqueológica do sítio.

Figura 203 – Totem localizado na entrada do sítio com informações sobre o uso do *Baby Point*.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 204 – Um dos três *Baby Point* existentes no sítio arqueológico.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Observa-se a preocupação com a manutenção dos equipamentos de acessibilidade, uma vez que se encontram em bom estado de conservação e recebem reparos periodicamente (Figuras 205 e 206). Muitos trechos e vias permanecem fechados para o acesso ao público em geral, já que os trabalhos de escavação, manutenção e conservação do sítio seguem rotineiramente.

Figura 205 – Dispositivo metálico de acessibilidade em manutenção e bloqueado provisoriamente ao uso.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 206 – Dispositivo metálico de acessibilidade em manutenção e bloqueado provisoriamente ao uso.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Não há, ainda, itens de acessibilidade para outros tipos de deficiência, além da motora. Apenas uma pequena seção tátil para pessoas com deficiência visual localizada no edifício *Antiquarium*. Essa é uma questão observada inclusive no *site* do Parque Arqueológico de Pompeia, o que demonstra a preocupação em alertar os usuários sobre a limitação de visitação ao local. O texto do *site* diz:

> O "Pompei per Tutti" é destinado a pessoas com deficiência motora. Mais de 3,5 km de rota, desde a entrada da Piazza Anfiteatro até o santuário de Vênus, caminhando pelas principais artérias da cidade com acesso aos edifícios e *domus* mais significativos. O percurso permite a todos, pessoas com dificuldades de mobilidade, pais com um carrinho de bebê, mas também a todos os visitantes que preferem um itinerário mais confortável, visitar a área arqueológica da forma mais completa e fácil possível. (POMPEII, 2020, tradução nossa).

O *site* ainda alerta que em alguns trechos da rota, pessoas com dificuldades de locomoção em cadeira de rodas podem enfrentar dificuldades em prosseguir de forma independente, devido à presença de pontos críticos para a circulação, por causa da natureza da área arqueológica.

Além disso, o *site* salienta que alguns aspectos podem ser verificados ao longo das rotas: a inclinação de algumas rampas e seções podem exceder a 8%; há pequenos desníveis com menos de 5 cm; existem trechos de pavimentação antiga que não são planos; algumas calçadas e travessias não possuem guias de balizamento; somente em alguns trechos é possível o trânsito simultâneo de duas cadeiras de rodas (POMPEII, 2020).

Informação também colhida no *site* do parque arqueológico refere-se à possibilidade da realização de percursos guiados para pessoas com deficiência auditiva com guiamento em língua de sinais, mediante agendamento prévio.

Conforme visto, o sítio arqueológico de Pompeia não oferece ainda acessibilidade para todos, apesar de o nome do projeto ser *Pompei per Tutti* (Pompeia para Todos). Porém, o projeto não se encerra com as medidas apresentadas neste texto. Partindo-se do conceito de *Utenza Ampliata*, o projeto segue adotando medidas de melhoria e ampliação da acessibilidade e de acolhimento aos visitantes. O que se nota é que os dispositivos até então adotados, vêm melhorando e ampliando a possibilidade de fruição do sítio por um número cada vez mais amplo de usuários. Também se verifica que vem ocorrendo a ampliação do número de locais, vias e edificações acessíveis. Essa medida colabora com a melhor distribuição dos visitantes pelo sítio, amenizando a pressão antrópica.

Com a ocorrência da pandemia da Covid-19 no ano 2020, entre os meses de março e maio de 2020, o sítio arqueológico de Pompeia, assim como todos os museus e sítios arqueológicos da Itália, foi fechado ao público. Durante esse período, serviços de manutenção e escavação arqueológica seguiram ocorrendo com os devidos protocolos de segurança. *Tours* virtuais e o acompanhamento, também virtual, do avanço das escavações e do restauro do sítio ficaram disponíveis pelas redes sociais do *Parco Archeologico di Pompei*. Com a reabertura gradual de visitação ao sítio, a partir de 26 de maio de 2020, novos edifícios, recém-restaurados, foram abertos à visitação, assim como novos elementos foram incorporados. Um exemplo é o dispositivo tecnológico que informa locais com maior aglomeração de pessoas utilizado na reabertura gradual com o objetivo de evitar a contaminação dos visitantes e funcionários pelo Coronavírus. Esse dispositivo poderá ser utilizado permanentemente no controle da distribuição mais equilibrada dos visitantes por toda a parte visitável do sítio.

Boa parte dos princípios para uma *Utenza Ampliata* ainda precisam ser adotados ou executados nesse projeto. Vencer barreiras arquitetônicas e urbanísticas também é um desafio possível de ser transposto, como se verifica nas ideias defendidas pelo projeto *Pompei Acessibile*, pensado pela equipe de pesquisadores e professores da Università degli studi di Napoli Federico II, parcialmente apresentadas neste texto. O uso de outros dispositivos como elevadores e plataformas elevatórias verticais, a implementação de novos acessos e de pontos de visão panorâmica, o acesso às

muralhas, dentre outros, são ideias factíveis defendidas pela equipe criadora do Projeto *Pompei Accessibile*. É preciso criar um diálogo entre os dois projetos apresentados neste texto: *Pompei Accessibile* e *Pompei per Tutti*. *Pompei Accessibile*, um projeto da academia, com ideias avançadas, conscientes e criativas e *Pompei per Tutti*, um projeto pensado na prática, com experimentação em canteiro de obra e limitação orçamentária. São projetos que, dialogando entre si, teoria e prática, academia e gestão, pesquisadores, professores e profissionais com formações diversas, realizando um trabalho interdisciplinar, poderão fazer do sítio arqueológico de Pompeia, que já é exemplo mundial de boas práticas em acessibilidade, um local, hoje parcialmente adaptado e possível de se visitar, no futuro próximo, de fato, detentor de alto grau de acessibilidade.

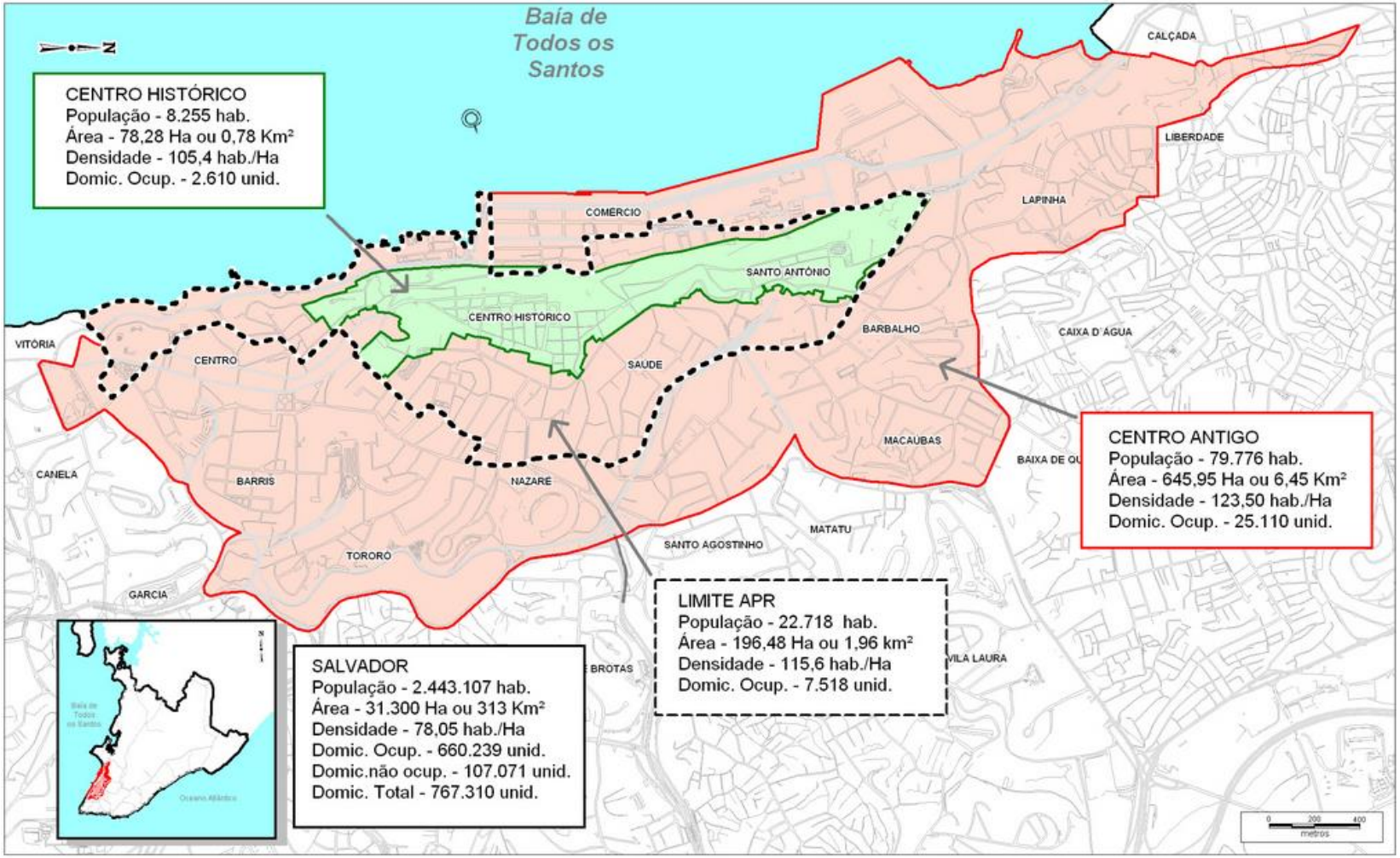
5.2 A ROTA ACESSÍVEL DO CENTRO HISTÓRICO DE SALVADOR – BRASIL

A cidade de Salvador, fundada pelo governo português em 1549, foi a primeira capital do Brasil, situação que perdurou até o ano de 1763. Nasceu como cidade fortaleza, estrategicamente localizada na Baía de Todos os Santos. Sua fundação teve como objetivo, além de defender o território colonial, constituir o polo de colonização da América portuguesa, centralizando as ações de Portugal na América e facilitando as transações comerciais de Portugal com a África e com o Oriente.

> Entre os séculos XVI e XVIII, além de desempenhar um papel estratégico na defesa e expansão do domínio lusitano, a cidade foi o centro do desenvolvimento econômico, cultural e político da colônia e passagem obrigatória das embarcações vindas da África e da Ásia. Mesmo com a transferência da capital para o Rio de Janeiro, em 1763, Salvador manteve sua importância, reforçada pela abertura dos portos brasileiros ao comércio com outras nações, em 1808. (IPHAN, s.d., s.p.).

O Centro Histórico de Salvador (CHS) foi tombado em nível nacional em 1959 (do Terreiro de Jesus até o Forte de Santo Antônio Além do Carmo) pelo Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, SPHAN, atual Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, IPHAN. Em anos anteriores, entre 1938 e 1945, vários monumentos do Centro Histórico já haviam sido tombados como patrimônio nacional, para garantir a preservação do Largo do Pelourinho e do seu entorno imediato. Em 1984, devido à riqueza de suas construções, o Centro Histórico de Salvador foi inscrito pelo IPHAN no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico. Este tombamento de 1984, ampliou as áreas tombadas em 1959, incluiu a encosta (falha geológica), e se estendeu além do Terreiro de Jesus, incluindo da Praça da Sé até a Praça Castro Alves a sul e Ladeira da Água Brusca a norte. Em seguida, no ano de 1985, confirmando sua relevância como bem cultural de valor internacional, é inscrito na lista da UNESCO como Patrimônio da Humanidade. A área considerada pelo Comitê do Patrimônio Mundial da UNESCO, em sentido norte-sul, acompanha a encosta chamada “falha geológica de Salvador”, desde o Sodré até o Largo de Santo Antônio além do Carmo. A leste, em sua maior parte, limita-se pela Baixa dos Sapateiros e, no seu extremo oeste, termina na escarpa, na já citada “falha geológica de Salvador”. O Centro Antigo de Salvador, área contígua à Área de Proteção Rigorosa ao patrimônio cultural e paisagístico de Salvador (Mapa – Figura 207), APR criada pelo Decreto Municipal 3.289/1983, é o maior sítio patrimonial da América Latina e um dos principais atrativos turísticos de Salvador em âmbito nacional e internacional (BAHIA, 2013a).

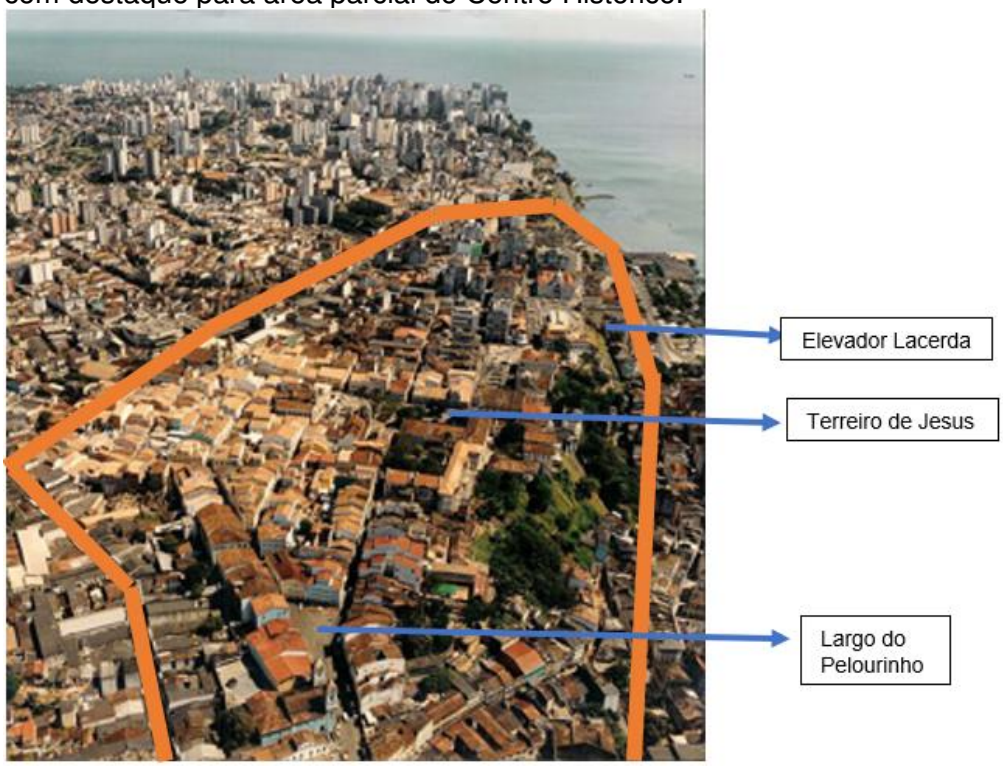
Figura 207 – Mapa de delimitação da poligonal do Centro Histórico de Salvador, do Centro Antigo de Salvador e da Área de Proteção Rigorosa (APR) com dados demográficos do Censo IBGE, 2010.



Fonte: BAHIA, 2010, p. 74 e 75.

Segundo Tirapeli (2000), o Centro Histórico de Salvador (Figura 208) preserva a trama urbana original do século XVI, com acréscimos que foram sendo acumulados durante os séculos seguintes. O conjunto arquitetônico é constituído por edifícios dos séculos XVII, XVIII, XIX e XX, onde se destacam monumentos da arquitetura religiosa, civil e militar, representando o maior conjunto arquitetônico colonial da América Latina. Apesar de pequenas modificações, a configuração urbana atual é a mesma que se vê na cartografia do final do século XVII e começo do século XVIII.

Figura 208 – Vista aérea parcial da cidade de Salvador com destaque para área parcial do Centro Histórico.



Fonte: Elaborado pela autora sobre imagem de IPAC (1995, p. 3), 2020.

No século XX, devido ao seu abandono, passou por um gravíssimo processo de degradação física e econômico-social. A partir de 1967, sofreu algumas intervenções em imóveis isolados e posteriormente, em 1969, foi elaborado o Plano Geral de Recuperação do Centro Histórico de Salvador que, dentre seus objetivos, visava a utilização turística da área como estratégia para sua reconfiguração socioeconômica, seguindo as recomendações contidas nas Normas de Quito de 1967 (REBOUÇAS, 2012) que já indicava a utilização turística dos centros históricos e do patrimônio cultural como forma de evitar sua contínua deterioração. Além disso, a utilização

turística dos sítios culturais facilitava o acesso a crédito internacional via Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

Em 1992, foi iniciado o Programa de Recuperação do Centro Histórico de Salvador. Este programa, gerenciado na época pelo Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural do Estado da Bahia (IPAC), teve como objetivos:

> Dotar o Centro Histórico de Salvador, através da ativação do ciclo econômico, de condições efetivas para a manutenção dos bens e valores culturais de forma contínua e eficaz; promover a recuperação física da área do Centro Histórico de Salvador, redefinindo sua função em relação à cidade e à região metropolitana; criar condições de desenvolvimento do potencial produtivo e da organização social da área. (IPAC, 1995, p. 18).

A partir de então (década de 1990), as obras foram realizadas em etapas, sendo que as últimas etapas foram executadas pela Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER), que substituiu o IPAC na execução das obras de recuperação do patrimônio do CHS.

Entre 1992 e 1995, período de maior fôlego do Programa de Recuperação do Centro Histórico de Salvador, realizaram-se quatro etapas: a primeira etapa recuperou 89 edificações de quatro quarteirões; na segunda etapa foram dois quarteirões e 47 de suas edificações; a terceira reabilitou 58 casarões, localizados em três quarteirões e a quarta etapa recuperou 140 imóveis de sete quarteirões. Nesse período, o Programa também executou melhoria de serviços básicos por meio da implantação e complementação de infraestrutura urbana de rede de água, esgotamento sanitário, energia elétrica e telefonia e rede de combate a incêndio. As redes de energia elétrica e telefônica passaram a ser subterrâneas, retirando-se a fiação aérea e os postes, melhorando a leitura do tecido urbano da área (IPAC, 1995). Esse período contemplou a construção de cinco praças internas nos fundos (quintais) dos casarões e dois estacionamentos.

Entre 1996 e 1999 foram realizadas a quinta e a sexta etapas, sendo que esta última se estendeu até 2011. No total, entre 1992 e 1999 foram reformados cerca de 600 imóveis, construídos três estacionamentos, restaurados nove monumentos tombados, além da realização do agenciamento de seis praças (SANT'ANNA, 2003).

A sétima etapa se iniciou no ano 2000 e integrava os 26 projetos nacionais do Programa Monumenta. Este programa foi criado em 2000 pelo então Ministério da Cultura, com apoio do BID e da UNESCO, tendo como objetivo primordial preservar

áreas prioritárias do patrimônio histórico e artístico urbano sob proteção federal (REBOUÇAS, 2012).

A partir de 2007, com a criação do Escritório de Referência do Centro Antigo de Salvador (ERCAS), a região do Centro Histórico e seu entorno, que representa o Centro Antigo de Salvador (CAS), foi objeto de estudos e elaboração, em 2010, do Plano de Reabilitação Participativo do Centro Antigo de Salvador, promovido pelo Governo do Estado da Bahia, sob a coordenação da Secretaria de Cultura e gerenciamento operacional sob a responsabilidade do ERCAS.

Este Plano de Reabilitação teve como objetivo:

> [...] definir, construir e instituir instrumentos que possibilitem a sustentabilidade do Centro Antigo, integrando-o às dinâmicas sociais, urbanas e econômicas da cidade, com vistas a encontrar os meios que levarão a um território urbano que seja bom para morar, trabalhar, frequentar e visitar; socialmente justo, culturalmente aceito, economicamente viável, ambientalmente sustentável e devidamente apropriado pelos seus usuários. (BAHIA, 2010, p. 19 e 20).

A abordagem para a elaboração do Plano de Reabilitação Participativo do CAS se deu a partir de quatro dimensões (BAHIA, 2010, p. 34, grifo nosso):

1) **Urbanístico-ambiental**
2) Econômica
3) Social
4) Institucional

Destaca-se aqui a dimensão urbanística que contemplou: os aspectos urbanísticos; a questão da acessibilidade e da mobilidade na área; e a sustentabilidade ambiental.

No estudo específico de *Acessibilidade e Mobilidade Urbana* contemplado pelo Plano de Reabilitação do CAS foi realizado um levantamento de campo sobre as condições de acessibilidade e infraestrutura de circulação das principais vias do CAS, em particular do Centro Histórico (KALIL, 2010, p. 103).

Para esse levantamento, foi utilizado um índice denominado Índice de Acessibilidade (IA), composto por vinte parâmetros que possibilitam aferir, numa escala de 0 a 10, quantitativamente, a acessibilidade num espaço urbano. Segundo Kalil (2010, p. 108) este índice pode ser utilizado de modo a facilitar a implementação de políticas públicas e orientar e priorizar a aplicação de recursos públicos para adequação dos espaços viários.

Dos trechos pesquisados por Kalil (2010), interessam especificamente a esta pesquisa os índices obtidos por dois trechos. São eles: da Praça Castro Alves à Praça da Sé e da Praça da Sé à Praça do Carmo. Estes trechos, dentre os pesquisados, são trechos que se situam no CHS (os demais estão no seu entorno), sendo que o primeiro representa uma região que se conecta diretamente com a rota acessível objeto desta pesquisa e o segundo trecho representa parte da própria rota acessível em questão, que ainda não estava implantada naquele ano.

A análise de Kalil (2010) indicou que os referidos trechos se encontravam, à época, em precárias condições de acessibilidade e caminhabilidade, obtendo os seguintes índices (escala de 0 a 10): entre a Praça Castro Alves e a Praça da Sé, 3,3; entre a Praça da Sé e a Praça do Carmo, 3,2.

A pesquisa realizada por Kalil (2010) levantou também as condições de acessibilidade nos principais acessos ao CHS. Esse levantamento foi revisto e atualizado neste trabalho ora apresentado e os novos dados encontram-se no Quadro 8 à página 321 deste texto.

No ano de 2011, o Governo do Estado da Bahia e a Prefeitura Municipal de Salvador celebraram um Termo de Responsabilidade com o objetivo de realizar obras emergenciais para revitalização do Centro Histórico de Salvador. Dentre as ações previstas estava a recuperação de pavimentação e calçada. A Secretaria da Justiça, Cidadania e Direitos Humanos do Estado da Bahia (SJCDH), hoje Secretaria de Justiça, Direitos Humanos e Desenvolvimento Social (SJDHDS), elaborou um projeto onde se previa a inclusão da obrigatoriedade da construção de calçadas acessíveis. A criação da rota acessível foi, então, estabelecida entre as responsabilidades assumidas no documento e iniciou-se o processo de elaboração do Projeto Piloto de Acessibilidade.

5.2.1 O Projeto Piloto de Acessibilidade para o Centro Histórico de Salvador

O Projeto Piloto de Acessibilidade para o Centro Histórico de Salvador teve como objetivo a construção da primeira rota acessível implantada na Bahia, além de servir como modelo a ser replicado por toda a cidade (BAHIA, 2013a). Constitui-se de um caminho que parte do Terreiro de Jesus e Cruzeiro de São Francisco, desenvolvendo-se da Rua Gregório de Matos até o Largo do Pelourinho, retornando pela Rua Alfredo de Brito até o Terreiro de Jesus, fechando o círculo acessível. Inclui também parte da

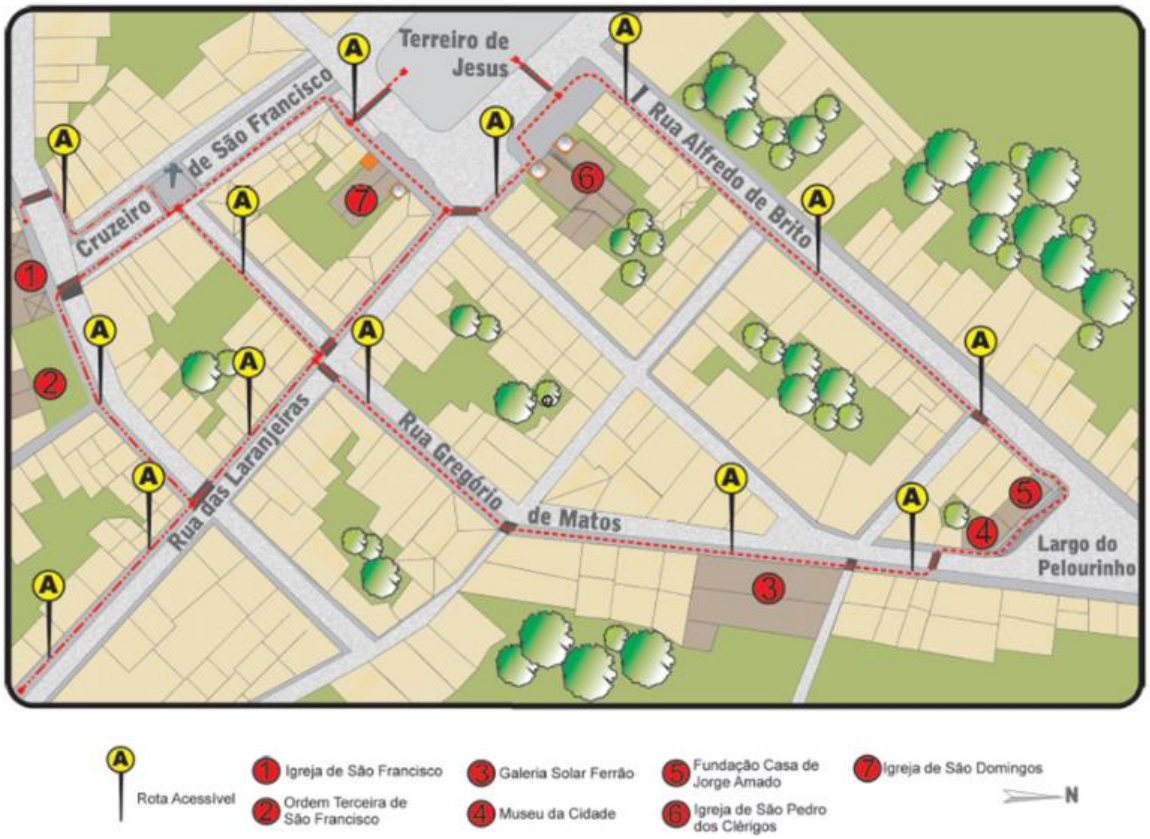
Rua Inácio Acioli e o trecho da Rua das Laranjeiras que conecta a rota a um dos estacionamentos disponíveis na região (Figuras 209 e 210).

Figura 209 – Mapa de área parcial do CHS com indicação em linha laranja da Rota Acessível.



Fonte: Elaborado pela autora a partir de imagem do Google Maps, 2020.

Figura 210 – Mapa da Rota acessível do CHS.



Fonte: BAHIA, 2013a.

Este projeto rompeu com a ideia de que acessibilidade e patrimônio são incompatíveis (BAHIA, 2013a). Trata-se da primeira parte do Plano de Acessibilidade para o Centro Histórico de Salvador.

> Nesta primeira etapa de implementação do **Projeto Piloto de Acessibilidade** ainda que não seja possível garantir o acesso a todas as edificações existentes na rota, este projeto assegura o acesso àquelas de maior relevância para o interesse coletivo, tais como as instituições públicas, o Museu da Cidade, a Fundação Casa de Jorge Amado e o Solar Ferrão. (BAHIA, 2013a, p. 32. Grifo do autor).

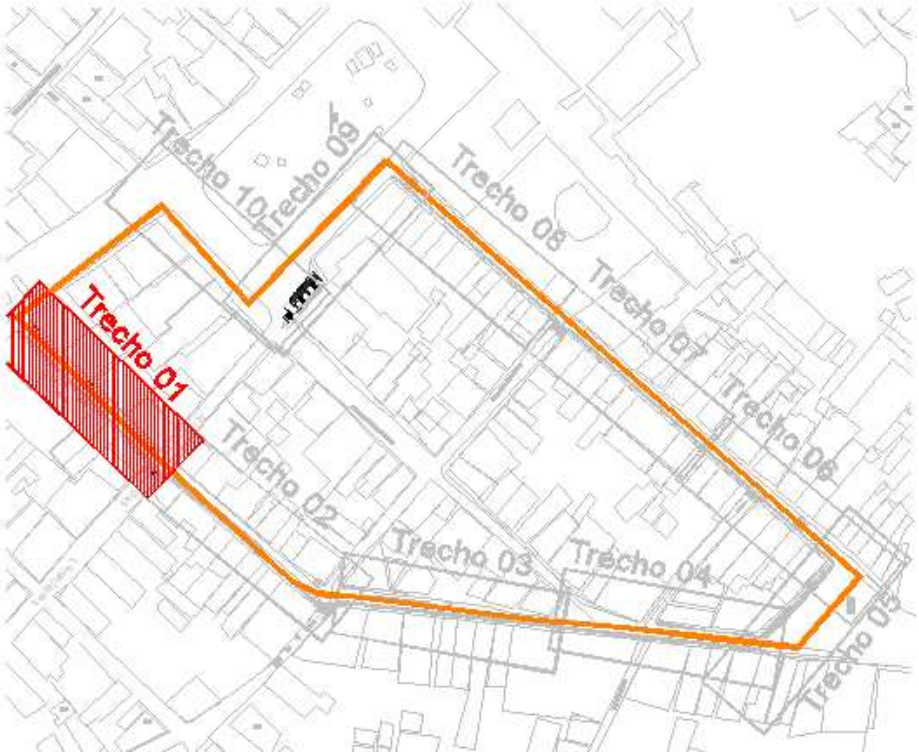
Em outubro de 2011, o IPHAN aprovou o projeto e autorizou a execução da obra por meio do parecer nº 0388/11. Considerou a proposta viável "[...] dado que a interferência no traçado do logradouro é pequena, quando comparado ao benefício trazido pelo projeto." (IPHAN, 2011). Observou ainda que as soluções adotadas buscaram harmonização com o conjunto protegido pelo IPHAN[75].

O projeto, coordenado pela equipe da Superintendência dos Direitos das Pessoas com Deficiência (SUDEF) da Secretaria de Justiça, Direitos Humanos e Desenvolvimento Social do Estado da Bahia (SJCDH), foi elaborado por profissionais (arquitetos/urbanistas e engenheiro) da SUDEF/SJCDH, do ERCAS e da Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF) e executado pela CONDER.

O percurso definido pelo projeto, e que contempla as ruas citadas anteriormente, foi dividido em 10 trechos, conforme indicado em planta baixa a seguir (Figura 211):

[75] No ano de 1998, uma primeira tentativa de criar uma rota acessível no Centro Histórico de Salvador por meio da instalação experimental de passarela em granito no centro da via na Rua das Laranjeiras, Centro Histórico de Salvador, foi condenada pelo IPHAN, que determinou a remoção do trecho já instalado da passarela. A instalação desse elemento de acessibilidade para pessoas com dificuldade de locomoção, coordenada pela então diretoria adjunta do IPAC, sem autorização da diretoria geral do mesmo órgão e sem consulta prévia ao IPHAN, causou controvérsia devido às questões de preservação do patrimônio, consideradas incompatíveis com a inserção desse novo elemento urbano. Apesar dos equívocos na instalação da passarela, tais como a não consulta prévia ao órgão federal de preservação do patrimônio brasileiro e a não consulta a especialistas em preservação do patrimônio, com ampla discussão (envolvendo inclusive a academia, associações de pessoas com deficiência e a própria comunidade) sobre possíveis soluções para o problema da falta de acessibilidade ao CHS, a iniciativa foi pioneira e poderia, com as correções necessárias, ter gerado benefícios para o sítio em questão. O Anexo F deste texto apresenta artigos de jornais da época, relatando a situação.

Figura 211 – Planta articulada com indicação dos dez trechos do projeto da Rota Acessível do CHS, com destaque para o Trecho 01.

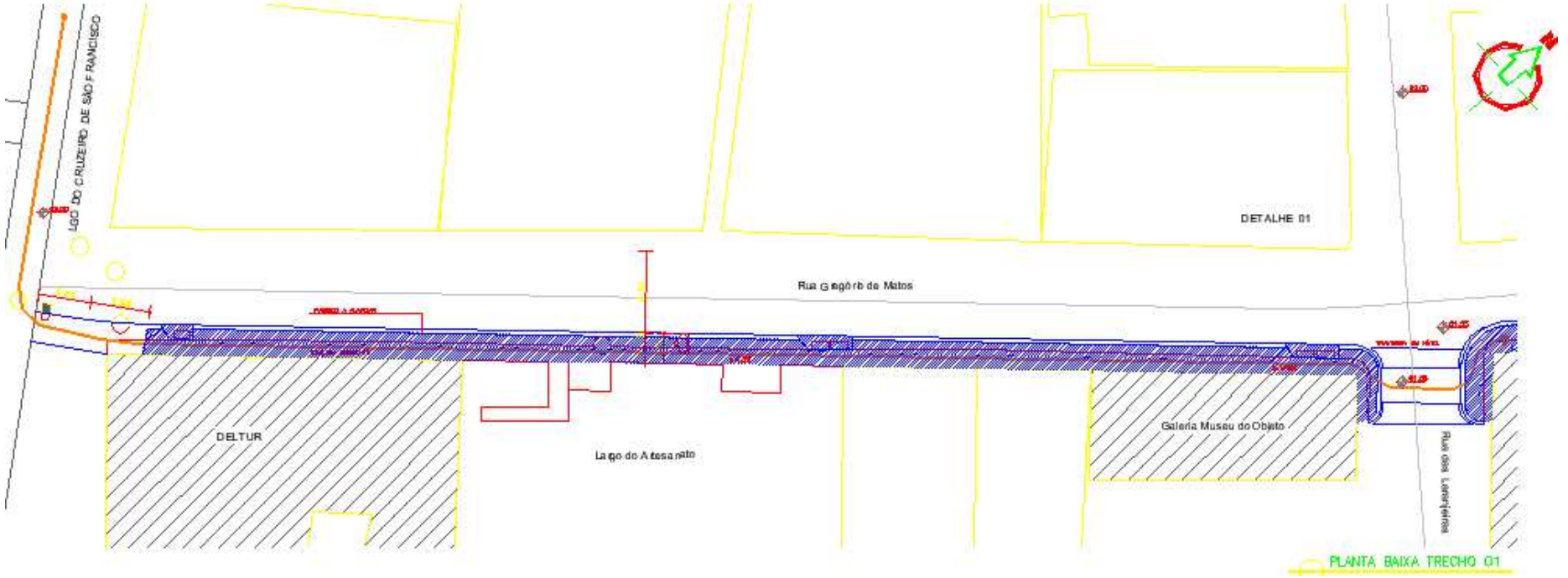


Fonte: Bahia, 2011.

Nos anos de 2012 e 2013 foi realizada a execução da rota acessível com o alargamento das calçadas em uma das laterais das ruas contempladas, mantendo-se o meio-fio existente e aumentando-se as calçadas para 1,50 m de largura. Nos pontos de cruzamento da rota com as ruas transversais, o projeto inicialmente previa a travessia em nível executada em granito (Figuras 212 a 214), porém, as faixas de travessia foram executadas em concreto ciclópico (concreto com incorporação de pedras de mão, também conhecidas como matacão ou pedra marroada) revestido com pedras conhecidas como cabeças-de-nêgo, mesmo material utilizado no calçamento das ruas. (BAHIA, 2013a), conforme pode ser observado nas Figuras 215 e 216. Nessas mesmas imagens, nota-se que as travessias foram executadas na continuidade do passeio[76], evitando-se um percurso sinuoso e, portanto, menos recomendável. Segundo Cavalcante (informação oral, 2020), a opção por executar a travessia na mesma cota do leito carroçável (com rebaixamento da calçada) foi decidida a partir da observação, durante a fase de execução do projeto, de que a faixa elevada impediria o livre fluxo de águas pluviais.

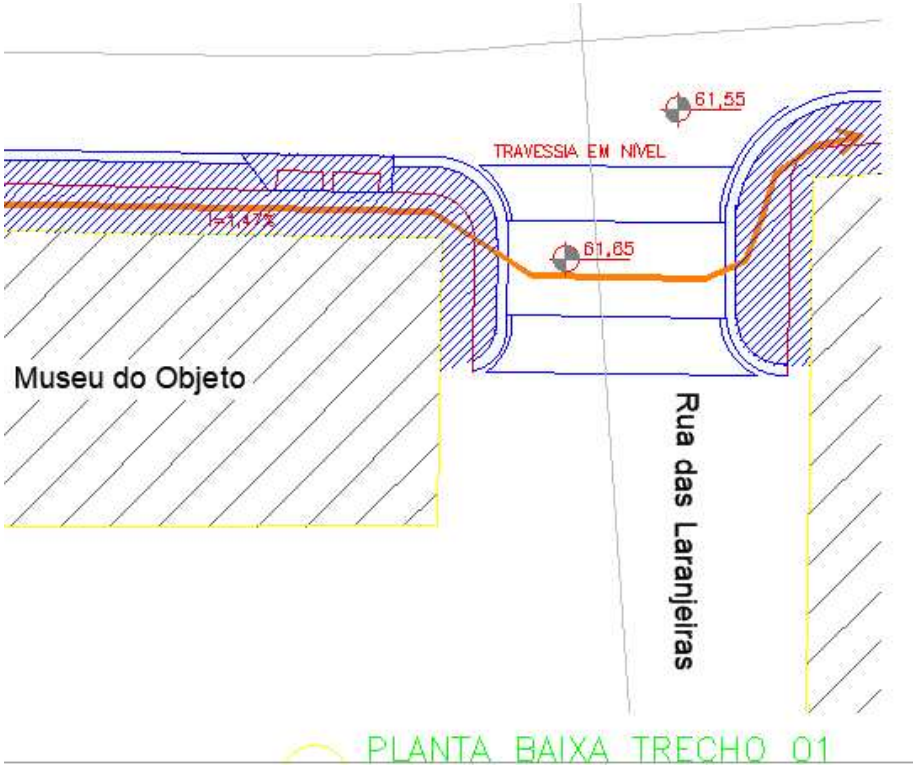
[76] Conforme indicado por Pessegueiro (2014) como situação mais recomendável. Ver Figura 10 à p.73 deste texto.

Figura 212 – Planta Baixa do Trecho 01 da Rota Acessível do CHS.



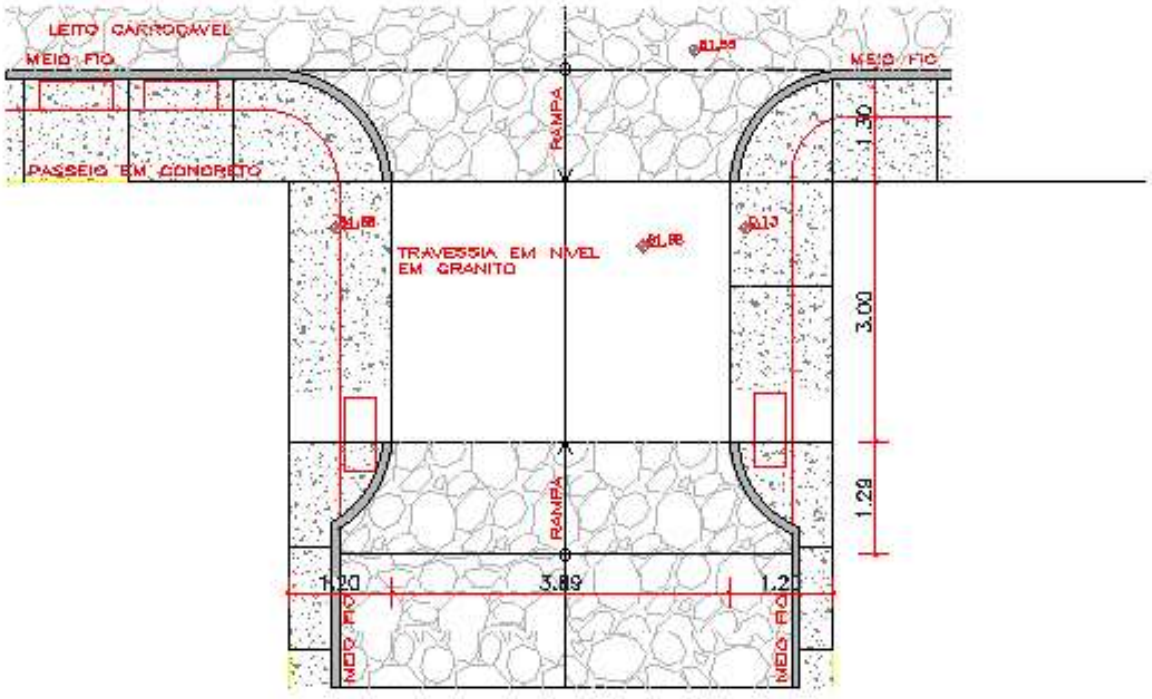
Fonte: Bahia, 2011.

Figura 213 – Planta Baixa do Trecho 01 da Rota Acessível do CHS – Detalhe da faixa de travessia.



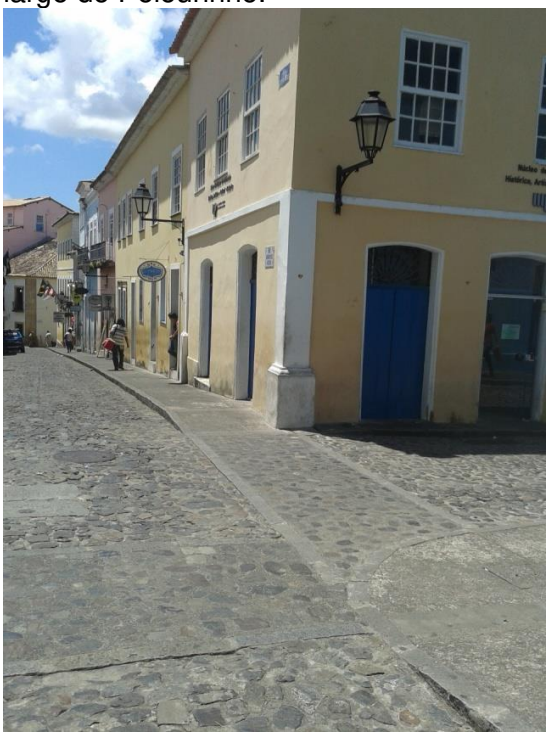
Fonte: Bahia, 2011.

Figura 214 – Planta Baixa do Trecho 01 da Rota Acessível do CHS – Detalhe da faixa de travessia com cotas.



Fonte: Bahia, 2011.

Figura 215 – Rota Acessível do CHS – Cruzamento da Rua das Laranjeiras com a Rua Gregório de Matos. Sentido largo do Pelourinho.



Fonte: Acervo da autora, 2014.

Figura 216 – Rota Acessível do CHS – cruzamento da Rua das Laranjeiras com a Rua Gregório de Matos. Sentido Largo do Cruzeiro de São Francisco.



Fonte: Acervo da autora, 2014.

Além do tratamento geral executado para o alargamento das calçadas e a instalação das travessias, alguns pontos do projeto são de especial interesse, a exemplo do Largo do Cruzeiro de São Francisco (ou Praça Anchieta) e do Largo do Pelourinho (ou Praça José de Alencar).

As passarelas existentes no Largo do Cruzeiro de São Francisco (Figura 217), apesar de se tratar de um piso mais regular, encontrava-se com as juntas bastante desgastadas, necessitando de requalificação. Para dar maior regularidade a esse piso, foi realizado o rejunte das pedras, possibilitando o acesso à Igreja de São Francisco e ao conjunto arquitetônico existente nesta área do Centro Histórico.

Esse trecho da rota representa a primeira intervenção para acessibilidade no CHS. Trata-se de duas passarelas em granito cerrado propostos originalmente pelo escritório da arquiteta Lina Bo Bardi (BAHIA, 2013) entre os anos de 1986 e 1990. Esta parcela do CHS é reconhecida pelo IPHAN como Sítio Arqueológico do Cruzeiro do São Francisco, sendo cadastrado por este órgão como Patrimônio Arqueológico Nacional.

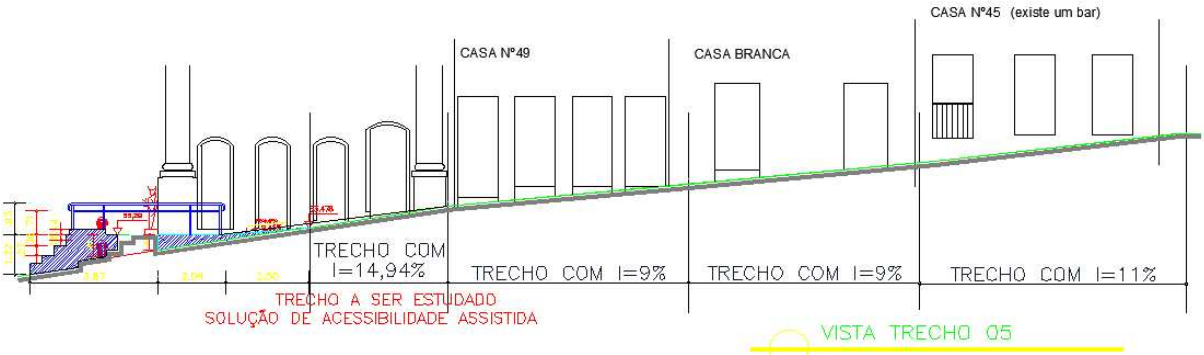
Figura 217 – Rota Acessível do CHS – Largo do Cruzeiro de São Francisco



Fonte: Acervo da autora, 2014.

Chegando ao limite norte da rota, próximo ao Largo do Pelourinho, na Rua Alfredo de Brito, a rota apresenta o trecho de maior inclinação, cujo índice varia de 9% a 14,94%. Para o trecho cuja inclinação encontra-se acima dos 12,5%[77], o projeto previa estudos futuros para a definição de solução utilizando-se tecnologia assistiva, conforme indicado em desenho do perfil da via (Figuras 218 e 219).

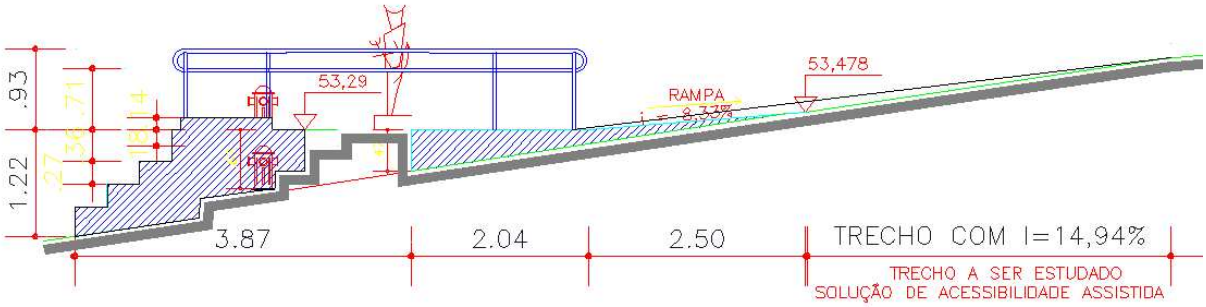
Figura 218 – Perfil da Rua Alfredo de Brito, indicando inclinação acentuada, CHS.



Fonte: Bahia, 2011.

[77] Segundo o item 6.6.2.2. da NBR 9050/2020 (ABNT, 2020, p. 57), “Em reformas, [...], podem ser utilizadas inclinações superiores a 8,33 % (1:12) até 12,5 % (1:8) [...].”

Figura 219 – Perfil da Rua Alfredo de Brito, indicando inclinação acentuada. Detalhe da esquina com o Largo do Pelourinho, CHS.



Fonte: Bahia, 2011.

O Largo do Pelourinho, local para onde convergem parte das ruas e a maioria das manifestações culturais da região e cuja imagem simboliza a cidade de Salvador, é o limite norte da rota acessível. Este é um trecho de grande desafio para a superação da sua inclinação. A rota acessível alcança a parte alta do largo, contornando imóveis importantes, a exemplo do edifício da Fundação Casa de Jorge Amado, possibilitando o acesso a este relevante equipamento cultural.

A solução para superar a barreira provocada pela escadaria existente em frente à Fundação Casa de Jorge Amado foi a de adequar a própria escadaria com a instalação de rampas ligando as calçadas adaptadas das ruas adjacentes ao patamar superior da escadaria e a utilização do sistema *stramp* (Figura 220), proporcionando a visão ampla do Largo do Pelourinho e a fruição dos elementos da arquitetura local, com destaque da Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos (Figura 221).

Figura 220 – Escadaria da Fundação Casa de Jorge Amado com rampa (sistema *stramp*) que compõe a rota acessível do CHS.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 221 – Vista do Largo do Pelourinho a partir da escadaria da Fundação Casa de Jorge Amado.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

O Largo do Pelourinho (Ladeira do Pelourinho), caracterizado por sua acentuada declividade (Figura 222), ainda não foi contemplado pela rota acessível. Deste local até o Largo de Santo Antônio além do Carmo, extremo norte da poligonal que demarca o CHS, não existe rota acessível.

Figura 222 – Largo do Pelourinho e a forte declividade da Ladeira do Pelourinho.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

5.2.2 A análise *in loco*

A análise *in loco* da rota acessível do Centro Histórico de Salvador, seguindo os critérios de projeto para acessibilidade em sítios históricos e arqueológicos que constam na subseção 4.1 deste texto, apontam as observações apresentadas a seguir:

Quanto ao critério *orientação*, considerando o item *pontos e linhas de referência*, e lembrando que todo ambiente urbano deverá estimular positivamente a capacidade de percepção do espaço, além de ser capaz de fornecer informações tais como a indicação do início de um percurso, nota-se que a rota do CHS, iniciando no Terreiro de Jesus, não possui qualquer indicação do seu início ou fim. Não possui conexão com o trecho que liga aos terminais de ônibus ou ao sistema de transporte público vertical da cidade, representados, neste trecho, pelo Plano Inclinado Gonçalves e pelo Elevador Lacerda.

O item *sinalização* encontra-se deficiente, pois a rota possui poucos elementos neste sentido, seja sinalização informativa, direcional, de identificação ou de segurança. Os elementos identificados *in loco* são descritos a seguir:

Quanto à *sinalização informativa* ou *de orientação*, nota-se a existência de única placa indicativa com o mapa da rota (Figura 223) na fachada lateral do imóvel localizado na esquina entre a Rua Gregório de Matos e o Cruzeiro de São Francisco (Figura 224). Nos locais de maior fluxo de pessoas ou de início do percurso não foi localizado nenhum mapa da rota.

Figura 223 – Placa indicativa da Rota Acessível do CHS, Rua Gregório de Matos.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 224 – Indicação da localização da placa com mapa da rota acessível na Rua Gregório de Matos, CHS.



Fonte: Elaborado pela autora sobre imagem do Google Maps, 2020.

Sinalização direcional: ao longo da rota nota-se carência de sinais e setas que indiquem a direção a seguir. Este é um problema detectado em toda a região do Centro Histórico.

Sinalização de identificação: existente em edifícios considerados “notáveis”. Na década de 1990, as igrejas localizadas no Centro Histórico receberam placas em dois idiomas (português e inglês) com a identificação do monumento e breves informações como período/ano da sua construção, estilo arquitetônico e principais características (Figura 225). São placas metálicas, com pedestal também metálico, instaladas nos passeios em frente aos monumentos a que se referem (Figura 226). Muitas igrejas já não possuem as placas e outras, as possuem em estado precário de conservação.

Figura 225 – Localização de placa de identificação e descrição de monumento. Calçada em frente à Igreja de São Francisco, Centro Histórico de Salvador.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 226 – Placa de identificação e descrição de monumento em dois idiomas (português e inglês). Igreja de São Francisco, Centro Histórico de Salvador.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

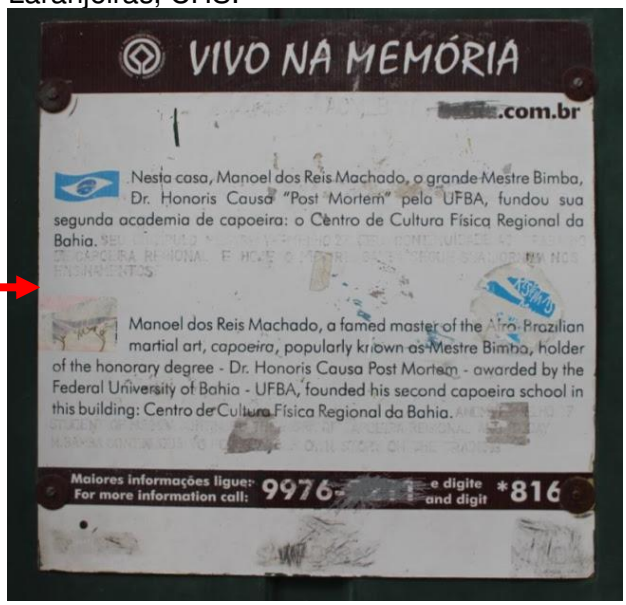
No início dos anos 2000, igrejas, solares e imóveis que possuem referências históricas importantes, seja pela sua relevância arquitetônica ou pela sua participação em episódios históricos ou culturais, receberam placas identificativas e informacionais em suas fachadas. Essas placas são anteriores à execução da rota acessível, sendo que as ainda existentes encontram-se em precário estado de conservação. Foram implantadas pela CONDER, por meio de projeto de sinalização turística denominado *Vivo na Memória*, com patrocínio de empresa privada, que previu a instalação de placas direcionais (não mais existentes no local) e identificativas no Centro Histórico de Salvador e entorno, usando o modelo internacional de sinalização do Patrimônio Mundial adotado pelo IPHAN. Originalmente instaladas nas fachadas dos imóveis, um exemplo remanescente dessas placas, encontra-se atualmente exposto na porta do imóvel n° 01 da Rua das Laranjeiras, em trecho contemplado pela Rota Acessível (Figuras 227 e 228).

Figura 227 – Placa de identificação em dois idiomas (português e inglês) realizada por projeto de sinalização *Vivo na Memória*. Fachada de imóvel localizado na Rua das Laranjeiras, CHS.



Fonte: Silva, 2019.

Figura 228 – Detalhe da Placa de identificação em dois idiomas (português e inglês) realizada por projeto de sinalização *Vivo na Memória*. Fachada de imóvel localizado na Rua das Laranjeiras, CHS.



Fonte: Silva, 2019.

Em relação ao item mapas, apenas o já citado mapa, localizado na Rua João de Deus, indica a existência da rota acessível. Mapas anteriores à implantação da rota, instalados no início da década de 1990, distribuídos em locais estratégicos como esquinas entre as principais ruas do Centro Histórico ainda podem ser encontrados. Estes mapas representam o miolo do Centro Histórico (do Terreiro de Jesus à Ladeira do Carmo, passando pelo Largo do Pelourinho), além de indicar, num desenho ampliado e em destaque, os pontos de comércio e serviços disponíveis na própria rua onde o mapa está localizado (Figura 229). O estado de conservação do suporte onde está instalado o mapa é precário, dificultando a leitura das informações.

Figura 229 – Mapa do CHS com indicação de comércio e serviços disponíveis na rua onde está o mapa. Rua Gregório de Matos, CHS.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Analisando-se o item *superação de distâncias*, nota-se que os percursos desde os pontos de desembarque dos transportes públicos até alcançar a rota são de até 550 metros e só possuem bancos para descanso na Praça da Sé e no Terreiro de Jesus, local onde se inicia a Rota. Os percursos mais curtos possuem alto índice de declividade, com exceção do acesso pelo Plano Inclinado Gonçalves que representa o caminho mais curto e com percurso plano. As distâncias encontradas foram:

Do terminal de ônibus da Rua Chile até o Terreiro de Jesus: 550 m em percurso plano.

Da saída do Elevador Lacerda até o Terreiro de Jesus: 450 m em percurso plano.

Da saída do Plano Inclinado Gonçalves até o Terreiro de Jesus: 160 m em percurso plano.

Do Elevador do Taboão até o Largo do Pelourinho (Fundação Casa de Jorge Amado): 270 m em percurso íngreme.

Do Plano Inclinado do Pilar até o Largo do Pelourinho (Fundação Casa de Jorge Amado): 500 m em percurso íngreme.

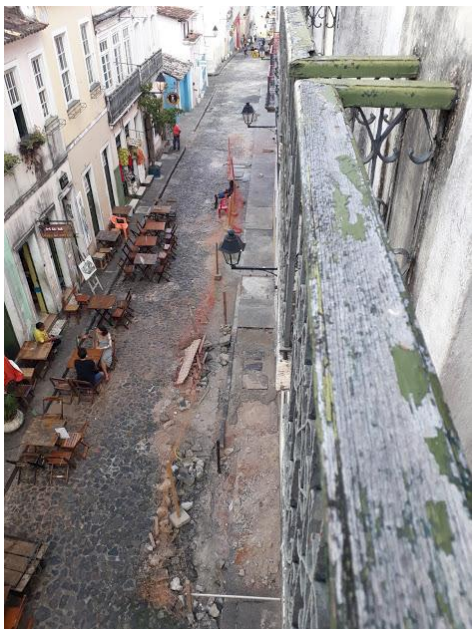
Da Rua J.J Seabra (Baixa dos Sapateiros, esquina com a Rua Padre Agostinho Gomes) até a Largo do Pelourinho (Fundação Casa de Jorge Amado): 200 m em percurso parcialmente íngreme.

Sobre o item *superação de desníveis*, a Rota do CHS consegue resolver o percurso definido utilizando rebaixamento da calçada em diversos pontos ao longo da

rota e tendo adequado e melhorado a escadaria do Largo do Pelourinho, com a instalação de rampas e utilização do sistema *stramp*, conforme explicado anteriormente. Elevadores e plataformas elevatórias são itens inexistentes nesta rota. A solução com uso de tecnologia assistiva para o trecho da Rua Alfredo de Brito com inclinação superior a 12%, cujo estudo foi indicado no *Projeto de Acessibilidade no Pelourinho* (BAHIA, 2011) ainda não foi definida. Porém, em setembro de 2020, um serviço de transporte em carrinho elétrico com assentos para usuários de cadeira de rodas e acompanhamento de guia de turismo passou a ser disponibilizado no CHS.

Quanto ao item *monitoramento e manutenção*, foi esclarecido, em entrevista realizada em novembro de 2019 com a Coordenação de Manutenção da Diretoria de Habitação e Urbanização Integrada da CONDER, que é da responsabilidade dessa Coordenação a manutenção de todo o CHS do ponto de vista da preservação do sítio e isto inclui a manutenção da Rota. Foi esclarecido pela citada Coordenação da CONDER que a ampliação da rota realizada nas Ruas J. Castro Rabelo (Figura 230) e João de Deus, além de trecho da Rua Frei Vicente (em verde no mapa – Figura 231) foi realizada aproveitando-se que já estava em implantação a acessibilidade nas calçadas da região do CHS e entorno, à exemplo da Rua Chile e Praça Castro Alves, próximo ao limite sul do CHS e também, no outro extremo do Centro Histórico, as obras que estão sendo realizadas no bairro de Santo Antônio Além do Carmo que preveem o nivelamento da calçada com o leito carroçável para facilitar a circulação de pedestres, prejudicados pelas calçadas demasiado estreitas.

Figura 230 – Obras de alargamento da calçada da Rua J. Castro Rabelo, CHS, sendo realizadas em outubro de 2018.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 231 – Mapa de área parcial do CHS com indicação em linha laranja da primeira etapa da Rota Acessível e em linha verde a ampliação da Rota.



Fonte: Elaborado pela autora a partir de imagem do Google Maps, 2020.

A análise *in loco* demonstrou que a ampliação da Rota seguiu o mesmo material utilizado nas calçadas do trecho executado em 2012, porém às esquinas e travessias não foi dado o mesmo tratamento do projeto original. O piso foi apenas rebaixado até o nível do leito carroçável, porém não existe faixa de travessia (Figura 232).

O acesso aos largos internos às edificações (Largo de Quincas Berro d´Água, Largo de Tereza Batista e Largo de Pedro Archanjo), onde ocorre grande fluxo de visitantes devido aos eventos culturais que acontecem nesses espaços, também não está contemplado, apesar de a Rota na Rua J. Castro Rabelo passar pela calçada oposta à entrada do Largo de Quincas Berro d'Água (Figura 233) e, na Rua Gregório de Matos (projeto original da Rota), passar em frente aos outros dois Largos citados.



Figura 232 – Cruzamento da Rua J. Castro Rabelo (à direita) e da Rua Frei Vicente (à esquerda) com a Rua João de Deus (em frente), CHS.

Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 233 – Calçada alargada da Rua J. Castro Rabelo para ampliação da Rota Acessível do CHS. Trecho em frente à entrada do Largo de Quincas Berro d'Água sem faixa de travessia.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Ainda sobre o item *monitoramento e manutenção*, pode-se notar que os órgãos responsáveis (IPAC e CONDER) não têm conseguido conscientizar os comerciantes da área a não utilizar as calçadas da Rota como área de exposição de mercadorias ou de extensão do seu comércio, criando barreiras à livre circulação de pedestres, além de causar grande poluição visual. A Figura 234 representa trecho da Rota Acessível (Rua Gregório de Matos, acesso ao Largo do Pelourinho) em que a calçada foi alargada em ambos os lados da via. À esquerda, está a rampa de acesso à escadaria em frente à Fundação Casa de Jorge Amado. À direita, nota-se o percurso obstruído por mercadorias expostas na calçada.

Figura 234 – Trecho da Rota Acessível. Acesso ao Largo do Pelourinho pela Rua Gregório de Matos, CHS.



Fonte: Acervo da autora, 2017.

A análise *in loco* estendeu-se para o entorno da Rota, ainda na área do Centro Histórico, onde barreiras atitudinais foram percebidas. Motoristas de táxi e de ônibus que não respeitam a faixa de travessia de pedestres em locais onde recentemente foram recuperadas calçadas e instalados rebaixamentos de calçada. Veículo da polícia que funciona como posto policial foi visto estacionado sobre a calçada recentemente adequada para acessibilidade, exatamente no local que deve estar livre para manobra de cadeira de rodas (Figura 235).

Figura 235 – Táxis estacionados sobre a faixa de travessia e veículo policial sobre a calçada, Rua Chile, CHS.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

As barreiras atitudinais também ocorrem no terminal de ônibus da Praça da Sé (Rua Chile). Foi flagrado um ônibus estacionado, à espera do horário de partida, sobre a faixa de pedestre recentemente instalada por projeto de requalificação do Centro Antigo de Salvador. Tal atitude do condutor do ônibus fez com que os usuários permanecessem sobre a faixa de travessia, aguardando a porta do veículo ser aberta para embarque (Figura 236).

Figura 236 – Ônibus urbano estacionado sobre a faixa de travessia e usuários aguardando, também sobre a faixa, para embarque no veículo. Terminal da Praça da Sé, CHS.



Fonte: Acervo da autora, 2020.

5.2.3 As recentes intervenções no Centro Histórico de Salvador e entorno

Na área onde está localizada a Rota Acessível objeto desta pesquisa, a única intervenção urbana relevante e com quesitos de acessibilidade foi realizada no ano de 2019 no Terreiro de Jesus. O projeto, elaborado por escritório particular (A&P Arquitetura e Urbanismo) que resgatou, com adaptações, o projeto original do paisagista Burle Marx dos anos de 1948-1950, foi executado pela Prefeitura da Cidade de Salvador com coordenação da Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF).

O projeto atual, segundo G1 BA (TERREIRO, 2019), consistiu no resgate da proposta de Burle Marx com as atualizações funcionais e paisagísticas necessárias para os tempos atuais, realizando as seguintes intervenções (destacando-se aqui as intervenções voltadas à melhoria da acessibilidade, de forma direta ou acessória):

- Recuperação do desenho de piso proposto por Burle Marx, com adequações pontuais quanto à paginação e especificações de materiais. Foi utilizada a pedra portuguesa (preta e branca), seixo rolado preto, faixa de granilite com conchas molusco “chumbinho”;
- O chafariz foi restaurado pela Fundação Gregório de Matos (FGM);
- Reintrodução do canteiro de formas sinuosas com plantas de espécies herbáceas e arbustivas, seguindo o projeto original;
- Resgate da massa arbórea proposta originalmente, proporcionando considerável aumento de área sombreada na praça;

- **Remoção das rampas existentes e introdução de novas rampas curvas nas esquinas da praça, permitindo acessibilidade mais próxima às linhas de fluxo de pedestres;**
- **Limpeza visual de todo o espaço com a remoção de postes, quadros de energia, cabeamentos aéreos, placas de sinalização e outros elementos arquitetônicos ou de sinalização;**
- **Implantação de nova iluminação cênica e pública**, buscando minimizar o impacto visual e valorizar os elementos da praça;
- **Atualização do mobiliário urbano, com a inserção de bancos em granito e lixeiras metálicas.**

Alguns aspectos devem ser analisados nessa intervenção pontual:

A remoção das rampas existentes com a introdução de novas rampas curvas nas esquinas da praça (Figura 237), coaduna-se com a forma de intervir em espaços públicos, principalmente em praças, que outros países, mais avançados e atuantes na questão da acessibilidade na arquitetura e urbanismo, vêm adotando em seus projetos. Exemplo disso são as intervenções realizadas nas cidades de Lisboa (Portugal) e Florença (Itália) com o uso do mesmo sistema (Figuras 238 e 239). Porém, como o objeto de intervenção no Terreiro de Jesus limitou-se ao retângulo que contém a praça propriamente dita, não foram previstas faixas de travessia seguindo as esquinas e conectando-se com a rota existente, já que as faixas seriam externas ao retângulo. Assim, as faixas de travessia que se conectavam com a praça (Figura 240) por meio das rampas que foram eliminadas, perderam seu sentido, pois, ao final da faixa, o meio fio voltou a ser uma barreira (Figura 241). A implantação de faixas de travessia conectando as quatro esquinas do Terreiro de Jesus com a rota existente e com as calçadas da Praça da Sé e da Catedral Basílica é elemento indispensável para a ampliação da acessibilidade no CHS. Esta conexão precisa ser realizada.

Um aspecto relevante nesse projeto do Terreiro de Jesus refere-se à atualização do mobiliário urbano, com a inserção de bancos que promovem a possibilidade de descanso e fruição do ambiente histórico durante a caminhada por trechos longos e muitas vezes cansativos para pessoas idosas ou com dificuldade de locomoção. Esses bancos já existiam no projeto de Burle Marx, exceto o banco corrido que contorna o canteiro.

A nova iluminação, assim como a remoção de elementos que poluíam visualmente a praça, apresenta-se como aspecto positivo, pois garante maior

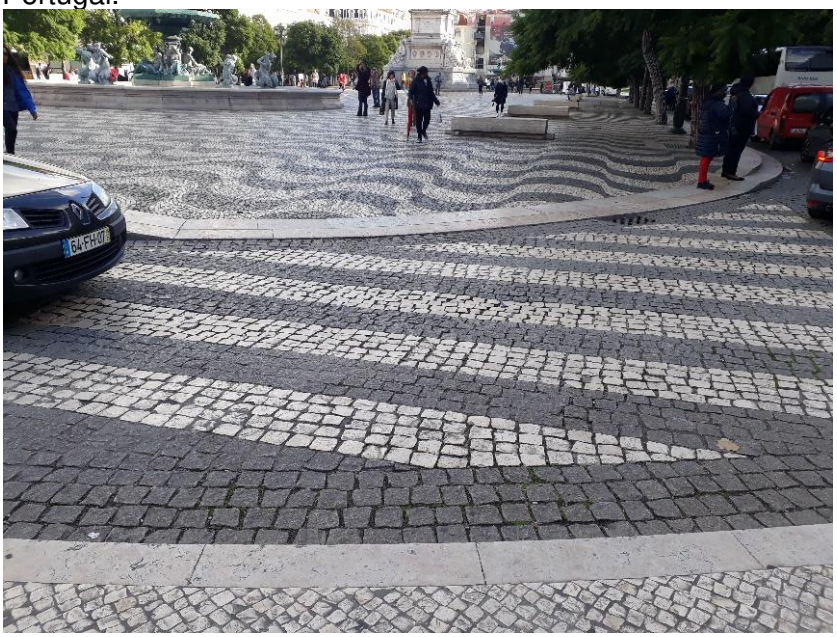
segurança e facilidade de locomoção. Porém, placas de sinalização, para identificação informação ou orientação, deveriam estar presentes nesse local, com destaque para o mapa da Rota Acessível do CHS, que tem, atualmente, no Terreiro de Jesus, seu ponto de início do percurso.

Figura 237 – Rebaixamento do piso das esquinas da praça do Terreiro de Jesus, CHS, sem conexão com a rota acessível e sem faixa de travessia. Intervenção realizada em 2019.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 238 – Rebaixamento do piso das esquinas da Praça Dom Pedro IV com conexão com a faixa de travessia. Lisboa, Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 239 – Rebaixamento do piso das esquinas da praça com conexão com a faixa de travessia. Piazza Massimo D'Azeglio, Florença, Itália.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 240 – Vista do Terreiro de Jesus, CHS, com intervenção de 2019 e indicação das faixas de travessia executadas em 2012. Nota-se a falta de conexão do novo rebaixamento do meio-fio com as faixas de travessia pertencentes à Rota Acessível.



Fonte: Elaborado pela autora com imagem de G1 BA (TERREIRO, 2019), 2020.

Figura 241 – Faixa de travessia e rebaixamento do piso das quinas do Terreiro de Jesus. Nota-se a falta de conexão entre estes elementos.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Também relevante para a ampliação da acessibilidade no CHS é o projeto de Requalificação Urbana do Centro Antigo de Salvador denominado *Pelas Ruas do Centro Antigo de Salvador*, de responsabilidade do Governo do Estado da Bahia. O projeto, que se encontra atualmente em execução, prevê a requalificação urbana de mais 300 ruas localizadas no Centro Antigo da cidade, das quais mais de 200 já tiveram as obras concluídas. Os serviços, em geral, iniciam com a requalificação dos passeios com melhorias na acessibilidade e depois são realizadas as intervenções na faixa de rolamento, com a recuperação da via. Além das calçadas e vias, praças também estão sendo requalificadas e travessias implantadas em conformidade com as Normas Técnicas de acessibilidade, segundo informações obtidas por meio das entrevistas realizadas com a CONDER (Escritório do Centro Antigo de Salvador) entre os meses de julho e novembro de 2019 (ver Apêndice A).

Com a instalação de faixas de travessia, (Figuras 242 e 243) e com a requalificação das calçadas, que foram ampliadas na sua largura e receberam piso tátil e faixa de concreto para melhor circulação de cadeiras de rodas (Figura 244), a ampliação da Rota Acessível do Centro Histórico de Salvador ocorre de maneira

gradativa. Porém, observando-se exclusivamente a questão da circulação do pedestre, ainda falta uma atenção e cuidado especial com as conexões entre ruas, largos e praças, que, em muitos pontos, carecem de elementos para superação de barreiras físicas. Este problema torna-se visível principalmente nos locais onde deveria existir conexão direta com a Rota Acessível objeto desta pesquisa e esta conexão é inexistente (Figura 245). A Rota Acessível do Centro Histórico de Salvador ainda se apresenta como elemento “isolado” no miolo do Centro Histórico, desconectado dos elementos de acessibilidade implantados mais recentemente.

Figura 242 – Faixa de travessia elevada localizada na Praça Municipal. Projeto executado no ano de 2019.



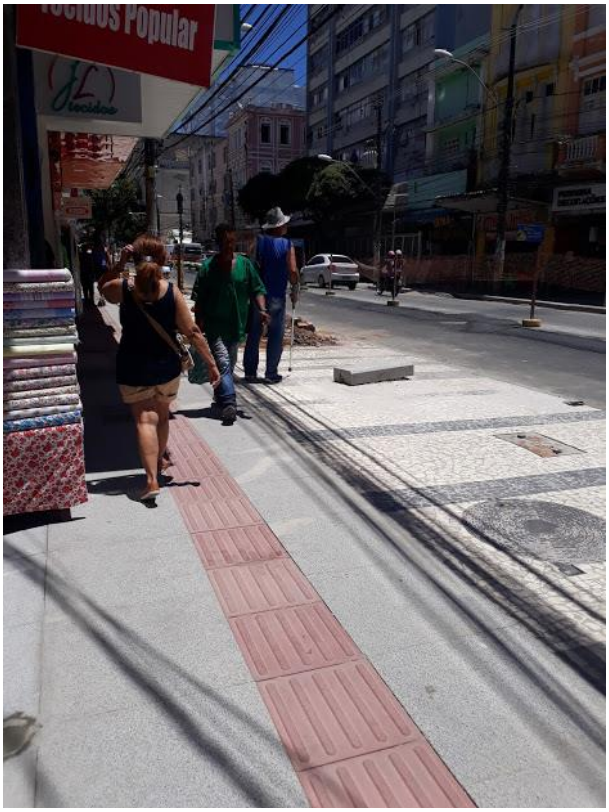
Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 243 – Detalhe da rampa de nivelamento e faixa de travessia localizada na Rua Chile, CHS.



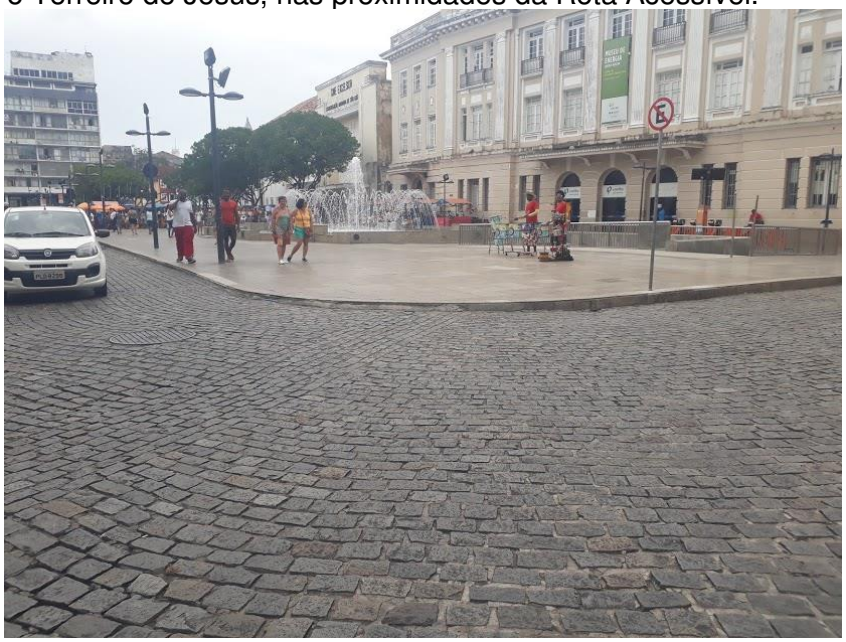
Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 244 – Nova calçada da Av. Sete de Setembro, Centro Antigo de Salvador. Projeto executado em 2019 e 2020.



Fonte: Acervo da autora, 2020.

Figura 245 – Piso da Praça da Sé sem nivelamento com a via ou faixa de travessia. Ponto de conexão entre a Praça da Sé e o Terreiro de Jesus, nas proximidades da Rota Acessível.



Fonte: Acervo da autora, 2019.

5.2.4 Revisão das condições de acessibilidade nos principais acessos ao Centro Histórico de Salvador

Apresenta-se a seguir a revisão do levantamento das condições de acessibilidade nos principais acessos ao Centro Histórico de Salvador realizadas por Kalil (2010) para o Plano de Reabilitação Participativo do CAS.

O levantamento realizado por Kalil (2010), além dos acessos apresentados no Quadro 8, incluiu ainda os acessos pela Ladeira da Montanha, Av. Sete de Setembro, Ladeira da Barroquinha, Ladeira da Praça, Rua 28 de Setembro, Ladeira da Ordem Terceira de São Francisco, Ladeira de São Miguel, Ladeira do Ferrão, Rua Padre Agostinho Gomes e Ladeira do Aquidabã.

A abordagem de Kalil (2010) referiu-se também às questões de mobilidade, por isso, esse autor fez um levantamento de todos os possíveis acessos ao CHS.

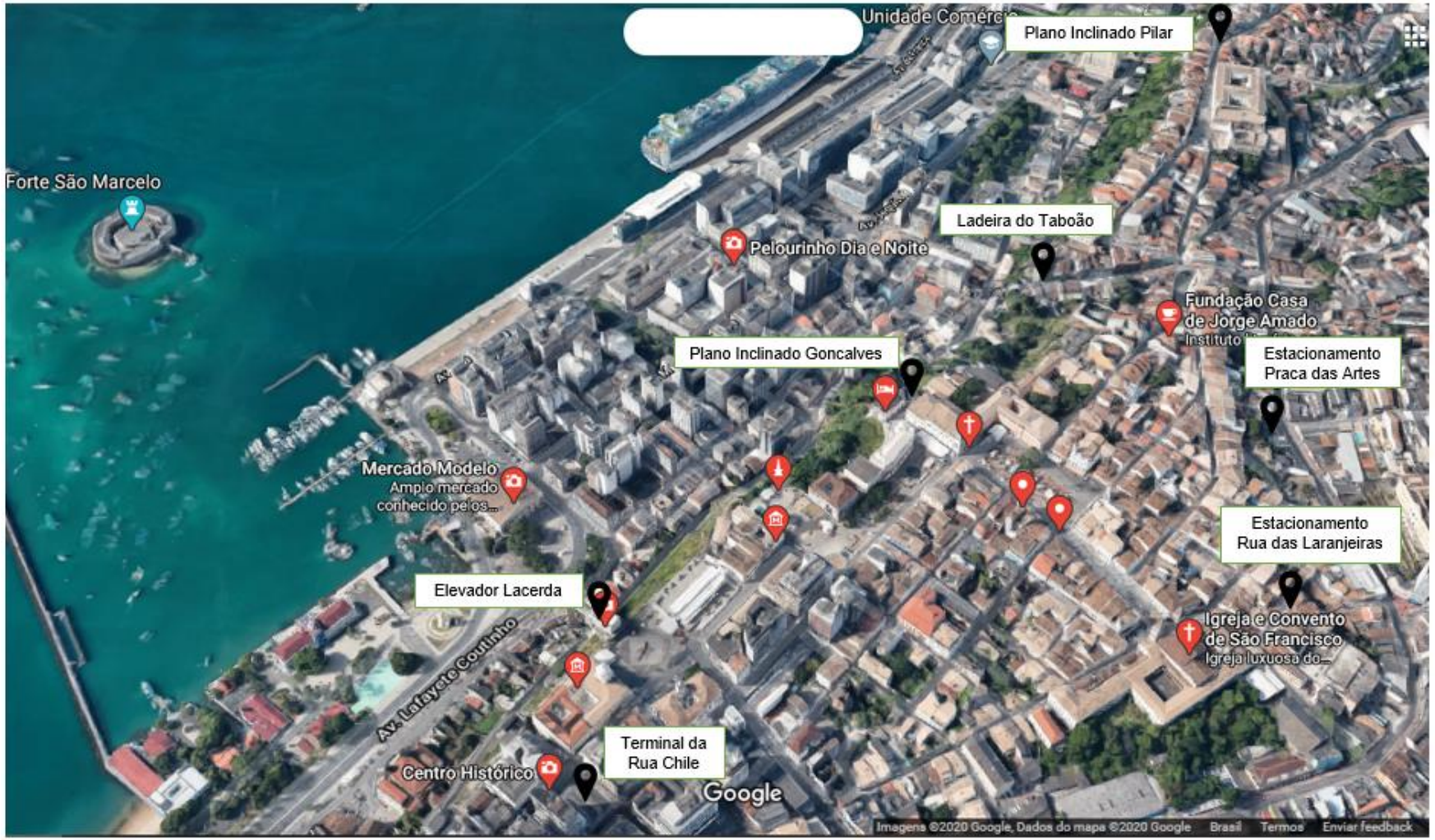
Neste trabalho aqui desenvolvido, foram revisados os acessos e conexões mais utilizados por visitantes e turistas, a partir do ponto onde iniciam o percurso a pé, incluindo todos os equipamentos de transporte vertical da região. Estes equipamentos são bastante utilizados pela população local, sendo que alguns deles são considerados, inclusive, como atrativos turísticos. Como a abordagem aqui refere-se a rotas acessíveis em sítios históricos de interesse turístico, optou-se por revisar apenas os seguintes elementos de acesso e conexão: Elevador Lacerda, Plano Inclinado Gonçalves, Plano Inclinado Pilar, Ladeira do Taboão, Estacionamento da Praça das Artes e Estacionamento da Rua das Laranjeiras.

A Ladeira do Taboão, apesar de pouco utilizada por turistas e visitantes, possui o Elevador do Taboão, equipamento desativado desde a década de 1960. Como o referido elevador está sendo, atualmente, requalificado pela Prefeitura Municipal de Salvador, é prevista a valorização da região, despertando-se também o interesse do visitante e aumentando-se o fluxo de pessoas a utilizar este acesso como percurso pedonal.

O terminal de ônibus da Rua Chile, não contemplado no levantamento de Kalil (2010), foi incluído nesta pesquisa, uma vez que os ônibus urbanos de determinadas linhas turísticas da cidade de Salvador possuem ali seu ponto final.

No mapa a seguir (Figura 246) estão indicados os acessos aqui analisados.

Figura 246 – Mapa do Centro Histórico de Salvador com a indicação dos acessos analisados.



Fonte: Elaborado pela autora com imagem do Google Maps, 2020.

Quadro 8 – Revisão das condições de acessibilidade nos principais acessos ao Centro Histórico de Salvador levantadas para o Plano de Reabilitação Participativo do CAS (KALIL, 2010).

Acesso: Elevador Lacerda Descrição: liga o Comércio (Praça Cairu) ao CHS (Praça Municipal)		
	Condições no ano de 2010 (KALIL, 2010)	Revisão realizada em janeiro/2021
Condições da parte interna	O elevador não possui indicação sonora de andares	A situação se mantém.
	Não existe rota acessível interna.	A situação se mantém.
	_____	Acesso para pessoas com cadeira de rodas por entrada específica ao lado da roleta (sinalizada apenas no acesso pela Praça Municipal - Cidade Alta).
Barreiras existentes nos dois acessos (Comércio e Praça Municipal)	Piso em paralelepípedo nos acessos externos de saída e de entrada.	Acesso do Comércio (Cidade Baixa): calçada em pedra portuguesa no entorno e pavimentação plana em pedra portuguesa, granito e concreto usinado cinza na Praça Cairu. Acesso na Praça Municipal (Cidade Alta): a situação se mantém com piso em paralelepípedo nos acessos externos de saída e de entrada.
	Elevação de via de forma incorreta e com interrupção e rebaixamento de calçada de forma irregular.	Acesso do Comércio (Cidade Baixa): faixa elevada para travessia de pedestres instalada em obra de requalificação da Praça Visconde de Cairu inaugurada em 2020.
	Faixa de pedestre com localização incorreta.	Acesso do Comércio (Cidade Baixa): faixa elevada para travessia de pedestres em frente à entrada do Elevador e seguindo percurso do semáforo da via principal.
	Não existência de vagas para automóveis reservadas para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida nas proximidades do elevador.	Acesso do Comércio (Cidade Baixa): existência de vagas para automóveis reservadas para idosos e para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida nas proximidades do elevador, porém sem rampa ou rebaixo de meio-fio entre a vaga e a calçada. Acesso na Praça Municipal (Cidade Alta): a situação se mantém com a não existência de vagas para automóveis reservadas para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida nas proximidades do elevador.

	Falta de uma melhor urbanização nas áreas de embarque e desembarque, incluindo iluminação adequada.	Acesso do Comércio (Cidade Baixa): melhorias realizadas com a obra de requalificação da Praça Visconde de Cairu inaugurada em 2020. Acesso na Praça Municipal (Cidade Alta): a situação se mantém.
	Falta de indicação e sinalização na área da Praça Municipal e entorno para o elevador.	A situação se mantém.
	Falta de um traçado de rota acessível ligando o entorno ao elevador.	Acesso do Comércio (Cidade Baixa): percurso acessível entre o Terminal Náutico e o elevador instalado com a obra de requalificação da Praça Visconde de Cairu inaugurada em 2020. Acesso na Praça Municipal (Cidade Alta): a situação se mantém.
	Falta de sinalização tátil.	Acesso do Comércio (Cidade Baixa): sinalização tátil existente. Acesso na Praça Municipal (Cidade Alta): a situação se mantém.
Acesso: Plano Inclinado Gonçalves Descrição: liga o bairro do Comércio ao CHS (Praça da Sé)		
Elemento: Terminal do Comércio	Condições no ano de 2010 (KALIL, 2010)	Revisão realizada em janeiro/2021
Barreiras existentes	O acesso de pessoas com deficiência é feito pela saída de passageiros, visto que a roleta de entrada não possui adaptação para uso por pessoas com cadeira de rodas.	Acesso para pessoas com cadeira de rodas por entrada específica ao lado da roleta.
	A cabine não possui local adequado para cadeira de rodas.	A situação se mantém.
	O acesso ao terminal, pela Rua Francisco Gonçalves, é pavimentado com pedra portuguesa, sem sinalização tátil, e os rebaixamentos das calçadas são executados fora do que estabelece a Norma Técnica.	O acesso ao terminal, pela Rua Francisco Gonçalves (Comércio – Cidade Baixa), é pavimentado com pedra portuguesa, com sinalização tátil, e os rebaixamentos das calçadas são executados fora do que estabelece a Norma Técnica.
	Não existe faixa de travessia ligando a Praça Cairu ao Terminal.	Faixas elevadas para travessia de pedestres no entorno do Terminal.

	Falta de indicação e sinalização no entorno para o plano inclinado	A situação se mantém.
	Falta de um traçado de rota acessível ligando o entorno ao plano inclinado.	A situação se mantém.
	Falta de sinalização tátil.	Possui sinalização tátil no piso da área interna do Terminal.
Elemento: Terminal da Praça da Sé	Condições no ano de 2010 (KALIL, 2010)	Revisão realizada em janeiro/2021
Barreiras existentes	Ausência de sinalização ou indicação do desnível e do afastamento acentuado entre a cabine e a plataforma.	Não foi observado desnível ou afastamento acentuado durante verificação *in loco*.
	Existência de uma grelha na saída da estação.	A situação se mantém.
	Não existência de vagas para automóveis reservadas para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida nas proximidades do terminal.	A situação se mantém.
	Falta de uma melhor urbanização na área do terminal.	Melhoria na urbanização com a instalação de faixa elevada para travessia de pedestres e requalificação do entorno (Praça Ramos de Queirós) devido à instalação da Casa do Carnaval da Bahia na edificação ao lado do Terminal.
	Falta de indicação e sinalização na área da Praça da Sé indicando o plano inclinado.	A situação se mantém.
	Falta de um traçado de rota acessível ao plano inclinado	A situação se mantém, apesar da proximidade da Rota acessível do CHS (200 metros)
	Falta de sinalização tátil.	Possui sinalização tátil no piso da área interna do Terminal.
Acesso: Plano Inclinado Pilar Descrição: Plano inclinado/Funicular de ligação entre o Pilar (bairro do Comércio) e o bairro do Carmo (Centro Histórico de Salvador)		
Elemento: Terminal do Carmo	Condições no ano de 2010 (KALIL, 2010)	Revisão realizada em janeiro/2021
Barreiras existentes	Trilho-guia da grade de proteção instalado sobre o piso.	A situação se mantém.
	Desnível e afastamento considerável, sem sinalização, entre a cabine e a plataforma.	Não foi observado desnível ou afastamento acentuado durante verificação *in loco*.
	Não existência de vagas para automóveis reservadas para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida nas proximidades do terminal.	A situação se mantém. Porém a região (bairros do Carmo e Santo Antônio além do Carmo) está sendo requalificada.

	Falta de indicação e sinalização no CHS para o plano inclinado.	A situação se mantém.
	Falta de um traçado de rota acessível ligando o CHS ao plano inclinado.	A situação se mantém.
	Falta de sinalização tátil.	A situação se mantém. Porém a região (bairros do Carmo e Santo Antônio além do Carmo) está sendo requalificada.
Elemento: Terminal do Pilar	Condições no ano de 2010 (KALIL, 2010)	Revisão realizada em janeiro/2021
Pontos positivos	Existência de rampa e elevador para vencer o desnível entre a rua e o terminal.	Existência de rampa para vencer o desnível entre a rua e o terminal e de elevador interno para vencer desnível entre acesso da rua e plataforma de embarque, porém o elevador encontrava-se sem possibilidade de uso (com defeito), segundo o funcionário do Terminal, há muito tempo e sem previsão de conserto.
Barreiras existentes	Ausência de sinalização ou indicação de desnível e do afastamento acentuado entre a cabine e a plataforma.	Não foi observado desnível ou afastamento acentuado durante verificação *in loco*.
	Não existência de vagas para automóveis reservadas para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida nas proximidades do terminal.	A situação se mantém.
	Falta de uma melhor urbanização na área do terminal, incluindo boa iluminação.	Melhoria na urbanização do entorno devido à requalificação da região do Comércio (Rua Miguel Calmon, do Mercado Modelo até a entrada do Plano Inclinado Pilar) inaugurada em 2019.
	Falta de indicação e sinalização na área do Pilar para o plano inclinado.	A situação se mantém.
	Falta de um traçado de rota acessível para ao plano inclinado.	A situação se mantém, apesar da existência de faixa de travessia elevada em frente à entrada do terminal instalada nas obras de requalificação da Rua Miguel Calmon (do Mercado Modelo até a entrada do Plano Inclinado Pilar) inaugurada em 2019.
	Falta de sinalização tátil.	A situação se mantém.

Acesso: Ladeira do Taboão Descrição: liga o bairro do Comércio ao CHS (na altura entre o Largo do Pelourinho e a Ladeira do Carmo)		
	Condições no ano de 2010 (KALIL, 2010)	Revisão realizada em janeiro/2021
Barreiras existentes	Falta de sinalização	A situação se mantém.
	Falta de um traçado de rota acessível	A situação se mantém.
	Falta de uma melhor urbanização na área de acesso à ladeira, possibilitando uma ligação com a área do comércio e com outros meios de transporte.	A situação se mantém.
	As calçadas, além de estreitas, são malconservadas ou ocupadas pelo comércio local.	A situação de pouca largura das calçadas se mantém, porém encontravam-se com a pavimentação em bom estado.
	Falta de sinalização tátil	A situação se mantém.
Acesso: Estacionamento da Praça das Artes, Cultura e Memória Descrição: Estabelece ligação entre a Rua J.J. Seabra (Baixa dos Sapateiros) e o CHS (Praça das Artes com acesso à Rua Gregório de Matos – conexão direta com a Rota Acessível implantada no ano de 2012).		
	Condições no ano de 2010 (KALIL, 2010)	Revisão realizada em janeiro/2021
Barreiras existentes	Não existe elevador para acesso aos andares e ao CHS, apesar de previsto com a construção de um poço para instalação[78]	A situação se mantém.
	Não existem vagas destinadas às pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida.	Existência de vagas disponíveis para pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, porém fora do que estabelece a Norma Técnica.
	O acesso ao Pelourinho e à Praça das Artes é realizado por escadas ou rampas, que estão fora do que estabelece a Norma Técnica.	A situação se mantém. As rampas existentes na Praça não são para acesso ao Centro Histórico. Apenas existem para circulação e contemplação da própria Praça.
	O sanitário existente está fora do que estabelece a Norma, apesar de indicado, por placa, que seu uso se destina à pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida.	A situação se mantém. Os sanitários ficam trancados e a chave deve ser solicitada na administração do estacionamento.

[78] Existia elevador ativo nos primeiros anos de funcionamento deste estacionamento. Possivelmente, por problemas de manutenção, foi desativado.

Acesso: Estacionamento da Rua das Laranjeiras Descrição: estabelece ligação entre a Rua J.J. Seabra (Baixa dos Sapateiros) e o CHS (Rua das Laranjeiras – conexão direta com a rota acessível implantada em 2012).		
	Condições no ano de 2010 (KALIL, 2010)	Revisão realizada em janeiro/2021
Barreiras existentes	Falta de sinalização tátil.	A situação se mantém.
	Existem vagas disponíveis para pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, porém fora do que estabelece a Norma Técnica.	A situação se mantém.
	Existência de grelha na saída do CHS, contrariando o estabelecido na Norma Técnica.	A situação se mantém.
	Rampas de acesso sem corrimão.	A situação se mantém.
	Inexistência de rota acessível interna ligando o estacionamento ao CHS.	A situação se mantém. Apesar da ligação direta entre este estacionamento e a Rota Acessível do Centro Histórico pela Rua das Laranjeiras.
Terminal de ônibus da Rua Chile		
	Condições encontradas em janeiro/2021	
Pontos positivos	Entorno com calçadas com pavimentação regular, estável e antiderrapante apropriada para circulação de pessoas em cadeira de rodas.	
	Faixa de travessia e rebaixamento de calçada para acesso ao terminal.	
	Existência de piso tátil nas calçadas.	
Barreiras existentes	Sinalização precária.	
	Barreiras atitudinais: ônibus parado para embarque de passageiros distante da calçada; automóveis estacionados sobre faixa de travessia.	
Observação	No período do levantamento *in loco*, o terminal encontrava-se em obras.	

Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

5.2.5 A Oficina *Rota do Pelô: caminhos acessíveis?*

Foi realizada, como técnica de avaliação complementar para esta pesquisa, a oficina intitulada “Rota do Pelô: caminhos acessíveis?” em parceria com a Arquiteta Larissa Scarano da Silva, conforme citado na página 188 deste texto.

A oficina teve como objetivo promover uma reflexão acerca das condições de acessibilidade no Centro Histórico de Salvador, mais precisamente na área onde se localiza a Rota Acessível.

A oficina se desenvolveu em quatro momentos: conhecimento, vivência, avaliação da experiência e diagnóstico com sugestões de melhoria da acessibilidade. O primeiro momento referiu-se aos conceitos teóricos, a apresentação do percurso que seria realizado e as instruções para a realização da prática; o segundo momento foi a vivência de acessibilidade no CHS; o terceiro, ainda no CHS, referiu-se à avaliação da experiência; e o quarto momento foi a elaboração de um diagnóstico e sugestões de melhoria e ampliação da acessibilidade no local onde se realizou a oficina.

Na etapa da vivência prática, os participantes se reuniram no Terreiro de Jesus (CHS), onde receberam os equipamentos para simular deficiências ou mobilidade reduzida, como cadeira de rodas, muletas e botas imobilizadoras, cedidos pelas autoras da oficina. Essa vivência consistiu numa experiência de empatia, momento em que os participantes simularam possuir algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida, a fim de perceber as dificuldades encontradas na fruição do Centro Histórico de Salvador (Figuras 247 e 248).

Figura 247 – Início da vivência em acessibilidade, Terreiro de Jesus, CHS.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 248 – Vivência em acessibilidade, Cruzeiro de São Francisco, CHS.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

A partir do Terreiro de Jesus, o grupo circulou pela Rota Acessível, experenciando a leitura dos mapas, a facilidade ou dificuldade de circulação, a percepção das barreiras urbanísticas e atitudinais (Figuras 249 e 250), finalizando a atividade no Museu Eugênio Teixeira Leal (Rua J. Castro Rabelo), local onde foi realizada a discussão e troca de ideias sobre a experiência e a elaboração de mapas mentais.

Figura 249 – Vivência em acessibilidade, Rua Gregório de Matos, CHS.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 250 – Vivência em acessibilidade, Cruzeiro de São Francisco, CHS.

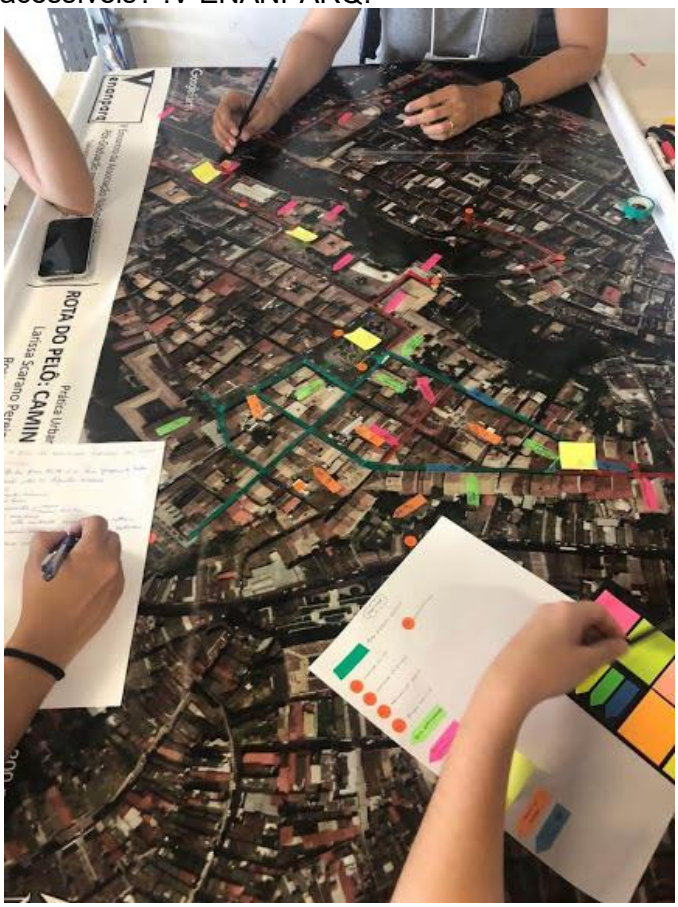


Fonte: Acervo da autora, 2018.

No dia seguinte, reunidos da Faculdade de Arquitetura/UFBA, o grupo, trabalhando com materiais gráficos (mapa e adesivos coloridos) identificou os elementos de acessibilidade e as possibilidades de melhoria e ampliação da rota (Figura 251), e a elaboração das sugestões elencadas a seguir, denominadas de "diretrizes de intervenção urbana visando à ampliação da rota existente e soluções alternativas":

- Criar conexões entre os diferentes modais, elementos e equipamentos com a rota: ônibus, transposições urbanas, pontos de táxis, estacionamentos (carros particulares e ônibus de turismo), terminal marítimo e Porto de Salvador.
- Expandir a rota existente, conectando-a aos pontos e estações de ônibus urbano, aos elementos de transposição urbana e aos estacionamentos (Cidade Alta/CHS e Cidade Baixa/bairro do Comércio) e ao Terminal Turístico Marítimo e ao Porto de Salvador (Cidade Baixa/bairro do Comércio).
- Prever instalação de equipamentos urbanos de tecnologia assistiva onde não sejam suficientes as adequações mais comuns como as rampas.
- Adequar sinalização existente e prever novos equipamentos de sinalização.
- Atenção às mudanças de nível mais acentuadas: prever soluções como rampas e travessias de pedestres.
- Implementar acessibilidade aos miolos de quadra (largos internos onde ocorrem eventos e manifestações culturais).

Figura 251 – Mapa do CHS recebendo análise e proposta de melhoria e ampliação da Rota Acessível. Oficina “Rota do Pelô: caminhos acessíveis?”.V ENANPARQ.



Fonte: Silva, 2018.

A partir da realização dos estudos do projeto da Rota, das atividades e entrevistas realizadas (Apêndice A), das observações *in loco* e da oficina vivenciada, pode-se confirmar que a Rota Acessível do Centro Histórico de Salvador ainda não contempla muitas ruas de interesse e não resolveu o problema de acessibilidade ao sítio e às edificações importantes da localidade.

Apesar dos problemas não equacionados, a Rota representa um passo pioneiro e importante para que o modelo seja replicado em toda a região do Centro Antigo de Salvador que envolve uma área mais ampla que o sítio tombado, mas que possui relevante representatividade do ponto de vista histórico, cultural e turístico.

Percebeu-se que a ampliação da acessibilidade na área já ocorre, porém ainda há carência de conexões, barreiras urbanísticas ainda não superadas, barreiras arquitetônicas nos elementos de transporte vertical também não superadas ou eliminadas, barreiras atitudinais que prejudicam o livre acesso e a mobilidade das

pessoas, além da sinalização precária. Todos esses itens impactam fortemente no quesito hospitalidade e legibilidade da Rota.

Mesmo com as carências apontadas, é importante destacar que o percurso escolhido no projeto original da Rota foi pensado em termos de fluxo de visitantes e usuários. A Rota passa pelas ruas onde ocorre maior circulação de pessoas e onde estão disponibilizados alguns serviços públicos, uma gama considerável de serviços privados, principalmente turísticos, e os principais equipamentos culturais. Esse percurso é também aquele utilizado pelos guias de turismo em seus roteiros. É rico em elementos como marcos, pontos nodais e vias que são facilmente reconhecíveis e agrupados num modelo mental possuidor de referências próprias. A paisagem urbana por onde passa a Rota no CHS apresenta uma sucessão de elementos ou revelações súbitas e contrastantes que enriqueçam a fruição do ambiente e proporcionam sua valorização.

Mesmo o percurso proporcionando sensações provocadas por espaços abertos e espaços fechados, espaços amplos e espaços delimitados, presença de pontos nodais e pontos marcantes tais como praças, largos, torres de igrejas, monumentos, chafariz e edifícios monumentais, percebe-se que o sentido de localização, provocado pela falta de sinalização, é deficiente. Este aspecto prejudica a legibilidade do sítio, o processo de orientação e identificação e impacta negativamente no conceito de acolhimento local.

A hospitalidade do ambiente, reforçada pela existência da rota, também é requisito para que o sítio possa ser valorizado em todos os aspectos, seja de ordem cultural, ambiental, social ou econômica, gerados pelas experiências positivas proporcionadas pela existência de uma rota acessível bem planejada, estruturada, com manutenção frequente e a existência, onde necessário e justificável, de equipamentos facilitadores do uso e fruição dos seus elementos. A rota do CHS, naquilo que se propôs, foi bem planejada e executada com qualidade, porém sua necessária ampliação ocorre de maneira muito lenta e precária, com menor apuro na execução das novas intervenções e com manutenção deficitária.

A existência da rota acessível no CHS denota o atendimento ao requisito acolhimento local, porém, observando-se o aspecto cuidado[79] que consiste em

[79] O *cuidado* está entre as categorias básicas do acolhimento, também consideradas expectativas fundamentais do visitante. São elas: o reconhecimento, a hospitalidade e o cuidado (AVENA, 2006).

orientar o usuário para facilitar a sua estada ou visita, suprindo este usuário (ou visitante) de todas as informações e serviços necessários, o referido requisito não está plenamente contemplado nesta rota.

Em relação aos princípios do restauro atual, o projeto apresenta conformidade, tanto nas intervenções previstas, quanto nos ajustes necessários durante a execução da obra. O respeito à autenticidade e a compatibilidade de técnicas e materiais se percebe no cuidado com a escolha do material e técnica utilizada para a instalação das travessias (o já citado concreto ciclópico revestido com pedras conhecidas como cabeças-de-nêgo) e na manutenção da faixa de piso executado pelo escritório da Arquiteta Lina Bo Bardi no Cruzeiro de São Francisco. A intervenção apenas onde necessário (mínima intervenção), a reversibilidade e a utilidade são critérios cuja presença pode ser percebida pela própria apresentação e descrição da rota realizada neste capítulo. Quanto ao critério que define a possibilidade de distinção entre o antigo e o novo, pode-se observar que o uso de materiais metálicos, mesmo que apenas nos corrimãos da escada-rampa do Largo do Pelourinho, é uma escolha projetual que atende ao requisito distinguibilidade. Interessante destacar que, para Cavalcante (informação oral[80], 2020), arquiteta coordenadora do projeto desta rota, a não percepção pelo usuário de que aquele percurso se trata de uma rota acessível, é um aspecto positivo, já que a rota é um elemento que não deve se destacar no ambiente, estando integrado à paisagem e tornando o local acessível a um número maior de pessoas.

[80] Informação proferida por Cavalcante durante apresentação no evento Vivacidade – IV Semana de arquitetura e Urbanismo da UNIFACS – Feira de Santana. Mesa: Acessibilidade nos Centros Históricos – urbanismo e preexistência. Evento realizado em 19 de novembro de 2020.

5.3 A ROTA ACESSÍVEL DO SÍTIO HISTÓRICO DE OLINDA – BRASIL

Localizada a 7 km da cidade do Recife, capital do estado de Pernambuco, da qual integra a região metropolitana, Olinda possui área total de 43,55 km² sendo que 9,73 km² fazem parte da ZEPEC (Zonas Especiais de Proteção Cultural e Urbanística), com 1,89 km² da ZEPEC 1 (Sítio Histórico) e 7,84 km² do Entorno do Sítio Histórico (mapa – Figura 252). O polígono de tombamento possui 1,2 km² (TIRAPELI, 2000, p.105) onde se localizam cerca de 1.500 imóveis que "testemunham diferentes estilos arquitetônicos: edifícios coloniais do século XVI harmonizam-se às fachadas de azulejos dos séculos XVIII e XIX e às obras neoclássicas e ecléticas do início do século XX" (IPHAN, 2014c, s.p.). Possui traçado urbano característico dos povoados portugueses de origem medieval e conserva, com muita fidelidade, a trama urbana, a paisagem e o sítio da vila fundada em 1537. Olinda é, predominantemente, residencial e marcada por espaços exíguos, pelo casario e por largos e praças que ocupam espaços maiores definidos pelos edifícios religiosos que, em grande parte, são responsáveis pela estruturação da malha urbana do sítio (IPHAN, 2014c).

> O informal e sinuoso traçado urbano, a riqueza de igrejas e conventos barrocos, como a Igreja da Sé (1537), somam-se ao casario singelo com fachadas de azulejos e balcões de treliça, os muxarabis. Casas e muros definem as ruas tortuosas e ladeiras íngremes.
> As características essenciais do centro histórico estão expressas na forma e concepção do sítio, nos materiais empregados em suas edificações, na manutenção do uso residencial como predominante e na maneira de morar de seus habitantes, ao longo dos séculos [...]. (IPHAN, 2014c, s.p.).

Sobre a preservação do traçado urbano de Olinda e sua importância política, econômica e cultural no período colonial brasileiro, Milet (1995) considera:

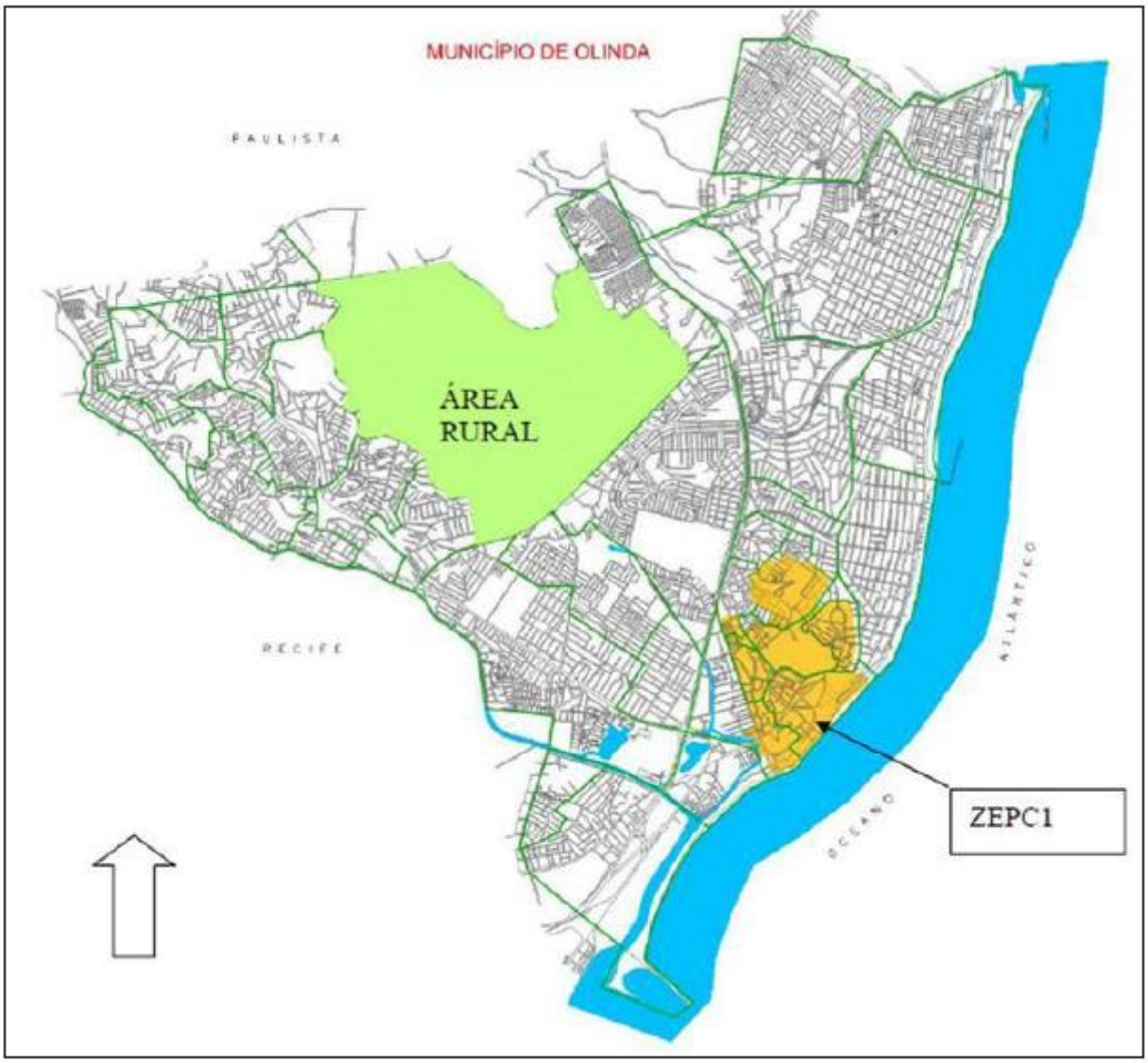
> Preservada em seu traçado urbano, em sua paisagem e em seu conjunto arquitetônico Olinda corresponde, no plano topológico, ao processo de ocupação colonial implantado pelos portugueses no nordeste brasileiro a partir do século XVI. Importante centro administrativo, econômico cultural e político, Olinda foi durante os três primeiros séculos da colonização um dos mais significativos núcleos urbanos do Império Colonial Português. (MILET, 1995, p. 66).

Ao perder para a cidade do Recife, em 1827, sua função de sede política da região, Olinda, apesar da estagnação econômica que duraria mais de um século, garante a manutenção das suas características coloniais, conforme explica Milet:

> [...] até a década de 1960 o município de Olinda sofreu as consequências de um processo econômico que remonta ao sec. XIX quando, em 1827 perdeu, em favor do Recife, sua função de sede política, administrativa e cultural. Pode-se entretanto afirmar que a

> perda do prestígio político acompanhada da estagnação econômica, foram decisivos para a manutenção do padrão urbanístico, das tipologias arquitetônicas e da sua ambiência paisagística. (MILET, 1995, p. 66).

Figura 252 – Mapa do município de Olinda com indicação na cor laranja do Polígono de Tombamento do Sítio Histórico de Olinda (Zona Especial de Proteção Cultural e Paisagística 1 – ZEPC1).



Fonte: DIM/ SEPLAMA, 2004 *apud* Hidaka, 2014.

Olinda foi declarada Patrimônio Histórico e Cultural da Humanidade pela UNESCO em 1982. Seu conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico já havia sido tombado pelo IPHAN em 1968. Olinda é um verdadeiro "celeiro cultural internacional, museu vivo da história do Brasil [...]. Sendo fundamental o acesso de maior parcela da população a estes bens como forma de incentivar atividades relacionadas à cultura, ao lazer e ao turismo." (RIBEIRO; MARTINS; MONTEIRO, 2008, s.p.).

Com o objetivo de adaptar o local para garantir o livre acesso a todas as pessoas, independentemente das suas diferenças, e transformá-lo em um lugar mais democrático e integrado à vida contemporânea, foi elaborado, em 2004, o Plano de Acessibilidade do Sítio Histórico de Olinda. Coordenado pela Secretaria do Patrimônio, Ciência, Cultura e Turismo de Olinda dentro do Programa Oficial de Capital da Cultura, este Plano só viria a ser executado parcialmente no ano de 2009.

Nesse intervalo temporal, Ribeiro (2008), com o objetivo de avaliar procedimentos metodológicos que identificassem as condições de acessibilidade física em sítios históricos urbanos, desenvolveu um estudo bastante minucioso das condições de acessibilidade que Olinda apresentava no ano de 2008. A autora em questão detectou, à época, que os principais constrangimentos ergonômicos relativos à acessibilidade física se referiam a barreiras físicas e atitudinais. As barreiras físicas percebidas nas áreas de circulação públicas foram a existência de desníveis entre vias e calçadas, o tamanho da faixa livre para pedestre, a descontinuidade da largura das calçadas, os materiais de revestimento existentes, a inclinação excessiva das vias e calçadas, a inexistência de rampas de acesso, além da falta de manutenção do sítio e da disposição inadequada de mobiliário urbano. Olinda possuía um Plano de Acessibilidade, porém continuava necessitando de intervenções para a superação das suas barreiras físicas e perceptivas.

No ano seguinte, em 2009, conforme citado, foi executada parte do Plano de Acessibilidade para o Sítio Histórico de Olinda, cujo processo de elaboração será apresentado a seguir.

5.3.1 O Plano de Acessibilidade para o Sítio Histórico de Olinda

O Plano de Acessibilidade do Sítio Histórico de Olinda foi elaborado no ano de 2004 como proposta pioneira para centros históricos brasileiros, com a finalidade de adaptar o local para acessibilidade, representando uma experiência de grande importância que pudesse ser replicada em outras áreas históricas (OLINDA, 2004). Nesse ano, a Prefeitura de Olinda, sob supervisão da Secretaria de Patrimônio, Ciência, Cultura e Turismo (SEPACCTUR) e da Secretaria de Planejamento, Transportes e Meio Ambiente (SEPLAMA), com as consultorias do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia de Pernambuco (CREA-PE) e do IPHAN, elaborou o Plano de Acessibilidade do Sítio Histórico de Olinda, por meio do qual foram propostas “[...] diretrizes para tornar a parte histórica da cidade acessível a

todos, promovendo ações conjuntas dos órgãos públicos gestores do Sítio Histórico e a iniciativa privada interessada na reabilitação urbana como melhoria do desenvolvimento econômico.” (LIRA, 2012, p. 73).

A implantação de acessibilidade por meio de rota acessível e a forte relação com a atividade turística são elementos presentes no objetivo geral do Plano, que assim se apresentou: “Implantar o Plano de Acessibilidade do Sítio Histórico de Olinda a partir da definição de **rotas acessíveis** que garantam o **fluxo turístico** e o fluxo funcional dos moradores e usuários.” (CUNHA, s.d., s.p., grifo nosso).

Cunha (s.d.) esclarece que outros objetivos do Plano foram (grifo nosso):

- possibilitar a **ampliação do potencial turístico** do sítio histórico e da sua dinamização econômica, colaborando com o seu processo de sustentabilidade;
- buscar soluções para **conciliar a conservação desse patrimônio com a acessibilidade integral** a todas as pessoas, especialmente aquelas com deficiência ou mobilidade reduzida;
- promover a formação e capacitação do quadro técnico do poder público e da iniciativa privada;
- implantar Plano Piloto;
- **possibilitar a replicabilidade das soluções encontradas** para que estas orientem as intervenções posteriores nos demais sítios históricos do Brasil;
- Produzir guias e manuais como produtos da experiência vivida com a implantação do Plano.

Para a elaboração do Plano de Acessibilidade, Fernandes e Cirne (2006) esclarecem que a metodologia construída para a sua definição utilizou os conceitos de: acessibilidade, barreira arquitetônica, urbanística ou ambiental, rota acessível e desenho universal e as leis federais e municipais pertinentes.

Como base e subsídio teórico para a definição das diretrizes e formulação das propostas relativas à acessibilidade foram utilizadas a Instrução Normativa n°1/2003 do IPHAN, a Lei Federal 10.098/2000 e a ABNT/NBR 9050:2004 (versão da NBR 9050 vigente à época).

O Plano de Acessibilidade do Sítio Histórico de Olinda define que:

> A proposta inicial é estabelecer as principais rotas identificadas na área, consideradas as artérias de alimentação que ligam as principais funções da cidade, que tem também um papel de roteiro indutor de

> reabilitação capaz de articular as oportunidades localizadas nos monumentos, casario e espaços públicos. (OLINDA, 2004, p.13).

A partir dos objetivos definidos pelo Plano foram elaboradas seis propostas, dentre as quais a definição das rotas acessíveis estava prevista, conforme elencado por Lira (2012):

1) Criação de uma Comissão Permanente de Acessibilidade, a qual tem como atribuição promover a acessibilidade em vias públicas, edificações e meios de transporte, controlar a fiscalização e viabilizar a implementação do Plano.
2) Formar uma equipe multidisciplinar para conduzir todas as ações ligadas direta ou indiretamente às questões ligadas à acessibilidade no SHO.
3) Elaboração de um Manual Técnico, no qual serão sistematizadas soluções para servirem de boas práticas a serem seguidas.
4) Criar um projeto de mídia para a sensibilização e a divulgação dos trabalhos realizados sobre a acessibilidade no SHO para moradores, usuários e turistas.
5) Definir rotas acessíveis.
6) Implantar projeto piloto a fim de proporcionar à comunidade uma demonstração do conceito a ser implementado.

Lira (2012) esclarece que, das seis propostas, só não foram cumpridas a elaboração do manual técnico e do projeto de mídia.

O Plano de Acessibilidade propôs duas rotas prioritárias: a Rota São Bento e a Rota da Sé (Figuras 253 a 254). Ao longo desses percursos foram identificadas as principais edificações de uso público e de interesse histórico que deveriam receber intervenções e adequação para atender às necessidades das pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida. Destaca-se que as rotas acessíveis definidas pelo Plano tiveram seu percurso selecionado de acordo com: a ordem de relevância cultural (dos espaços e monumentos), com o afluxo de visitantes, com a densidade populacional e com os serviços oferecidos na área (LIRA, 2009).

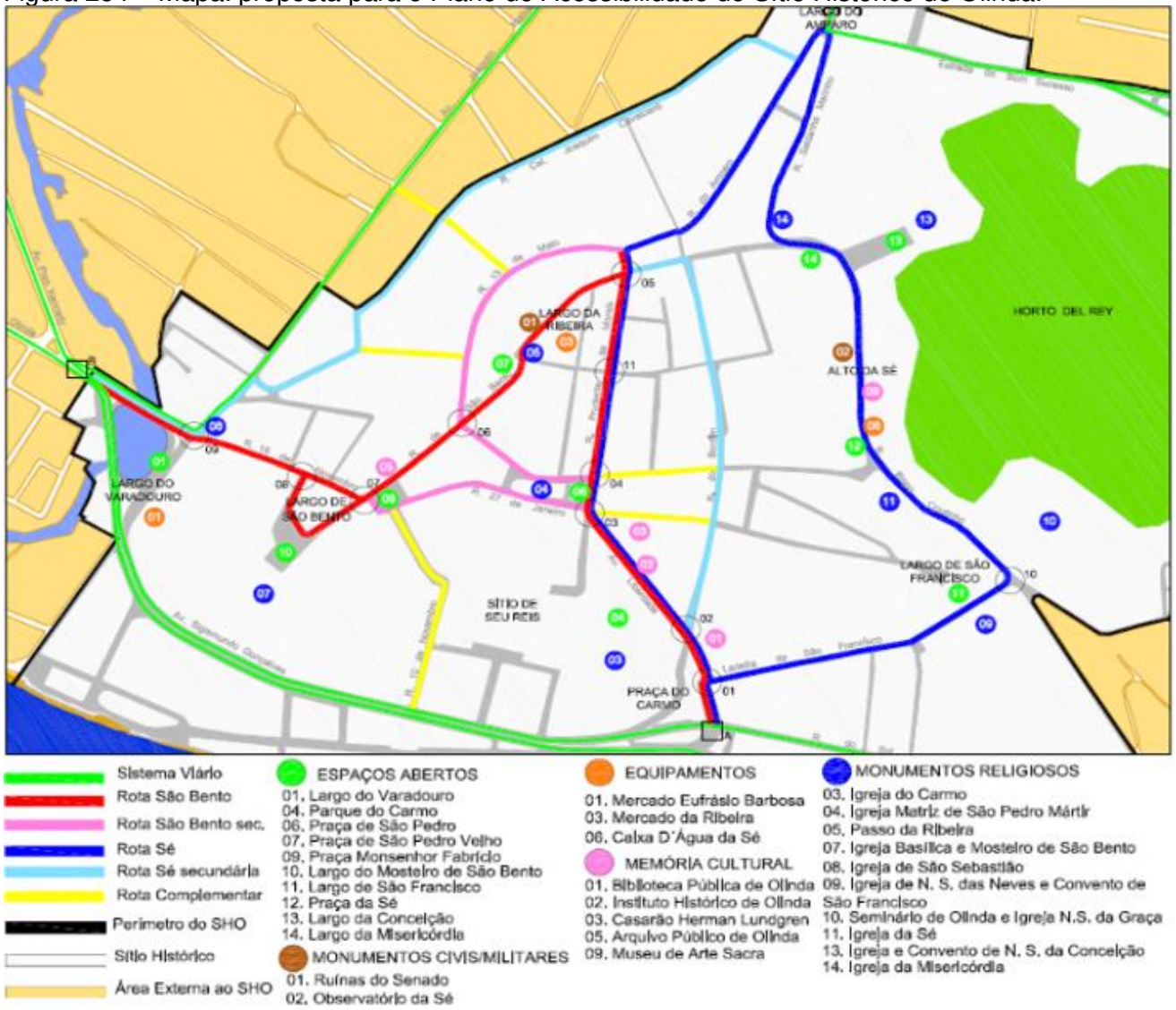
O Plano Piloto foi criado como uma etapa que priorizou a implantação, a curto prazo, de alguns percursos que pudessem proporcionar à comunidade uma demonstração das ações de adequação. Esta etapa previu intervenções no percurso principal da Rota São Bento e um trecho da Rota da Sé, sendo, este último, um dos principais roteiros turísticos do Sítio Histórico (OLINDA, 2004).

Figura 253 – Mapa indicativo das rotas acessíveis, acessos e projetos trabalhados – Plano de Acessibilidade do Sítio Histórico de Olinda.



Fonte: Cunha, 2014.

Figura 254 – Mapa: proposta para o Plano de Acessibilidade do Sítio Histórico de Olinda.



Fonte: Lira, 2009.

O projeto previu elementos urbanísticos que possibilitassem a garantia da acessibilidade ao longo do percurso como: alargamento dos passeios públicos, rebaixamento de guias, rampas e pisos táteis e travessias de pedestres com iluminação direcionada (FERNANDES; CIRNE, 2006).

Para o detalhamento das rotas foram considerados os itens: vias públicas, espaços urbanos e edificações. Em relação às vias públicas e espaços urbanos, o projeto tratou do mobiliário urbano, do ordenamento de vias, calçadas e estacionamentos, circuito de acesso às edificações, implantação de um sistema integrado de transporte com veículos adaptados e comunicação. Nas vias optou-se pela elevação da faixa de travessia de pedestres para facilitar o fluxo de pessoas e reduzir a velocidade dos veículos que circulam na região (Figura 255 e 256). Em relação às calçadas se propôs a reposição de todo o passeio ao longo da rota, fazendo o alargamento de ambos os lados, sempre que possível, ou, pelo menos, de um dos lados da via, deixando a calçada com largura de 1,50 m. Também foi prevista a relocação do mobiliário urbano, estabelecendo-se faixa de serviço para a locação de lixeiras e outros elementos, sem interromper a faixa de circulação de pedestres. Outras intervenções previstas foram: embutir a rede de energia elétrica, telefonia e outros cabos e deslocar a sinalização existente, fixando as placas nas fachadas das edificações, sempre que possível. Ainda em relação à comunicação, a proposta previa a implantação de sinalização e informação acessível com a utilização de simbologia específica, mapas táteis e pisos para orientação de pessoas com deficiência visual (OLINDA, 2004). Nem todas as intervenções foram realizadas, como se verá mais adiante nas descrições de Lira (2009, 2012) e na subseção 5.2.2 deste texto que se refere à análise no local.

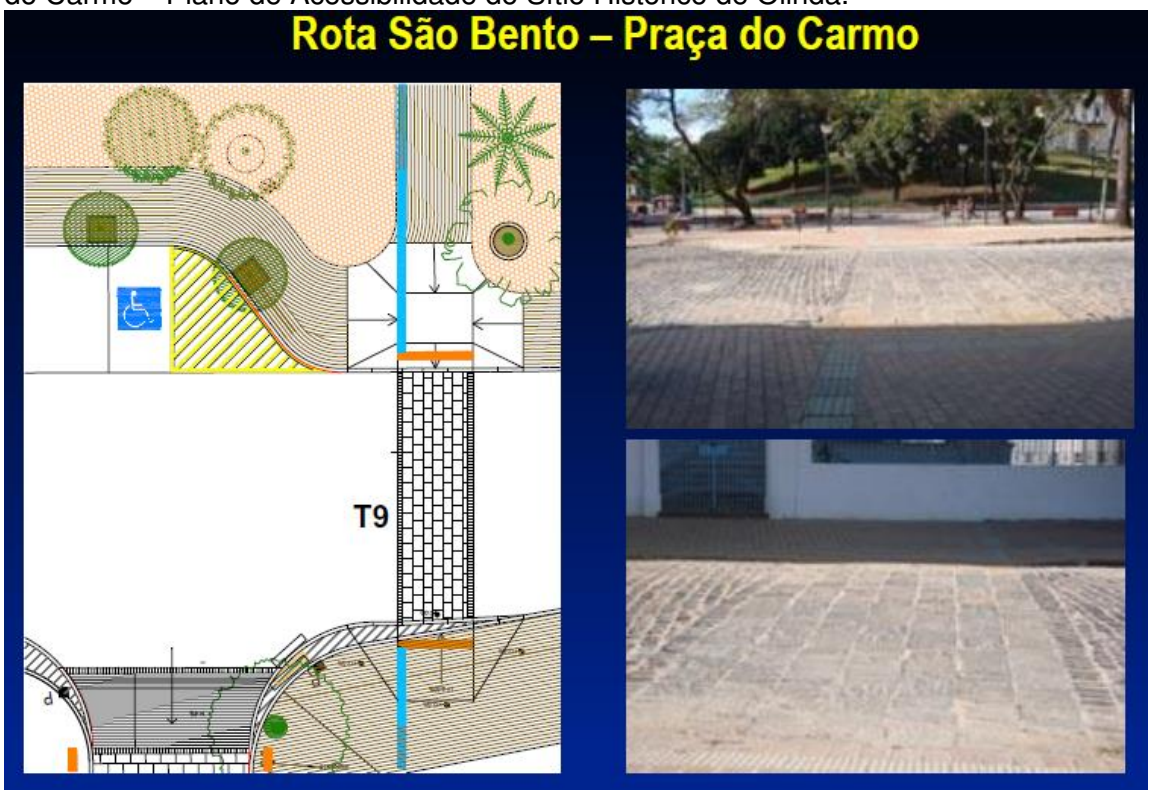
Ribeiro (2014, p. 49) ressalta que, além das rotas acessíveis externas que foram propostas para os Largos da Sé e de São Bento, foram criadas (e executadas) soluções de acessibilidade para o Largo do Varadouro e Parque do Carmo.

Figura 255 – Detalhe e imagens da faixa de travessia da Rota São Bento, Ponto A – Plano de Acessibilidade do Sítio Histórico de Olinda.



Fonte: Cunha, 2014.

Figura 256 – Detalhe e imagens da faixa de travessia da Rota São Bento, Praça do Carmo – Plano de Acessibilidade do Sítio Histórico de Olinda.



Fonte: Cunha, 2014.

Lira (2009) esclarece que, no ano de 2005, a Prefeitura Municipal de Olinda conseguiu o financiamento para o projeto através do Programa MONUMENTA/BID[81]. Este financiamento cobriu apenas parte da Rota São Bento, do seu princípio, na Praça do Carmo, até os Quatro Cantos (Figuras 257 e 258).

As obras de execução de parte da Rota São Bento tiveram início em maio de 2008, após aprovação por parte do IPHAN. Lira (2009) observa que:

> A grande diretriz projetual foi definir o lado direito da Avenida Liberdade e da Rua Prudente de Moraes como caminho contínuo, uma rota acessível propriamente dita. No decorrer desta rota, estão locadas rampas, rebaixamento de calçadas e 12 travessias elevadas, para possibilitar a travessia para o lado esquerdo e pelas vias transversais. Estas travessias estão locadas nos cruzamentos e nas proximidades de monumentos e demais pontos turísticos. (LIRA, 2009, s.p.).

Lira (2009), em diagnóstico das condições de acessibilidade urbana do sítio Histórico de Olinda (SHO), aponta que até aquela data (da publicação do diagnóstico) não haviam ocorrido as ações relativas à implantação da acessibilidade, exceto na área denominada Rota de São Bento. Salienta que os poucos "instrumentos" de acessibilidade encontrados "[...] foram fruto da necessidade dos transeuntes e moradores, mas por estarem dispostos de forma errônea, acabam tornando-se outras barreiras." (LIRA, 2009, s.p.). A citada autora elenca os seguintes fatores que ainda dificultavam a acessibilidade urbana no SHO:

a) Relevo acidentado.
b) Traçado urbano antigo, desprovido de qualquer preocupação com acessibilidade, tendo assim, ruas e calçadas estreitas.
c) Sério problema de drenagem de águas pluviais.
d) Inexistência de estacionamento para pessoas com mobilidade reduzida.

Lira (2009) aponta ainda as barreiras detectadas:

a) Falta de rampas e travessias elevadas para trânsito de pedestres;
b) Meio-fio muito alto, com desníveis e degraus nas calçadas;
c) Desordenamento dos equipamentos e mobiliários urbanos, sem sinalização alguma, principalmente a tátil;
d) Revestimento indevido das calçadas, de textura lisa, irregulares e com buracos;

[81] Financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e com apoio técnico da UNESCO, o extinto Programa Monumenta foi instituído pelo Ministério da Cultura em 2002. Tratava-se de um programa estratégico com o objetivo de conjugar recuperação e preservação do patrimônio histórico com desenvolvimento econômico e social, procurando garantir condições de sustentabilidade do patrimônio.

e) Presença de rampa de veículos cortando a calçada sem atender a largura mínima de passeio livre e o limite de inclinação exigido pela norma;
f) Falta de uma rota acessível ou caminho que possa ser percorrido sem qualquer impedimento.

No trecho em que a Rota São Bento estava sendo executada durante o levantamento realizado por Lira (2009), grande parte desses problemas tinham sido solucionados, ou, pelo menos, contornados: eliminação das barreiras, criação de travessias e rampas e rebaixamento de calçadas. Outras intervenções realizadas foram:

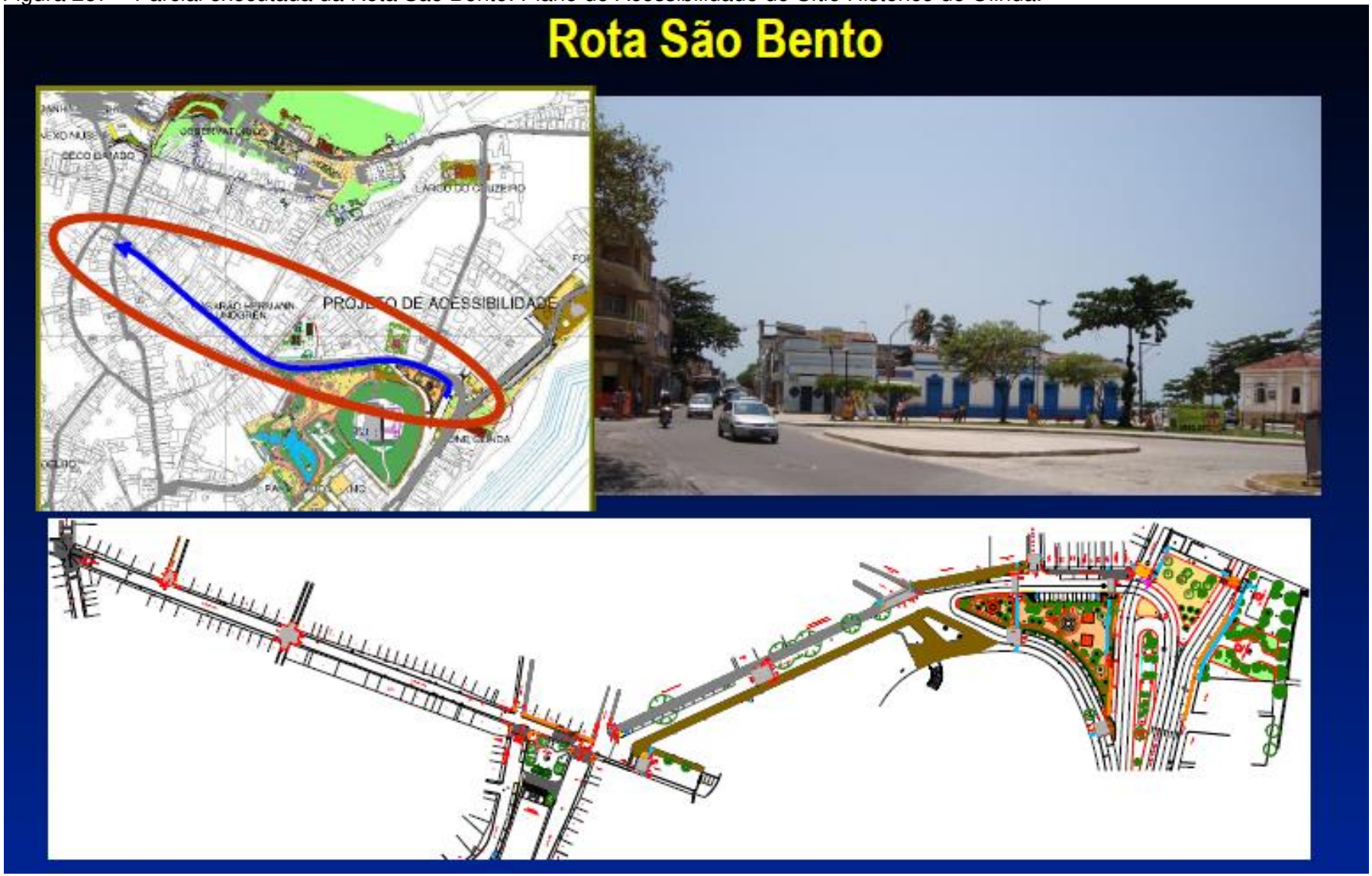
- Alargamento da calçada da Av. Liberdade em frente à Praça do Carmo, obedecendo aos parâmetros mínimos estabelecidos pela NBR 9050:2004 (versão da NBR 9050 vigente à época).
- Reordenamento do mobiliário urbano.
- Refazimento de todo o revestimento das calçadas.

Considerando que a preocupação com os materiais a serem utilizados foi um dos critérios mais significativos para aprovação do IPHAN, já que a grande preocupação era a interferência destes elementos na paisagem urbana antiga, Lira (2012) explica que os materiais adotados para o novo revestimento foram o cimentado na Av. Liberdade e a tijoleira na Av. Prudente de Moraes (Figuras 259 e 260).

Em relação ao material utilizado nas travessias, considerando que a estratégia projetual foi bem-sucedida, Lira (2009; 2012), explica que: “O material escolhido para a paginação das travessias foi a pedra rachão, que entra em harmonia com o paralelepípedo da via original, mas tem uma diferença perceptível.” (LIRA, 2012, p.76). Sobre a sinalização tátil para pessoas com deficiência visual, Lira (2009; 2012) observa que foi escolhida em placas de concreto, sendo neutra na maior parte do percurso, onde as calçadas são em cimentado. Por se integrar bem aos materiais adotados nas calçadas e nas travessias, esse material ocasiona um menor impacto visual.

Quanto à previsão de área para estacionamento, o Projeto de Acessibilidade previu uma área para estacionamento na Praça do Carmo, no início do percurso. Neste estacionamento, foram designadas vagas exclusivas para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, acessíveis pela praça e interligadas com a Rota Acessível.

Figura 257 – Parcial executada da Rota São Bento. Plano de Acessibilidade do Sítio Histórico de Olinda.



Fonte: Cunha, 2014.

Figura 258 – Imagem de satélite indicando trecho parcial executado da Rota São Bento: da Praça do Carmo até o Quatro Cantos. Sítio Histórico de Olinda.



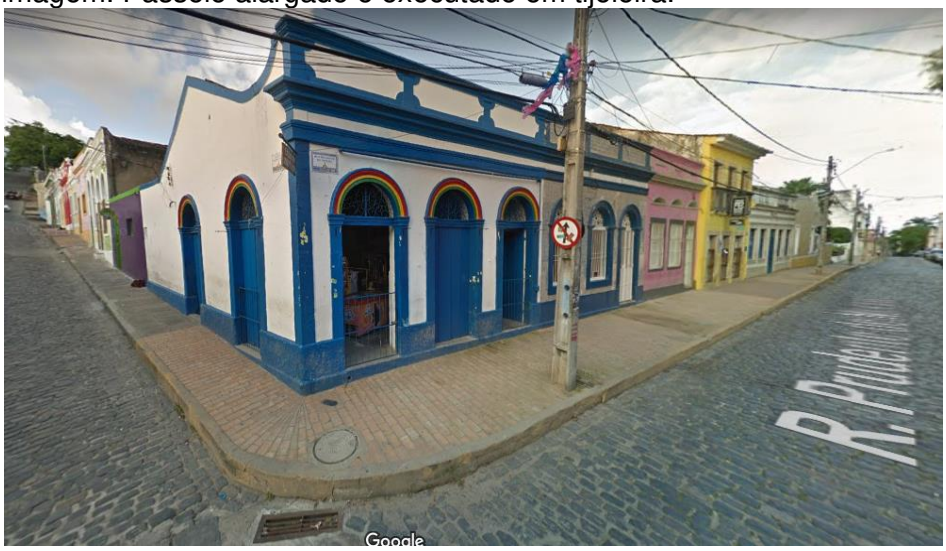
Fonte: Google Maps, 2020 (com intervenções gráficas da autora, 2020).

Figura 259 – Quatro Cantos. Ponto final da parte executada da Rota de São Bento. Sítio Histórico de Olinda.



Fonte: Elaborado pela autora sobre imagem do Google Maps, 2020.

Figura 260 – Quatro Cantos. Ponto final da parte executada da Rota de São Bento, Sítio Histórico de Olinda. Rua Prudente de Morais à direita na imagem. Passeio alargado e executado em tijoleira.



Fonte: Google Maps, 2020.

Apesar da não continuidade da execução das rotas previstas no Plano, foram realizadas outras intervenções pontuais nos espaços públicos do SHO. Tais intervenções, realizadas posteriormente, estavam também previstas nas soluções de acessibilidade urbana apontadas pelo Plano. Estas ações foram viabilizadas via Programa Monumenta e pelo Prodetur (Programas Regionais de Desenvolvimento do

Turismo / Ministério do Turismo). Pelo Programa Monumenta foram realizados, no período de 2000 a 2012, as seguintes obras em espaços públicos: estacionamento da Conceição, reurbanização e estacionamento do Fortim, estacionamento do Rosário, requalificação de calçadas, Beco Bajado, Largo do Cruzeiro, requalificação do Largo do Varadouro, recuperação da rua Saldanha Marinho. Já o Prodetur destinou verba para requalificação do Alto da Sé de Olinda, com a reestruturação dos espaços públicos, regulamentação das áreas de estacionamento e inserção de travessias e rampas de acesso para pessoas com mobilidade reduzida (LIRA, 2012, p. 77), conforme Figuras 261 a 264.

Figura 261 – Travessia de acesso em frente à Igreja da Sé, SHO.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 262 – Rampa com corrimão metálico com duas alturas. Mercado de Artesanato do Alto da Sé. SHO.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 263 – Alto da Sé: Plano de Acessibilidade do Sítio Histórico de Olinda.



Fonte: Cunha, 2014 (com intervenção gráfica da autora, 2020).

Figura 264 – Imagem de satélite do trecho executado da Rota da Sé, SHO.



Fonte: Elaborado pela autora sobre imagem do Google Maps, 2020.

5.3.2 A análise *in loco*

O levantamento *in loco* realizado em agosto de 2018 e em dezembro de 2019 considerou apenas os trechos executados do projeto de acessibilidade do Sítio Histórico de Olinda, ou seja, analisou-se a parte da Rota de São Bento que vai da Praça do Carmo ao Quatro Cantos (Av. Liberdade e Rua Prudente de Morais) e o trecho da Rota da Sé (Alto da Sé, entre a Igreja da Misericórdia e a Catedral da Sé).

Seguindo os mesmos critérios de projeto para acessibilidade em sítios históricos e arqueológicos que constam na subseção 4.1 deste texto e utilizados para a análise *in loco* das rotas acessíveis do Sítio Arqueológico de Pompeia e do Centro Histórico de Salvador, a análise das rotas do SHO aponta as observações apresentadas a seguir:

Quanto ao critério *orientação*, considerando o item *pontos e linhas de referência*, observa-se que os dois trechos analisados possuem elementos capazes de estimular positivamente a capacidade de percepção do espaço, como praças, igrejas monumentais e vistas panorâmicas, porém, não fornecem informações como a indicação do início ou do final do percurso. A Rota São Bento possui ligação acessível com o ponto de ônibus do sistema de transporte público da cidade que recebe, inclusive, os ônibus oriundos de Recife e outros municípios da região metropolitana.

Quanto ao item *sinalização* percebeu-se que as rotas estão bem-sinalizadas, possuindo variados elementos neste sentido, seja de sinalização informativa, direcional ou de identificação. Porém, muitos elementos de sinalização se apresentavam em estado precário de conservação e manutenção. O modelo adotado para as placas de sinalização é o modelo internacional de sinalização do Patrimônio Mundial indicado pelo IPHAN.

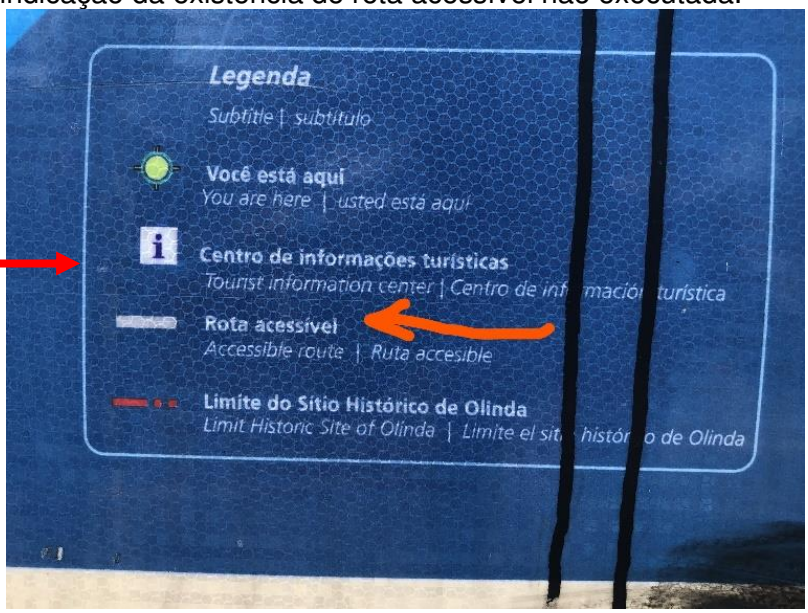
Quanto à *sinalização informativa ou de orientação*, nota-se a existência de placas com o mapa do Sítio Histórico com a indicação da rota acessível. Uma das placas se localiza na orla da cidade, nas proximidades de um dos acessos ao sítio e nas proximidades do ponto de ônibus urbano (Figuras 265 e 266). No início do trecho executado da Rota São Bento, outra placa com o mesmo conteúdo, em melhor estado de conservação, está localizada na Praça do Carmo (Figura 267). As placas indicam a existência e localização das rotas, porém indicam também os trechos não executados, criando uma informação falsa sobre a condição de acessibilidade do sítio.

Figura 265 – Mapa do SHO localizado na orla da cidade, com indicação da existência de rota acessível não executada.



Fonte: Silva, 2019.

Figura 266 – Legenda do mapa representando o SHO, com indicação da existência de rota acessível não executada.



Fonte: Silva, 2019.

Figura 267 – Mapa do SHO localizado na Praça do Carmo, no início do trecho executado da Rota São Bento, com indicação da existência de rota acessível não executada.



Fonte: Silva, 2019.

Sinalização direcional: ao longo das rotas implantadas e em toda a área do sítio notou-se a presença das placas em três idiomas indicando as vias e a direção dos monumentos históricos (Figura 268).

Sinalização de identificação: existente nas edificações históricas e locais de interesse turístico. Muitas placas estão em péssimo estado de conservação (Figura 269).

Figura 268 – Placa direcional em três idiomas (português, inglês e espanhol) utilizando o modelo internacional de sinalização do Patrimônio Mundial adotado pelo IPHAN. Rota implantada no Alto da Sé, SHO.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

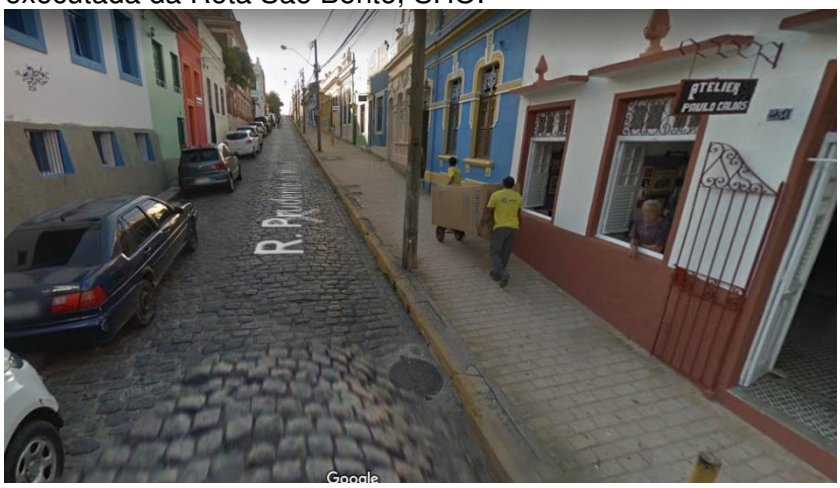
Figura 269 – Placa de identificação em dois idiomas (português e inglês) utilizando o modelo internacional de sinalização do Patrimônio Mundial adotado pelo IPHAN. Alto da Sé, SHO.



Fonte: Silva, 2019.

Analisando-se o item *superação de distâncias*, nota-se que os percursos executados são relativamente curtos, conforme indicado nas Figuras 258 e 264 (páginas 345 e 349, respectivamente). A parte implantada da Rota São Bento possui 600 metros. Esse trecho se inicia numa ampla e arborizada praça, dotada de equipamentos e mobiliário que proporcionam descanso e contemplação do ambiente. O percurso da Av. Liberdade é plano, porém o trecho da Rua Prudente de Morais apresenta inclinação que exige esforço físico (Figura 270). Já o trecho da Rota da Sé, representado pelo Alto da Sé (parte da Rua Bispo Coutinho) possui apenas 350 metros de extensão. Possui um pequeno trecho com declive na região da Igreja da Misericórdia, porém, o restante, passando pela praça do Mercado de Artesanato é totalmente plano até chegar à Catedral da Sé. Com estacionamento com vagas para pessoas com deficiência, passeios largos, percurso arborizado e vista panorâmica, a distância pode ser percorrida por pessoas com mobilidade reduzida.

Figura 270 – Trecho em aclive e passeio alargado com revestimento em tijoleira na Rua Prudente de Morais. Parte executada da Rota São Bento, SHO.

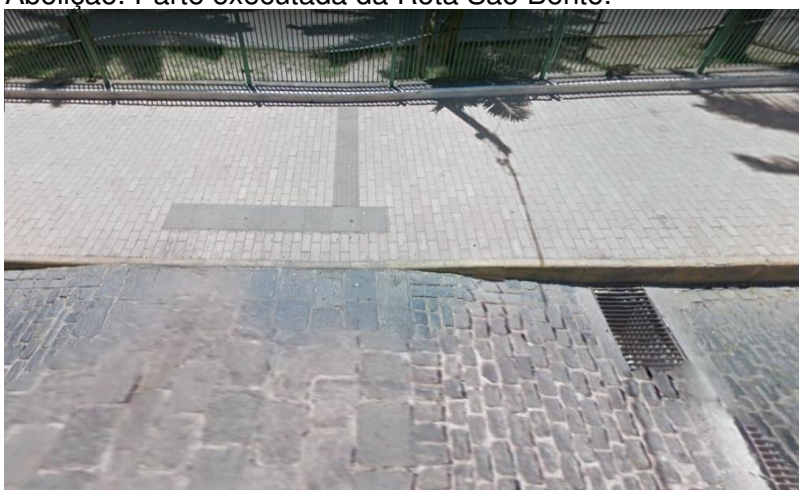


Fonte: Google Maps, 2020.

Sobre o item *superação de desníveis*, as rotas do SHO conseguem resolver os percursos implantados utilizando as travessias elevadas em diversos pontos ao longo da rota (Figura 271). Algumas dessas travessias, notadamente aquelas em cruzamentos ou entroncamentos de ruas, poderiam seguir a continuidade dos passeios, conforme indica Pessegueiro (2014) e encontra-se representada na Figura 14 (Capítulo 2, página 76) deste texto.

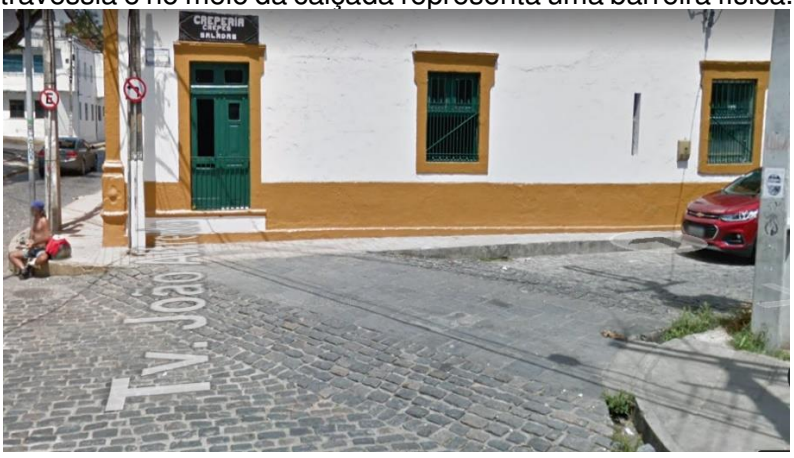
Em alguns casos, os postes de iluminação ou os acessos de veículos às residências locais representam barreiras físicas àquelas pessoas usuárias de cadeiras de rodas (Figuras 272 a 274).

Figura 271 – Passeio alargado e revestido com tijoleira, faixa de travessia elevada e piso tátil de alerta para indicação da travessia localizados na Avenida da Liberdade/Praça da Abolição. Parte executada da Rota São Bento.



Fonte: Google Maps, 2020.

Figura 272 – Faixa de travessia elevada de parte executa da Rota São Bento. Ligação entre a Av. da Liberdade e a Rua Prudente de Morais, com cruzamento com a Travessa João Alfredo. O poste de iluminação na direção da faixa de travessia e no meio da calçada representa uma barreira física.



Fonte: Google Maps, 2020.

Figura 273 – Faixa de travessia elevada, recuada em relação à esquina. Cruzamento da Rua Prudente de Morais com a Ladeira da Sé. SHO.



Fonte: Google Maps, 2020.

Figura 274 – Faixa de travessia elevada, recuada em relação à esquina. Cruzamento da Rua Prudente de Morais com a travessa Antônio Machado, SHO. O passeio estreito e a rampa de acesso à veículos na Travessa Antônio Machado dificulta a circulação de pessoa em cadeira de rodas.

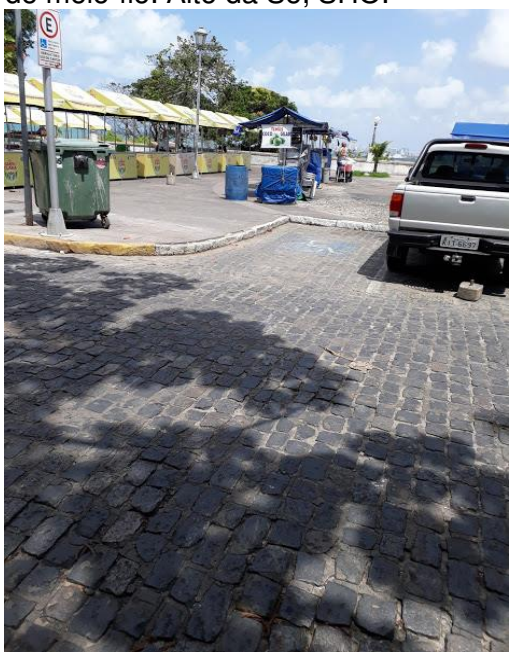


Fonte: Google Maps, 2020.

As vagas de estacionamento do Alto da Sé reservadas para pessoas com deficiência não possuem rampa ou rebaixamento de meio-fio, impedindo o acesso livre ao nível da calçada da praça (Figura 275).

Os trechos com declive acentuado que faziam parte do projeto de acessibilidade do SHO, ficaram excluídos da parte executada, portando representam um problema não solucionado (Figura 276).

Figura 275 – Vaga reservada para pessoa com deficiência sem nivelamento de meio-fio. Alto da Sé, SHO.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Figura 276 – Ladeira da Misericórdia, SHO. Trecho não acessível.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Dentre os equipamentos para superação dos desníveis, além das rampas que resolvem o acesso ao estacionamento e os desníveis do Mercado de Artesanato, pode-se considerar o elevador da Caixa D'Água (Figura 277) como item inserido na rota, já que o percurso é composto pela visita a este equipamento da Arquitetura Moderna brasileira e a vista panorâmica funciona como recurso compensatório da falta de acessibilidade de grande parte do SHO.

Figura 277 – Caixa D'Água, construída em 1934 com elevador implantado no período de 2008 a 2011.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Quanto ao item *monitoramento e manutenção*, constatou-se que a prefeitura de Olinda é responsável pela manutenção do sítio. Foi observado, durante as visitas *in loco* que os equipamentos implantados carecem de atenção e zelo. Segundo Cunha (informação oral, 2020), a baixa qualidade na execução da obra das rotas tem provocado o desgaste rápido dos seus elementos. Nas palavras da coordenadora do Plano de Acessibilidade para o Sítio Histórico de Olinda: “Uma obra malfeita que se acabou rápido.” (CUNHA, 2020).

Não se pode deixar de citar a presença dos sanitários públicos no Alto da Sé, que incluem sanitários adequados à pessoa com deficiência. Com a cobrança de pequena taxa de manutenção, este item representa um importante e indispensável fator de acolhimento.

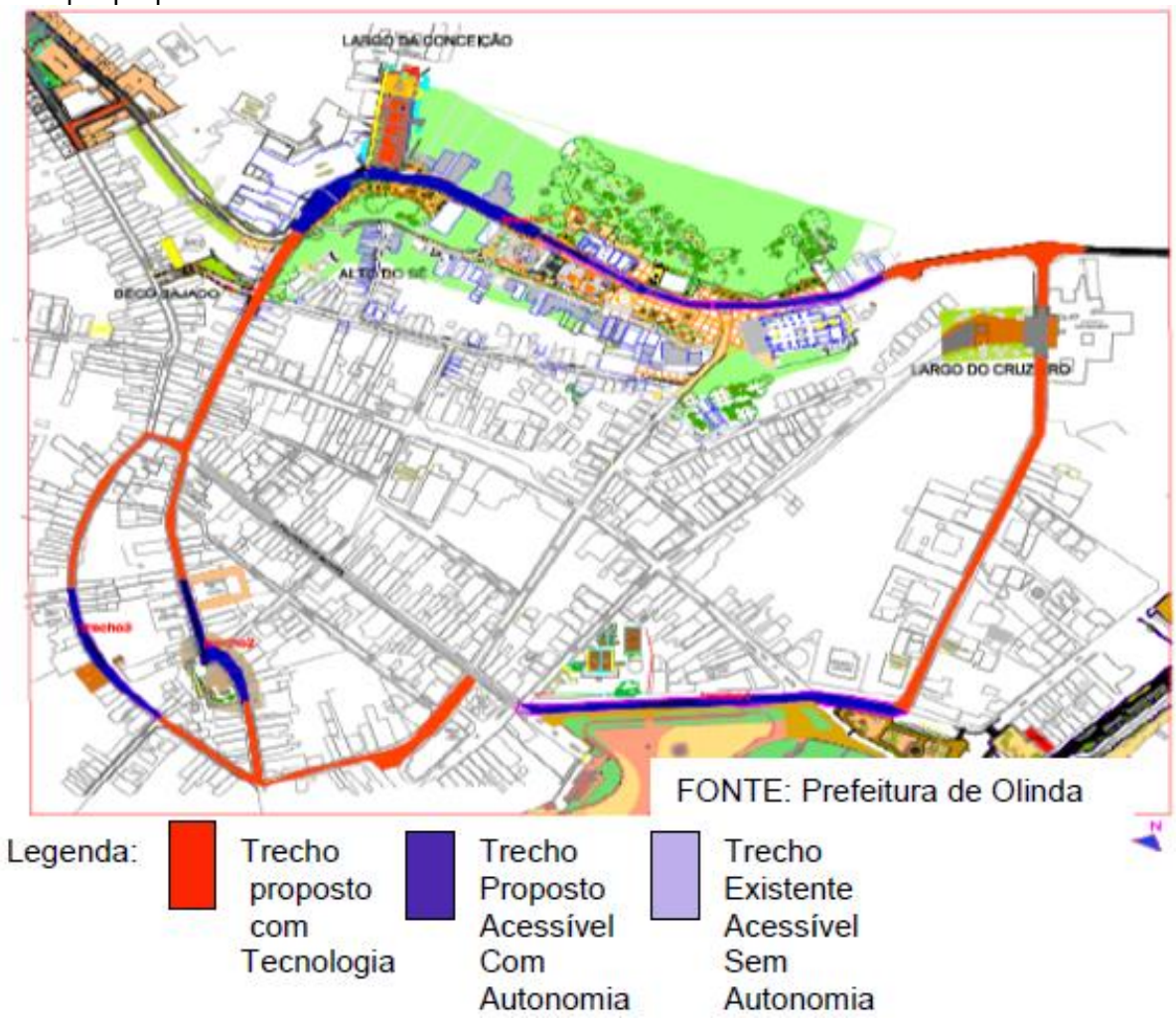
Voltando à questão dos trechos com declive acentuado bastante presentes e que fortemente caracterizam o SHO, mas que ainda representam uma barreira não solucionada, outros estudos vêm se desenvolvendo no intuito de vencer este problema. O uso de tecnologia assistiva é uma maneira de tornar factível a implantação de acessibilidade em locais com topografia acentuada, como é o caso de muitos sítios históricos brasileiros. A combinação de mais de um sistema também representa uma maneira de superar barreiras físicas em locais que apresentam tal nível de dificuldade. Conforme citado anteriormente (página 340), a implantação de um sistema integrado de transporte com veículos adaptados estava prevista no Plano de Acessibilidade de 2004.

Analisando a questão da declividade das ruas, Gehring (2016) apresenta um mapa (Figura 278) representando situações diversas: trechos do Sítio Histórico de Olinda onde já existe a rota implantada e o usuário é autônomo (Rua Liberdade na Rota São Bento e toda a parte da rota do Alto da Sé); trechos da rota acessível sem autonomia e já executados (aclive da Rua Prudente de Morais na Rota São Bento); trechos da rota acessível sem autonomia e não executados (parte da Rua Bernardo Vieira de Melo e da Rua Treze de Maio); e trechos propostos com tecnologia (Ladeira da Misericórdia, Rua Treze de Maio, Rua Sete de Setembro, Rua Bernardo Vieira de Melo, Rua Bispo Coutinho e Rua de São Francisco, passando pelo importante Convento de São Francisco).

Ressalta-se que Gehring denomina acessível mesmo aqueles trechos cuja situação exige assistência (acessível sem autonomia), ou seja, que não cumprem um dos requisitos básicos da acessibilidade total: a autonomia do usuário. Essas

situações já foram definidas neste texto como intermediárias e classificadas, por exemplo, como acessibilidade condicionada, parcialmente acessível ou utilizável, dentre outros graus referidos no Capítulo 2. Mesmo não totalmente acessíveis, atendem a usuários de modo ampliado, já que, no caso de Olinda, os passeios foram alargados e as rampas e travessias implantadas, porém a declividade acentuada de alguns trechos da rota não permite autonomia ao usuário.

Figura 278 – Mapa com identificação das ruas que necessitam de tecnologia assistiva ou que proporcionam acessibilidade com ou sem autonomia. SHO.



Fonte: Gehring, 2016.

Mesmo com a existência de alguns estudos e artigos escritos sobre a ampliação da acessibilidade no SHO, percebeu-se que essa ampliação ou a continuidade da execução do projeto não ocorreram nos últimos anos. Projetos, a exemplo da *Requalificação do Adro do Convento Franciscano* realizado em 2018 com recursos do

PAC Cidades Históricas[82] e projeto e execução por parte do IPHAN, que previu e executou, dentre outras ações, elementos de acessibilidade e sinalização turística, representam intervenções pontuais (Figuras 279 a 281). Mesmo representando indispensável intervenção, trata-se de um projeto não associado ao Plano de Acessibilidade do sítio e não conectado às rotas executadas, o que confirma a ainda frequente desarticulação entre projetos pontuais e projetos urbanos em sítios dessa natureza.

Figura 279 – Foto de parte da planta baixa de intervenção de Requalificação do Adro do Convento Franciscano, SHO, com destaque para a indicação de acessibilidade, sinalização turística e vaga exclusiva para pessoas com deficiência.



Fonte: Silva, 2019.

[82] PAC – Programa de Aceleração do Crescimento. Criado pelo Governo Federal em janeiro de 2007, o programa foi voltado ao planejamento e execução de obras de infraestrutura social, urbana, logística e de energia. O PAC Cidades Históricas passou a existir no ano de 2013, quando o Ministério do Planejamento autoriza a criação de uma linha destinada exclusivamente aos sítios históricos urbanos protegidos pelo IPHAN. O PAC deixou de receber novos projetos a partir de julho de 2019, ficando apenas com as obras que estavam em carteira.

Figura 280 – Sinalização implantada por projeto de requalificação do Adro do Convento Franciscano, SHO.



Fonte: Silva, 2019.

Figura 281 – Piso tátil alerta e direcional implantado por projeto de requalificação do Adro do Convento Franciscano, SHO.



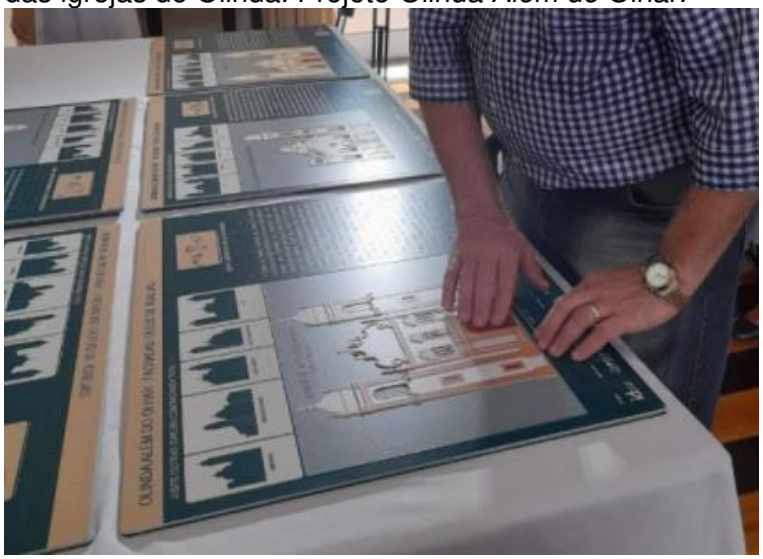
Fonte: Silva, 2019.

Também como projeto pontual, porém muito relevante que seja aqui destacado, é o recém realizado projeto *Olinda Além do Olhar*. Trata-se de um projeto desenvolvido pelos escritórios *ID Inclusão e Design* e *Janela Gestão de Projetos* que trabalharam em parceria na criação de painéis inclusivos para que pessoas de baixa visão, cegos e surdos tenham acesso às informações sobre as igrejas de Olinda. O desenho em relevo da fachada permite que pessoas que não enxergam possam conhecer, pelo toque, o formato das portas ou como são as torres das igrejas incluídas no projeto. A

Arquidiocese de Olinda e Recife recebeu, no mês de dezembro de 2020, os painéis que serão colocados, de início, dentro de seis igrejas de Olinda: de São Bento, do Carmo, da Misericórdia, do Amparo, de São Francisco e da Igreja Catedral. Os painéis táteis usam recursos de design inclusivo para representação das fachadas das igrejas e acesso às informações históricas de cada uma. Os painéis trazem informações em braile, letras ampliadas, criptolibras, desenhos com relevos e *QR Code* para áudio descrição. Por serem táteis, mas também visuais, podem ser utilizados por todas as pessoas que visitam as igrejas contempladas, pois oferecem informações gráficas, textuais e auditivas. Serão instalados numa altura compatível para pessoas cadeirantes e na inclinação conveniente para leitura em braile. O *QR Code* do painel pode ser acessado pelo aparelho celular do visitante. O recurso criptolibras garante que pessoas surdas saibam o sinal do nome da igreja (ARQUIDIOCESE DE OLINDA E RECIFE, 2020).

Esses painéis são elementos que, mesmo não pertencendo diretamente às rotas externas, a enriquecem e incentivam a continuidade das ações de inclusão. Destacar o projeto *Olinda Além do Olhar* neste texto é relevante devido ao seu pioneirismo e ao seu objetivo de proporcionar acesso ao patrimônio cultural de Olinda considerando o conceito de usuário ampliado (*utenza ampliata*). Este aspecto somado à intenção de ser modelo para projetos semelhantes a serem desenvolvidos em outros locais históricos do Brasil vem ao encontro dos conceitos defendidos nesta pesquisa.

Figura 282 – Painéis táteis informativos para visitantes das igrejas de Olinda. Projeto *Olinda Além do Olhar.*



Fonte: Arquidiocese de Olinda e Recife, 2020.

Voltando às rotas acessíveis do Sítio Histórico de Olinda e fazendo referência aos princípios do restauro atual, pode-se destacar que o projeto das rotas apresenta preocupação com a autenticidade, com a compatibilidade de técnicas e materiais e com a possibilidade de distinção entre o antigo e o novo. Isto se percebe no cuidado com a escolha dos materiais e técnicas utilizadas para a instalação das travessias elevadas onde se nota uma diferença perceptível, porém harmônica, entre a pedra rachão introduzida e o paralelepípedo preexistente. O uso do cimentado na calçada da Av. Liberdade e da tijoleira na Av. Prudente de Moraes também confirmam a escolha pela mínima interferência dos novos elementos na paisagem urbana antiga.

Um elemento difícil de ter sua instalação nas calçadas dos sítios históricos aprovada pelos órgãos de preservação são os de sinalização tátil direcional ou de alerta no piso, já que normalmente causam forte impacto visual pelo contraste de cor ou material exigido pela Norma. A NBR 16537/2016 (ABNT, 2016) determina que estes elementos tenham contraste de luminância (claro-escuro) com o piso adjacente existente (para facilitar a identificação por pessoas com baixa visão) e diferença de relevo e textura que possa ser percebida pela pessoa com deficiência visual utilizando bengala. As placas de concreto utilizadas na sinalização tátil do Sítio Histórico de Olinda foram instaladas em cor neutra na maior parte do percurso, onde as calçadas são em cimentado. Dessa maneira, mesmo não atendendo ao requisito do contraste, esse elemento se integrou aos materiais adotados nas calçadas e nas travessias, ocasionando um menor impacto visual e obtendo, dessa maneira, a aprovação por parte do IPHAN.

Nos seus objetivos, o Plano já definia a busca por soluções que conciliassem a conservação do patrimônio com a acessibilidade. Para tanto, a distinguibilidade e o critério da utilidade também se apresentam por meio da presença do elevador panorâmico da Caixa D'Água. Novos materiais como metal e vidro também se apresentam no referido elevador e nos novos elementos de comunicação e sinalização.

O estudo do Plano de Acessibilidade com instalação das rotas e seus trechos secundários e complementares, a entrevista realizada com a arquiteta idealizadora e coordenadora do Plano e as observações *in loco*, confirmam que as rotas acessíveis do Sítio Histórico de Olinda, por não terem sido executadas em sua totalidade e nem terem recebido ações de continuidade, ainda não contemplam muitas ruas de

interesse e não resolveram o problema de acessibilidade ao sítio e às edificações importantes da localidade.

Apesar de executadas em parcelas pequenas do plano original, os trechos executados das Rotas de São Bento e Alto da Sé representam um passo pioneiro e importante para que o modelo seja replicado em toda a região do SHO e entorno.

Na subseção seguinte apresenta-se uma análise comparativa entre as rotas acessíveis dos três sítios culturais que compõem o objeto de estudo desta pesquisa.

5.4 ANÁLISE COMPARATIVA

Para a realização de uma análise comparativa entre as rotas objeto de estudo, deve-se observar alguns aspectos relevantes que apontam para as semelhanças e diferenças entre as realidades e características de cada local. A despeito das diferenças geográficas e de posição no globo terrestre, da riqueza econômica, da organização política e das variações jurídicas entre Brasil e Itália (CUNHA FILHO, 2020), o estudo comparado revelou convergências, interseções e distanciamentos que contribuem para aprimorar o aprendizado e aprofundar o conhecimento acerca do tema acessibilidade em sítios de preservação cultural.

Do ponto de vista da legislação, observa-se que os dois países, Brasil e Itália, possuem avançadas leis e decretos no tocante à preservação do patrimônio e normativas detalhadas voltadas à acessibilidade.

Em termos de temporalidade, a consciência e preocupação com a preservação do patrimônio cultural se deu na Itália, por motivos históricos, culturais, sociais e até mesmo econômicos, muito antes do que no Brasil. As discussões sobre a preservação do patrimônio urbano, conforme visto no Capítulo 3 deste texto, tiveram início, na Europa, ainda no século XIX, inclusive influenciando, anos mais tarde, a legislação brasileira que versa sobre o tema preservação do patrimônio. Apesar das primeiras leis italianas em relação à tutela do Estado sobre o patrimônio histórico e artístico datarem de 1939, já existia, desde 1907 o Conselho Superior de Antiguidades e Belas Artes e desde 1917 o Secretariado Estadual de Antiguidades e Belas Artes. Além disso, as discussões sobre o tema e o desenvolvimento do senso moderno do significado do “restauro” e suas diversas correntes já vinham ocorrendo desde o século XVIII.

No Brasil, apenas nas primeiras décadas do século XX a discussão sobre a preservação dos monumentos históricos passa a ser requerida. Em 1937, curiosamente dois anos antes da primeira lei italiana, é promulgada a primeira lei de proteção ao patrimônio com abrangência nacional: o Decreto-Lei n° 25, de 30 de novembro de 1937, matriz legal da legislação brasileira voltada à proteção do patrimônio histórico e artístico nacional.

A consciência e, com ela, as normativas italianas quanto à acessibilidade na arquitetura também se manifestaram anteriormente em relação ao Brasil, apesar de mostrarem um certo atraso em relação a outros países europeus e em relação àqueles de cultura anglo-saxônica, como Inglaterra e Estados Unidos.

A existência de pessoas na condição de mutilados da Segunda Guerra Mundial provocou a necessidade de normatizar o exercício da construção, reforma ou restauro de elementos arquitetônicos e urbanísticos italianos. Porém, os debates sobre acessibilidade ocorrem apenas em meados dos anos 1960, fazendo com que a Itália, apesar do atraso, recupere rapidamente o caminho, introduzindo, em 1967, o conceito de barreira arquitetônica em nível normativo e aprovando em 1968 a primeira Circular Ministerial que definiu inúmeras prescrições técnicas relativas, por exemplo, a rampas, escadas e percursos, ainda hoje válidas. Lembrando-se que, esse atraso da Itália se deu porque, repetidamente, os órgãos de tutela e preservação negavam a possibilidade de se ampliar a acessibilidade nos edifícios históricos com a justificativa da salvaguarda do patrimônio.

No Brasil, apenas na década de 1980 as discussões se iniciam e, em 1985, quase 20 anos após a aprovação da primeira normativa italiana, é publicada a NBR nº 9050, primeira Norma Técnica brasileira relativa à acessibilidade. Apesar do atraso, a legislação brasileira é uma das mais avançadas e contempla a acessibilidade de maneira abrangente. As Normas Técnicas brasileiras, frequentemente revisadas, inclusive com a participação da sociedade civil, representam a determinação do país em atualizar sua normativa relacionada ao tema.

Para enfrentar a complexa relação entre preservação do patrimônio e acessibilidade em locais de interesse cultural, os dois países buscam conciliar soluções que respeitem tanto a legislação de preservação do patrimônio, quanto as normativas de acessibilidade. Nessa difícil conciliação, entra um terceiro elemento quando o local de interesse cultural é também um local de interesse turístico, onde o fluxo de pessoas é estimulado e o acesso deve ser facilitado e ampliado de maneira a garantir o direito ao patrimônio a todas as pessoas. A atividade turística, com suas demandas em termos de infraestrutura, provoca a necessidade de uma gestão conciliada e compatível dessas três áreas – patrimônio, acessibilidade e turismo.

Na Itália, a gestão do patrimônio está a cargo do MiBACT (Ministério do Patrimônio e Atividades Culturais e do Turismo), cuja principal função é a proteção e valorização do patrimônio cultural e a promoção de atividades culturais, sendo funções atribuídas ao Estado, a promoção das questões relacionadas ao patrimônio cultural e paisagismo, entretenimento, cinema, audiovisual e turismo, de acordo com legislação vigente. A gestão do turismo está, então, intrinsecamente ligada à gestão do patrimônio e da cultura. Importante observar que a gestão do turismo passou do

MiBACT para o Ministério da Agricultura por um breve período, a partir de julho de 2018, retornando ao MiBACT em dezembro de 2019, quando o Conselho de Estado italiano rejeita esta transferência ao entender que a mistura de funções turísticas e agrícolas, alimentares e florestais em um único departamento caminha exatamente na direção oposta à indicada pela jurisprudência constitucional.

A fruição do patrimônio cultural italiano é um fim institucional do MiBACT e, portanto, garantir a acessibilidade o mais ampla possível aos lugares de interesse cultural é uma tarefa prioritária para esse Ministério. Tarefa esta que, mesmo não sendo fácil, se apresenta como base de qualquer intervenção de conservação e valorização. A fruição do patrimônio cultural por pessoas com deficiência faz parte do objetivo estratégico do MiBACT. Para tanto, uma "Comissão para análise da problemática relativa à deficiência na específico setor de patrimônio e atividades culturais" foi constituída em 2007 com a tarefa de conciliar o tema da inclusão e da fruição com a necessária tutela do patrimônio cultural (CECCHI, 2009).

Essa Comissão elaborou o documento *Linee Guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale* (Diretrizes para a superação de barreiras arquitetônicas em locais de interesse cultural*)* com o objetivo de sistematizar e divulgar diretrizes de intervenção a serem traduzidas em ferramentas operacionais destinadas a promover a acessibilidade a bens e atividades culturais para pessoas com deficiência.

Esse documento, apresentado e utilizado nesta pesquisa como importante referência teórica e como base para as análises *in loco* das rotas objeto de estudo, comprova que a publicação vem cumprindo seu papel de orientar arquitetos, engenheiros e outros profissionais que, no curso de suas atividades profissionais, se defrontam com a responsabilidade de lidar com o tema acessibilidade em lugares de interesse cultural e, pode-se complementar, de interesse turístico. Essas diretrizes elaboradas na Itália se prestam à orientação para intervenções em sítios culturais, sejam eles históricos ou arqueológicos, de outros países e como guia para análise do estado atual e posterior realização de projetos de rotas acessíveis em locais de interesse histórico, cultural e turísticos também fora da Itália.

No Brasil, a tutela do patrimônio está a cargo do IPHAN, autarquia federal vinculada atualmente à Secretaria Especial da Cultura, órgão do Ministério do Turismo (MTur). O IPHAN responde pela preservação do patrimônio cultural brasileiro, cabendo ao órgão proteger e promover os bens culturais do país, assegurando sua

permanência e usufruto para as gerações presentes e futuras. Atualmente vinculado ao MTur, o IPHAN já esteve ligado ao extinto Ministério da Cultura, hoje reduzido à referida Secretaria Especial da Cultura, o que representa um retrocesso em termos de importância destinada às políticas culturais do país.

Para orientar as intervenções para adaptação do patrimônio construído à acessibilidade, uma demanda cada vez mais presente, o IPHAN, por meio da Instrução Normativa nº 01/2003 que dispõe sobre a acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, reconhece que deverá ser seu papel estimular iniciativas adequadas de intervenção que incorporem soluções em acessibilidade segundo os preceitos do desenho universal e da rota acessível, nesses bens específicos acautelados pelo Estado.

Com o objetivo de apresentar conceitos, princípios e diretrizes gerais sobre mobilidade e acessibilidade em sítios históricos e uma metodologia de elaboração de Planos de Mobilidade e Acessibilidade, o IPHAN publicou, no ano de 2014, o Caderno Técnico de número 9, intitulado “Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos”. Segundo o IPHAN (RIBEIRO, 2014), esse Caderno Técnico é destinado aos gestores do próprio IPHAN, das secretarias estaduais e prefeituras municipais, e aos demais interessados no tema da mobilidade, acessibilidade e qualificação dos espaços urbanos. Pretende mobilizar os gestores para o desafio de tornar as cidades brasileiras mais acessíveis, aprazíveis e apropriadas por todos: moradores e turistas.

Trata-se de um caderno técnico que supre uma lacuna no tocante a orientações dessa natureza pelos órgãos de preservação brasileiro, apresentando conteúdos teóricos e orientações para a elaboração do plano de qualificação, mobilidade e acessibilidade em conjuntos urbanos tombados ou de interesse para proteção. Porém, a efetiva execução de planos e projeto de acessibilidade em sítios históricos brasileiros ainda é um grande desafio.

O Quadro 9 apresenta resumidamente a comparação entre a Itália e o Brasil em relação aos itens citados:

Quadro 9 – Comparação entre a Itália e o Brasil: patrimônio, acessibilidade e turismo.

Item	Itália	Brasil
Cultura de preservação do patrimônio	Noção de restauro e suas correntes de atuação – desde o século XVIII Patrimônio urbano – a partir do século XIX	Primeiras décadas do século XX
Gestão do patrimônio	Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MiBACT)	IPHAN (Secretaria Especial de Cultura – MTur)
Legislação nacional patrimônio	Avançada	Avançada (inspirada nas leis da França, Inglaterra e Itália)
Quantidade de bens considerados Patrimônio Mundial UNESCO – 2020	55 (1° lugar) - 4,9% dos 1.121 sítios mundiais	22 (13° lugar) - 1,96% dos sítios mundiais
Legislação e normativas de acessibilidade	Avançada Vigentes a partir de meados da década de 1960 Prescrições técnicas atuais: D. M. LL. PP. n. 236/1989	Avançada Vigentes a partir da década de 1980 Prescrições técnicas atuais: NBR 9050/2020
Orientações sobre acessibilidade e patrimônio	D. M. LL. PP. n. 236/1989. Publicação do MiBACT: Diretrizes para a superação de barreiras arquitetônicas em locais de interesse cultural (2009).	Instrução Normativa IPHAN nº 01/2003. Publicação do IPHAN: Mobilidade e acessibilidade urbana em sítios históricos. Cadernos Técnicos, Volume 9 (2014).
Turismo – número de visitantes internacionais – ano 2018	62,1 milhões – 5° lugar	6,6 milhões – 45° lugar

Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Do ponto de vista da sistematização para análise das rotas objeto de estudo desta pesquisa ora apresentada, as diretrizes do documento italiano *Linee Guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale* melhor se adequaram ao esforço de responder ao questionamento que motivou esta pesquisa, qual seja, o de investigar se diretrizes e projetos de rotas acessíveis implantados em sítios culturais de interesse turístico localizados na Itália podem ser considerados referência a ser adotada em sítios históricos brasileiros.

Entende-se que as diretrizes daquele país trazem uma sistemática própria que, combinada ao estudo dos projetos de acessibilidade elaborados para o Sítio Arqueológico de Pompeia serviram de parâmetros para a elaboração de critérios para análise comparativa, definida como método utilizado nesta pesquisa. Isso porque, já que a comparação parte do sítio italiano como referência, naturalmente as diretrizes italianas também serão a referência utilizadas para embasar tal método.

Há de se destacar, inicialmente, as diferenças em termos de gestão dos sítios em questão. O Sítio Arqueológico de Pompeia é um local geograficamente fechado, com área delimitada, acesso pago e horário de funcionamento determinado. Trata-se de um ambiente não residencial, onde os trabalhos de pesquisa e escavação arqueológica seguem em paralelo às visitas ao local. Como um museu a céu aberto, possui uma gestão específica, já que faz parte do Parque Arqueológico de Pompéia que é um órgão descentralizado do MiBACT. O Parque Arqueológico de Pompeia possui autonomia especial e visa à preservação, conservação e promoção do uso público do sítio arqueológico. Além do sítio arqueológico de Pompéia, a jurisdição do Parque Arqueológico também abrange outros museus, patrimônios culturais e edificações históricas localizados em Nápoles e em sua região metropolitana.

O CHS e o SHO são sítios históricos que fazem parte da dinâmica urbana das cidades onde se localizam. Representam parte dos seus centros antigos e como tal, sofreram as modificações ocorridas ao longo dos séculos nas grandes áreas metropolitanas brasileiras. São locais onde a população local reside, trabalha, circula e visita, ou seja, a circulação de pessoas, sejam residentes ou visitantes, se dá por motivos variados, não apenas pela dinâmica do turismo. Portanto, trata-se de locais de livre acesso público, incluindo a circulação de veículos motorizados. Como locais públicos e, ao mesmo, tempo, tombados pelo IPHAN como patrimônio nacional, sofrem interferências da gestão pública municipal, estadual e federal. Esta situação gera conflitos de inúmeras ordens, uma vez que as três instâncias interferem nas

localidades e os limites de interferência e gestão nem sempre estão claros. Por exemplo, o uso do solo, a limpeza urbana e as licenças comerciais, inclusive do mercado informal são atribuições da prefeitura (Salvador e Olinda); o abastecimento de água, luz e outros serviços urbanos, mesmo que fornecidos por concessão, são atribuídos ou fiscalizados pelo governo do estado (Bahia e Pernambuco); as questões de preservação do patrimônio arquitetônico ou urbanístico contam com o envolvimento do IPHAN, conforme visto, órgão de instância federal.

O Quadro 10 apresenta uma análise comparativa entre os três sítios estudados. A comparação destaca o período de fundação dos sítios, as datas que marcaram a sua proteção como patrimônio nacional e o seu reconhecimento como Patrimônio Mundial. São dados importantes para que se possa observar a idade dos sítios e verificar que a antiguidade não é um item que limita a existência de projetos de rotas acessíveis.

Detalhes como características geográficas dos sítios e a existência de alguns serviços turísticos também são destacados nesta comparação, pois são itens que influenciam a elaboração dos projetos das rotas e a sua execução. Indicam também a disponibilidade de informações sobre os sítios e suas condições de acessibilidade, refletindo-se na hospitalidade local.

Quadro 10 – Comparação entre os sítios culturais de Pompeia (Itália), Salvador (Brasil) e Olinda (Brasil).

Item	Sítio Arqueológico de Pompeia	Centro Histórico de Salvador	Sítio Histórico de Olinda
Fundação da cidade	Pompeia: século VI a.C.	Cidade de Salvador: ano 1549	Vila de Olinda: ano 1537
Nível de proteção	Lei n. 456/1981 cria a Superintendência Arqueológica de Pompeia. Patrimônio Mundial – UNESCO – 1997	Tombado pelo IPHAN – 1959 / 1984 Patrimônio Mundial – UNESCO – 1985	Tombado pelo IPHAN – 1968 Patrimônio Mundial – UNESCO – 1982
Delimitação geográfica e relação com a cidade	Sítio fechado (murado), área delimitada, ingresso pago, com horário de funcionamento. Área: 66 ha (0,66 km²), sendo 44 ha escavados.	Centro Histórico que faz parte da dinâmica da cidade onde a população reside, trabalha e visita. Área: 78,28 ha (0,78 km²)	Centro Histórico que faz parte da dinâmica da cidade onde a população reside, trabalha e visita. Área: 120 ha (1,2 km²)
Topografia	Acidentada no acesso da Porta Marina e no acesso à Necróple. Ruas predominantemente planas.	Acidentada. Presença de ladeiras com inclinações variadas.	Acidentada. Presença de ladeiras com inclinações variadas.
Gestão do sítio	Parque Arqueológico de Pompeia (Instituto do MiBACT)	IPAC e CONDER (Governo da Bahia) Sofre interferências das gestões públicas municipal, estadual e federal.	Prefeitura Municipal de Olinda
Posto de Informações Turísticas	Sim	Sim	Sim
Áudio-guia	Sim, em nove idiomas	Não	Não

Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Mesmo com as diferenças apontadas, a existência de projetos específicos para acessibilidade, elaborados como “projetos piloto”, e a implantação de rota acessível, com o claro desejo de que esta seja considerada referência para outras localidades, é um importante ponto de convergência.

Já foi citado na subseção 5.1 deste texto que a pesquisa *Pompei accessibile* pretendeu oferecer uma metodologia que pudesse ser exportada em casos análogos de sítios históricos e/ou arqueológicos e que formulou-se uma linha metodológica de intervenção para a melhoria da acessibilidade e maior valorização do sítio de forma a constituir uma espécie de guia ou direcionamento metodológico de “Melhores Práticas” (ou “Boas práticas”) que servissem de referência também a outras áreas arqueológicas ou casos análogos na Itália ou em outros países.

Igualmente, o Plano de Acessibilidade do Sítio Histórico de Olinda definiu como um dos resultados esperados que “[...] o trabalho proposto possa servir de exemplo para outras cidades e em especial às cidades históricas do nosso país.” (OLINDA, 2004, p. 18).

Por sua vez, o Projeto Piloto de Acessibilidade para o Centro Histórico de Salvador foi “[...] chamado módulo de acessibilidade na perspectiva de ampliar esta concepção a outros espaços do Centro Histórico de Salvador, [...]” (BAHIA, 2013a, p. 16) e a ação de dotar este sítio com uma rota acessível foi considerada “[...] como exemplo a ser replicado por toda a cidade.” (BAHIA, 2013a, p. 18).

Portanto, verifica-se a clara intenção dos três estudos em deixar um legado para futuros projetos de acessibilidade em sítios culturais.

As dificuldades de conciliação entre preservação do patrimônio, acessibilidade e turismo são desafios enfrentados por gestores de sítios históricos de interesse turístico em todo o mundo. Porém, a metodologia, a complexidade na elaboração das propostas, as soluções implementadas, a gestão e promoção do sítio, as informações disponibilizadas no local ou por meio de tecnologia da informação, são pontos de divergência entre os sítios brasileiros e aquele italiano.

A existência de estudos detalhados para a promoção da acessibilidade no Sítio Histórico de Pompeia, alguns com o envolvimento da área acadêmica por meio da Universidade Federico II, outros promovidos diretamente pelo MiBACT, aliados a publicações geradas por essas pesquisas, demonstram uma maior dedicação à área de preservação do patrimônio cultural e interesse em estimular e desenvolver o Turismo Cultural. O Estado entende o papel do turismo como promotor da cultura e

reforça sua participação na valorização do patrimônio. A academia dialoga com a gestão do sítio, participa das discussões e contribui com a busca de soluções e resposta aos problemas que um local detentor de enorme complexidade apresenta.

A metodologia utilizada pela equipe do Projeto *Pompei Accessibile* com a divisão em áreas com características próprias, porém conectadas entre si, apresenta-se como interessante ponto de partida. A identificação dos *nós estratégicos* e os *percursos* a tornarem-se acessíveis, a definição dos pontos críticos, morfológicos e materiais, mostraram-se premissa indispensável para identificação de possíveis soluções projetuais para as áreas examinadas e consideradas *áreas piloto*.

A definição de um grupo de estudos, formado por profissionais de competências multidisciplinares como arquitetura, arqueologia, engenharia dos materiais, *design*, planejamento urbano, engenharia estrutural, proporcionou um estudo diverso e rico de possibilidades de soluções e estratégias para ampliação da acessibilidade ao sítio.

Levantamentos históricos, arqueológicos, fotográficos, a elaboração de material gráfico detalhado, a definição das diretrizes metodológicas claras e detalhadas também é uma referência a se utilizar em outros projetos similares. O levantamento quali-quantitativo da problemática de fruição ampliada das áreas piloto que resultou na construção de um sistema de pontos críticos recorrentes e de um sistema de soluções “tipo” para a problemática existente, mostra-se como parte importante do percurso metodológico adotado pela equipe. A partir desse levantamento também se pode definir soluções pontuais para questões específicas e, por vezes, mais complexas, que exigiriam a elaboração de projetos próprios e previsão de equipamentos ou novos dispositivos tecnológicos.

Os materiais, assim como suas propriedades, examinados e indicados pela pesquisa *Pompei Accessibile* nas soluções propostas para a superação das barreiras arquitetônicas do sítio arqueológico seguiram critérios bem definidos e compatíveis com o pensamento atual de intervenção na preexistência.

Quanto à instalação de tecnologia de novos equipamentos ou o uso de novos materiais, os exemplos, apresentados neste texto, de outros sítios italianos que implantaram esses equipamentos, demonstram que a Itália tem adotado soluções contemporâneas no que diz respeito à tecnologia e ao uso de novos materiais, porém com respeito aos princípios do restauro: mínima intervenção, distinguibilidade, compatibilidade de materiais, reversibilidade, respeito à autenticidade, sustentabilidade.

Princípios também fortemente considerados pelo projeto *Pompei per Tutti*, projeto de fato executado e que segue em pleno andamento. Sem deixar a instância científica e de investigação, este projeto voltou-se para o público visitante, por meio de um plano de fruição e comunicação adequado às exigências contemporâneas.

Com um histórico de defesa dos seus monumentos em relação à terremotos e riscos de incêndios pós-terremoto, a Itália desenvolve soluções para melhorar o quanto possível a resistência dos seus monumentos e edifícios históricos em caso de ocorrência desses fenômenos, mesmo tendo a consciência da impossibilidade de evitar totalmente os danos.

Assim como ocorre a necessidade de se buscar tecnologia para a questão da preservação em caso da ocorrência de terremotos, analogamente, no que diz respeito à acessibilidade, poderão ser desenvolvidas soluções de melhoria correspondente (BALDI, 2009, p. 10), ou seja, a implementação de medidas tecnológicas e novas invenções que possam corresponder aos interesses e necessidades específicas de acessibilidade, sem que isso reduza a qualidade histórico-artística dos monumentos.

O estudo dos projetos desenvolvidos, a análise realizada no local e o discurso dos profissionais envolvidos a que esta pesquisa teve acesso, provoca o entendimento de que, tanto na Universidade Federico II como no MiBACT, o pensamento dominante em relação ao restauro arquitetônico e urbanístico é aquele da corrente "crítico-conservativa e criativa" chamada também de "posição central". Lembrando que, nesta corrente, a restauração assume uma posição conservativa, de forma prudente, não significando o congelamento, e propondo, quando necessário, o uso de recursos criativos, utilizados com respeito pela obra. Percebe-se uma aproximação com a corrente da “conservação integral”, no pensamento de que as novas partes a serem acrescidas ao monumento conservado devem corresponder, sem concessões, à expressão arquitetônica dos tempos atuais, sendo o projeto do novo, portanto, parte intrínseca do processo de adequação a novos usos. A distiguibilidade é princípio também defendido pela corrente da conservação integral.

O projeto *Pompei per Tutti* utiliza novas tecnologias e materiais contemporâneos, a exemplo dos metais, vidros e fibra de vidro nas soluções adotadas para ampliação da acessibilidade no sítio. Embora usando novos materiais e linguagem contemporânea, o referido projeto usa criteriosamente esses recursos de maneira a integrá-los à preexistência, sem ofuscá-la. Ao contrário, garantindo que os novos

elementos serão coadjuvantes e essenciais para a valorização do bem colocado em evidência.

Com grupo de trabalho constituído por uma equipe multidisciplinar formada por arquitetos, arqueólogos e restauradores, o projeto *Pompei per Tutti*, em todas as fases do trabalho (estudos, fase de elaboração de projetos, escavação arqueológica, pesquisa, restauro) teve o acompanhamento de associações de pessoas com deficiência, na importante decisão de respeitar a perspectiva do usuário e na ideia de se considerar o conceito de *utenza ampliata*.

Na definição do percurso, além da inclusão das edificações mais importantes, o itinerário procurou contemplar soluções que permitam que o visitante percorra regiões diversificadas do sítio, com base nas suas exigências e interesses, mas também pensando-se em distribuí-los pelas diversas áreas, diminuindo a concentração de pessoas em determinados locais. Pensamento também adotado pelo projeto *Pompei Accessibile*.

Em conjunto com as soluções específicas de acessibilidade motora adotadas no projeto *Pompei per Tutti*, o projeto de sinalização, os serviços disponíveis, incluindo o *site* com informações e orientações aos usuários, representam uma referência a ser adotada.

O nível de acessibilidade e os tipos de deficiência contemplados é informado no site do parque arqueológico, incluindo os serviços disponíveis. Apesar disso, um modelo de classificação em níveis e tipos de acessibilidade, como aqueles apresentados na subseção 2.3 deste texto, poderia ser incluído, proporcionando maior clareza e segurança ao visitante. Importante destacar que as diretrizes apontadas pela publicação *Linee Guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale* foram utilizadas como base para a realização do projeto de acessibilidade do sítio, adequando-se as soluções elaboradas às características específicas do local, conforme verificado na análise *in loco*.

Em relação ao Centro Histórico de Salvador, a iniciativa de criar uma rota acessível não surgiu do órgão de preservação do patrimônio estadual (IPAC) ou federal (IPHAN). A partir de demandas da sociedade e da iniciativa da SJCDH é que o projeto piloto foi elaborado, com a coordenação dessa Secretaria e participação do ERCAS, da CONDER e da FMLF (órgão municipal responsável pela elaboração e coordenação de projetos urbanísticos da cidade de Salvador). A execução da rota, conduzida pela CONDER, foi realizada com a aprovação do IPHAN e apoio do IPAC.

A participação do IPHAN também ocorreu em termos de contribuições na busca de soluções adequadas ao local. As Universidades não participaram do processo.

A manutenção e ampliação da rota ocorre hoje de maneira tímida e precária pela CONDER, órgão estadual responsável pela manutenção do patrimônio de todo o CHS. O IPAC, órgão estadual responsável pela salvaguarda de bens culturais tangíveis e intangíveis e da política pública estadual do patrimônio cultural, não participa atualmente de nenhuma ação voltada à ampliação ou manutenção da rota em questão.

O projeto da rota acessível do CHS, concebido a partir do conceito de módulo de acessibilidade e com a perspectiva de ampliar sua concepção a outros espaços do CHS (BAHIA, 2013a) e do próprio CAS, contou com articulações entre os diversos órgão envolvidos para que sua realização fosse viabilizada. Como referência, a equipe responsável utilizou o projeto de acessibilidade do Sítio Histórico de Olinda (SHO) na perspectiva de buscar soluções similares para o CHS. Utilizou também como referência os levantamentos e estudos contidos no Plano de Reabilitação Participativo para o CAS, elaborado e coordenado pelo ERCAS. A autorização para a realização do projeto não foi um processo simples, pois técnicos, gestores e arquitetos vinculados ao Governo do Estado da Bahia e à Prefeitura Municipal de Salvador discordavam em pontos relacionados à conservação do patrimônio e sua compatibilidade com as necessárias (e previstas em lei) adequações para a acessibilidade (BAHIA, 2013b).

O projeto piloto cumpre o seu papel de servir como primeiro passo para dotar o CHS de acessibilidade, porém possuiu limitações por ter sido previsto, no Termo de Responsabilidade, apenas a recuperação da pavimentação, do calçamento e dos passeios e meio-fio de parte das ruas do Centro Histórico e a execução de uma rota de acessibilidade para cadeirantes apenas nas Ruas Gregório de Matos e Alfredo de Brito, parte do Terreiro de Jesus e Largo do Pelourinho (BAHIA, 2013a). A área projetada e executada, conforme visto no item 5.2 deste texto, teve maior abrangência, estendendo-se para a Rua das Laranjeiras e Cruzeiro de São Francisco, mas limitou-se a atender apenas ao perfil do usuário com deficiência motora. São ainda necessários projetos complementares, a exemplo de projetos de sinalização, mobiliário urbano e a implantação de elementos que possibilitem a fruição do sítio por pessoas com outras deficiências além da motora.

Os materiais e a linguagem utilizados buscaram interferir o mínimo possível na ambiência histórica do sítio. Como a intervenção limitou-se à pavimentação e elementos correlatos e complementares, materiais novos, quando utilizados, à exemplo dos metais dos corrimãos da escadaria do Largo do Pelourinho, estão em harmonia com o conjunto, instalados por necessidade de segurança e obediência à legislação.

A rota do CHS permite ao seu usuário a fruição do conjunto arquitetônico e a apreensão da sua ambiência, porém com limitação. A classificação da rota para definição do seu nível de acessibilidade é um meio de informar ao seu usuário quais as limitações que ele encontrará no local. A disponibilidade de informações fidedignas e atualizadas sobre a rota é hoje uma fragilidade do CHS, refletindo-se no seu nível de acolhimento.

Em relação à fruição visual proporcionada por pontos de visão panorâmica, observou-se que esta é uma carência das rotas do CHS e do Sítio de Pompeia. A visão do sítio como um todo, funcionando como medida compensatória para a falta de acesso a determinadas regiões, cuja solução poderá ser inviável por causar impactos prejudiciais ao patrimônio, deve ser incluída no projeto de acessibilidade. Não apenas por este aspecto, mas conforme salientado anteriormente, a experiência de perceber, compreender e absorver o sítio como um todo, é um desejo de qualquer visitante. O Sítio Histórico de Olinda (SHO), por sua vez, com o acesso implantado com a instalação do elevador na Caixa D'Água, tem esse aspecto solucionado.

Em relação à rota do SHO verificou-se que foi projetada como parte do Plano de Acessibilidade do Sítio Histórico de Olinda, Plano este que foi elaborado no ano de 2004. A iniciativa partiu da Prefeitura de Olinda, sob supervisão da Secretaria de Patrimônio, Ciência, Cultura e Turismo (SEPACCTUR) e da Secretaria de Planejamento, Transportes e Meio Ambiente (SEPLAMA), com as consultorias do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia de Pernambuco (CREA-PE) e do IPHAN. O Plano de Acessibilidade do Sítio Histórico de Olinda elaborou propostas e diretrizes com o objetivo de tornar a parte histórica da cidade de Olinda acessível a todos. O Plano propôs duas rotas prioritárias: a Rota São Bento e a Rota da Sé. Nesses percursos foram identificadas as principais edificações de uso público e de interesse histórico que deveriam receber intervenções e adequação para acessibilidade.

A rota foi executada em 2008, porém não em sua totalidade. Apenas parte da Rota São Bento, do seu princípio, na Praça do Carmo, até os Quatro Cantos. Posteriormente, ocorreram outras intervenções pontuais nos espaços públicos do SHO, incluindo a requalificação do Alto da Sé de Olinda.

Do que foi executado, os materiais e a linguagem utilizados buscaram interferir o mínimo possível na ambiência histórica do sítio. As cores da tijoleira, elemento presente nas calçadas alargadas, assim como a cor da pedra rachão e do piso tátil implantado possuem harmonia com a ambiência histórica e com a tonalidade dos paralelepípedos da via original. Assim como o projeto executado no CHS, os princípios da corrente crítico conservativa estão presentes nessa intervenção. Porém, da mesma forma como ocorre no CHS, a intervenção é limitada e tímida, justificável, em parte, pela falta de recursos financeiros, mas também por limitações impostas pelos órgãos de preservação que, por vezes, realizam uma interpretação mais rígida da legislação brasileira de preservação do patrimônio, gerando relutância por parte desses órgãos em aprovar medidas mais ousadas, o que acaba por gerar pouca criatividade projetual por parte de arquitetos e outros profissionais especializados, prevendo (e se antecipando) a não aprovação das suas ideias.

Conforme já mencionado, um ponto positivo do SHO é o acesso implantado com a instalação do elevador da Caixa D'Água, que funciona como medida compensatória para a falta de acessibilidade total do sítio e como ponto de interesse de todo visitante, principalmente pela importância arquitetônica da Caixa d'Água como elemento marcante da paisagem e como referência da Arquitetura Moderna Brasileira.

Assim como a rota do CHS, a disponibilidade de informações fidedignas e atualizadas sobre a rota do SHO é hoje uma fragilidade, refletindo-se no seu nível de acolhimento.

As rotas acessíveis do CHS, SHO e do Sítio Arqueológico de Pompeia se propõem a ser referência para outros projetos de rotas em sítios históricos e arqueológicos. Como projetos-pilotos, cada um na medida da sua disponibilidade de recursos e atenção maior ou menor dos dirigentes e da sociedade aos temas preservação, acessibilidade e turismo, as três rotas representam o pensamento que deverá ser adotado em qualquer local de interesse cultural: o de que a acessibilidade, se não plena hoje, deverá ser gradualmente e ininterruptamente ampliada.

Independentemente da corrente da conservação e restauro em questão, da mais conservativa à mais crítica e criativa, o desenvolvimento de soluções para a ampliação

da acessibilidade deverá ser consciente e constante. No sítio italiano, as adequações seguem ocorrendo. No Brasil, os passos são mais lentos e desarticulados. As rotas do CHS e do SHO, deram início a um processo que necessita ser estimulado, retrabalhado e ampliado, seguindo o exemplo do projeto *Pompei per Tutti*, que, mesmo incompleto na sua execução, representa uma referência a se adotar nos sítios históricos brasileiros, em especial aqueles tutelados pelos órgãos de preservação ou considerados Patrimônio Mundial pela UNESCO.

Com o objetivo de sistematizar esta análise comparativa entre as rotas estudadas, apresenta-se a seguir o Quadro 11. Na sequência, em Capítulo específico, estão delineadas as conclusões deste trabalho.

Quadro 11 – Comparação entre as rotas acessíveis dos sítios culturais de Pompeia (Itália), Salvador (Brasil) e Olinda (Brasil).

Item	**Rota Acessível – Sítio Arqueológico de Pompeia**	**Rota Acessível – Centro Histórico de Salvador**	**Rota Acessível – Sítios Histórico de Olinda**
Projeto Piloto / ano de elaboração / ano de execução	Pompei per Tutti Elaboração: 2014-2015 Execução: 2016	Projeto de Acessibilidade do Pelourinho Elaboração: 2012-2013 Execução: 2013	Plano de Acessibilidade para o Sítio Histórico de Olinda Elaboração: 2004 Execução: 2009
Estudo/pesquisa/projeto anterior como referência	*Pompei accessibile: per una fruizione ampliata del sito archeologico.* (Università degli Studi di Napoli Federico II, 2013); Projeto "Percorsi" (Itinerário Acessível do complexo Palatino – Foro Romano, Roma, Itália, 2013).	Plano de Acessibilidade para o Sítio Histórico de Olinda (2004/2009). Centro Antigo de Salvador: plano de reabilitação participativo (ERCAS, 2010);	Projeto realizado em Pirenópolis-GO intitulado *Pirenópolis sem barreiras, patrimônio para todos (2000)*. Programas, pesquisas, ações e publicações do *Real Patronato sobre Discapacidad*, órgão autônomo vinculado ao Ministério dos Direitos Sociais da Espanha.
Intervenções anteriores para acessibilidade	2003 – Projeto de acessibilidade da área sul. 2010 – *Friendly Pompei*. 2011 – Plano para fruição e para comunicação.	1986-1990 – Duas passarelas de granito cerrado no Cruzeiro de São Francisco, propostas pelo escritório da arquiteta Lina Bo Bardi. 1998 – Passarela experimental – Rua das Laranjeiras (Ver anexo F)	Instalação de rampas
Participação das Universidades locais	Sim, na elaboração da pesquisa preliminar *Pompei Accessibile*.	Não	Sim
Corrente de intervenção na preexistência	Aproximação com a corrente "crítico conservativa". Intervenção prudente, uso de materiais contemporâneos, integração com a preexistência.	Aproximação com a corrente "crítico conservativa". Intervenção prudente, uso de materiais contemporâneos, integração com a preexistência.	Aproximação com a corrente "crítico conservativa". Intervenção prudente, uso de materiais contemporâneos, integração com a preexistência.

Item	Rota Acessível – Sítio Arqueológico de Pompeia	Rota Acessível – Centro Histórico de Salvador	Rota Acessível – Sítio Histórico de Olinda
Extensão executada	3,5 km	1,3 km	Rota São Bento: 600 m Alto da Sé: 350 m
Parte executada	Primeiro lote do projeto + novas vias cujas calçadas seguem recebendo novo calçamento + ampliação de acessos a edificações importantes.	Projeto piloto completo + três ruas cujas calçadas foram alargadas.	Parciais da Rota São Bento e da Rota da Sé + elementos pontuais.
Definição do itinerário	Definição de um itinerário histórico-arqueológico coerente com uma visita ampla e satisfatória e que abarca os principais monumentos públicos, a área central da cidade antiga e as edificações particularmente representativas do sítio.	Ruas onde ocorre maior circulação de pessoas e onde estão disponibilizados alguns serviços públicos, uma gama considerável de serviços privados, principalmente turísticos, e os principais equipamentos culturais.	Percurso selecionado de acordo com a ordem de relevância cultural (dos espaços e monumentos), com o afluxo de visitantes, com a densidade populacional e com os serviços oferecidos na área.
Acesso ao sítio	Estações de trem / Estacionamentos / Bilheteria (com acessibilidade e conexão direta à rota, porém necessitam ampliação)	Elevador público / Planos inclinados (funiculares) / Terminais e pontos de ônibus / Estacionamentos (alguns com acessibilidade pontual, porém necessitam ampliação e conexão com a rota, além de manutenção e eliminação das barreiras atitudinais)	Pontos de ônibus / Estacionamentos
Orientação/sinalização	Existente, mas não satisfaz. Em apenas um ou dois idiomas (italiano e/ou inglês)	Precária ou inexistente	Existente, mas não satisfaz. Utiliza modelo internacional. Em dois ou três idiomas (português e inglês / português, inglês e espanhol).

Item	Rota Acessível – Sítio Arqueológico de Pompeia	Rota Acessível – Centro Histórico de Salvador	Rota Acessível – Sítio Histórico de Olinda
Superação de distâncias	Pontos de descanso insuficientes	Pontos de descanso apenas no Terreiro de Jesus Carrinho elétrico adaptado (serviço privado)	Rota São Bento: pontos de descanso nas Praças do Carmo, da Abolição e João Alfredo. No Alto da Sé: pontos de descanso na Praça do Artesanato e nos pontos de visão panorâmica próximos à Igreja da Misericórdia.
Superação de desníveis	Rampas, elevador e passarelas, porém, possui trechos não solucionados.	Rampas, escadaria *stramp*, porém, possui trechos não solucionados Carrinho elétrico adaptado (serviço privado)	Rampas, travessias elevadas.
Monitoramento e manutenção	Existente e constante	Precários	Precários
Acesso às edificações	Acesso às edificações mais importantes e ampliando a quantidade com novas intervenções	Precária. Poucos edifícios com acessibilidade	Rampas de acesso às edificações públicas e comerciais, porém sem atendimento correto à NBR 9050/2020
Sanitários públicos acessíveis	Sim, próximos aos acessos	Não	Sim, próximo à Caixa d'Água
Tecnologia assistiva	Sim (limitada, mas em ampliação e testes)	Não	Não
Pontos de alimentação	Sim, mas insuficientes	Sim, mas muitos imóveis com degraus no acesso	Sim
Visão panorâmica	Sim, mas sem acessibilidade	Não	Sim, do alto da Caixa D'Água com acesso por elevador panorâmico.
Presença de barreiras atitudinais	No entorno, nas proximidades das bilheterias	Sim, no entorno e na própria rota	Não detectadas durante as visitas ao local

Item	Rota Acessível – Sítio Arqueológico de Pompeia	Rota Acessível – Centro Histórico de Salvador	Rota Acessível – Sítio Histórico de Olinda
Sites da internet e redes sociais	Sim	Não	Não
Publicação da pesquisa ou projeto pelo grupo/órgão responsável	Sim Pesquisa *Pompei Accessibile*: **Pompei accessibile:** per uma fruizione ampliata del sito archeologico. PICONE, Renata (org). Roma: <<L'ERMA>> di BRETSCHNEIDER, 2013. 518 p. Projeto *Pompei per Tutti*:. **Pompei per tutti.** SIRANO, Francesco (org). Nápoles (Itália): art'm, 2016. 63 p.	Sim **Projeto piloto de acessibilidade Centro Histórico de Salvador**. BAHIA, Governo do Estado. Secretaria de Justiça, Cidadania e Direitos Humanos (SJCDH). Bahia, 2013. 61 p.	Não

Fonte: Elaborado pela autora, 2020.



CONCLUSÕES

CHEGAR OU PARTIR?

"E assim chegar e partir
são só dois lados
da mesma viagem.
O trem que chega
é o mesmo trem
da partida..."
(Milton Nascimento)

CONCLUSÕES

Superar ou eliminar barreiras arquitetônicas em ambientes consolidados e com valores a preservar é uma tarefa difícil e complexa, que deve ser realizada com conhecimento aprofundado das situações diversas e específicas que se apresentam e com conhecimento da legislação que versa sobre preservação do patrimônio e das normativas sobre acessibilidade. Uma tarefa que envolve também a cuidadosa atenção aos critérios aqui abordados, a exemplo daqueles desenvolvidos por estudiosos e pesquisadores de acessibilidade, *design* universal, *utenza ampliata* e, também, aos critérios do restauro atual, seja qual for a corrente adotada por quem define e desenvolve o projeto. A gestão do turismo, do patrimônio cultural e suas relações com a acessibilidade requerem conhecimento especializado e soluções criativas, inovadoras e baseadas em normas e marcos legais que orientem projetos e práticas e garantam a segurança na sua execução.

Apresentaram-se, nesta pesquisa, situações diversas e com níveis de complexidade também diferenciados. Os critérios e diretrizes para intervenção na preexistência aqui explicitados comprovam o quão cuidadoso e criterioso deve ser o trabalho de desenvolvimento de projetos de acessibilidade em áreas de preservação do patrimônio histórico e cultural, em especial aquelas que representam sítios urbanos tutelados e abertos à visitação pública.

As rotas apresentadas como objeto de estudo confirmam o quão complexas e específicas são as situações confrontadas pelos arquitetos e demais profissionais envolvidos em projetos de intervenção na preexistência, voltados à superação e/ou eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas.

Se a Arquitetura é para ser vivida, sentida, utilizada, isso significa que um bem arquitetônico ou urbanístico, sendo passível de uso e fruição, estará atendendo a sua função enquanto Arquitetura ou elemento urbano.

Neste trabalho, a partir da pesquisa bibliográfica, estudaram-se temas referentes à acessibilidade, barreiras arquitetônicas, barreiras urbanísticas e usuário ampliado; rotas turísticas e rotas acessíveis; preservação do patrimônio arquitetônico e urbano; legislação de preservação do patrimônio e de acessibilidade; turismo cultural, hospitalidade, acolhimento e legibilidade ambiental.

Observou-se que o conceito de acessibilidade não deverá ser simplesmente dualista. A acessibilidade de um ambiente comporta níveis ou graus, que podem ser definidos desde *acessibilidade integral* à *impraticabilidade*, sendo que esta última

poderá ocorrer nos casos em que a adequação em sítios ou edifícios históricos se mostra impraticável, isto é, quando o próprio bem tutelado não aceita alterações ou adições sem comprometimento dos seus valores patrimoniais a preservar. Nestes casos, a tecnologia assistiva tem um papel relevante e deverá compensar a impraticabilidade de maneira criativa e inclusiva.

A acessibilidade comporta também um modus de classificação definido em relação a que tipos de deficiências aquele local está preparado para atender. Em um mundo ideal, a acessibilidade integral para todos os tipos de deficiência seria o comum e natural. No mundo real, notadamente naqueles espaços com restrições legais às novas intervenções, caso das intervenções na preexistência, o aumento gradual e constante dos níveis de acessibilidade provocará a necessária e urgente superação das barreiras e a ampliação dos usuários até que se alcance o mais próximo possível da considerada acessibilidade integral, naquele determinado momento.

Nesta lógica, à medida que a tecnologia avança ou que as necessidades se modificam, a legislação também avança ou se adequa, as diretrizes e critérios vão sendo objeto de revisão e atualização e, consequentemente, os locais têm maiores possibilidades de ampliar seus graus de acessibilidade. Também, nesta lógica, se tornará factível atingir níveis de acessibilidade que, além de meramente atender à legislação vigente, extrapolam as normas e apresentam soluções inovadoras e criativas que resultem em melhor qualidade ambiental, no sentido aqui abordado, para todas as pessoas.

Tornar factível a intervenção para acessibilidade em espaços urbanos é tarefa que exige a adoção de metodologia discutida e definida por equipe multidisciplinar. Processo que deve se iniciar com a identificação das barreiras existentes (físicas e perceptivas), dos nós críticos (materiais e morfológicos) e com a avaliação do grau existente (se existente) de acessibilidade no local. O modelo intitulado *Acessibilidade Integrada*, desenvolvido por Cavalcante (2012), apresentado no Capítulo 2 deste texto e utilizado no Projeto de Acessibilidade do Pelourinho, propõe a avaliação das condições de acessibilidade por meio do Indicador de Acessibilidade Urbana (IAU) e da definição de Módulos de Acessibilidade Integrada (MAI). É um modelo, conforme já explicitado, cuja forma de avaliação estabelece parâmetros integrados e permite que as intervenções sejam executadas a partir de módulos acessíveis, possibilitando um planejamento que torne factível a intervenção para acessibilidade nos espaços urbanos. Trata-se de um modelo bastante adequado à avaliação de acessibilidade em

locais de interesse cultural, uma vez que as condições de acessibilidade do local com seus respectivos escores determinados pelo Índice de Funcionalidade (IF) e Índice de Exequibilidade (IE) resultam em informações que auxiliarão nas definições projetuais e na tomada de decisões das equipes responsáveis por projeto, execução e gestão da acessibilidade ou das rotas acessíveis.

As exigências de uso (novos usos ou novas formas de usar), que surgiram ao longo do tempo, principalmente nos centros urbanos, provocaram a necessidade de adaptação das edificações e locais já existentes. Os projetos e intervenções realizadas para esses/nesses locais, ditados por essa exigência prática, geraram a formação de vertentes teóricas da restauração, conforme citado no capítulo 3 deste texto. Observou-se que as noções que floresceram e amadureceram ao longo dos séculos da era moderna foram conjugados na formação das principais vertentes do restauro atual: a crítico-conservativa e criativa; a pura conservação ou conservação integral; e a manutenção-repristinação ou hipermanutenção. As noções referidas no Capítulo 3 como princípios do restauro são: o registro documental e a adoção de uma metodologia científica; o entendimento de que o uso é um meio de preservar os edifícios e não a finalidade da intervenção; o respeito pela matéria original; a ideia de reversibilidade e distinguibilidade da intervenção; o interesse por aspectos conservativos e de mínima intervenção; a noção de ruptura entre passado e presente.

Entende-se que essas questões deverão nortear o projeto e que a intervenção idealizada tenha uma séria análise prévia e seja muito bem fundamentada, pois qualquer intervenção, até mesmo obras de manutenção ou limpeza, provoca modificações no bem e, consequentemente, na sua leitura. Uma adição, mesmo que represente mínima intervenção por necessidade técnica ou tecnológica, gerará uma modificação da realidade, que não deverá resultar em destruição, eliminação ou substituição do elemento preexistente. A ação contemporânea deverá apresentar-se como uma integração, como um novo estrato inserido no tempo presente e, como tal, lido e interpretado como ação deste tempo. Para tanto, o estudo de materiais que proporcionem ótima integração, deverá ser etapa de alta importância, conforme observado no Capítulo 4. Também neste capítulo, observou-se que o vidro, dentre outros materiais transparentes, e os metais, em especial o Aço Corten, têm sido utilizados por arquitetos em todo o mundo, mostrando interessantes resultados em intervenções na preexistência.

Como ato criativo, e também como ato crítico, as intervenções para acessibilidade em locais de interesse histórico e cultural devem se basear sempre na relação do uso com os fatores estéticos e históricos que estão presentes no objeto preexistente e, também, considerar a conjuntura em que se encontra o objeto, em termos de funcionalidade, do próprio uso, fruição e gestão.

A partir de uma análise criteriosa e bem fundamentada, deve-se definir os critérios e diretrizes para acessibilidade em locais históricos que serão adotados no projeto de intervenção. Como referência, as diretrizes expostas no Capítulo 4, conjugadas com a legislação e as normativas vigentes, orientam sobre aspectos e respectivos elementos, tais como: orientação (pontos e linhas de referência, sinalização, mapas); superação de distâncias; superação dos desníveis (rampas, elevadores, plataforma elevatória, plataforma de acessibilidade para escadas e monta-cargas, adequação e melhoria das escadas, escadarias e rampas existentes); monitoramento e manutenção.

Além da definição dos elementos citados, o entendimento de que em locais de interesse turístico o acolhimento é um item essencial e que cidades históricas e sítios arqueológicos urbanos são atrativos turísticos, será fator indispensável. O ser humano é atraído pela ideia de se movimentar entre territórios, em especial visitando cidades e sítios considerados Patrimônio Mundial, lugares de intenso interesse turístico e que atraem milhares de visitantes. Por isso, o espaço urbano, consolidado como espaço turístico, deve ser objeto de planejamento e gestão eficiente, tanto do uso do espaço propriamente dito, quanto do deslocamento e movimentação das pessoas e sua distribuição espacial, com vistas ao uso sustentável e não predatório dos ambientes, especificamente históricos e arqueológicos.

O planejamento e a gestão de sítios históricos e/ou arqueológicos de interesse turístico perpassa a noção de hospitalidade. A hospitalidade, conforme definido no Capítulo 4, refere-se diretamente à interação satisfatória entre a cidade e as pessoas, sejam habitantes locais ou visitantes estranhos ao ambiente. Neste sentido, a hospitalidade refere-se à segurança e ao conforto fisiológico e psíquico, que podem ser notados por meio de estruturas físicas e comportamentais, elementos diretamente relacionados com a acessibilidade ambiental e com a existência de barreiras físicas, perceptivas ou atitudinais. Essas estruturas físicas e comportamentais relacionam-se com o desenho do espaço e a oferta de equipamentos que nele funcionam, além de poderem proporcionar a fácil compreensão dos elementos que estruturam esses

ambientes. A partir desses aspectos, observou-se que a legibilidade dos espaços é, portanto, item que contribui para a hospitalidade de um local, enquanto um alto grau de acessibilidade contribuirá para um alto nível de acolhimento.

O acolhimento perpassa a disponibilização de informações e orientações fidedignas que, por sua vez, são fontes de segurança e de melhor entendimento do local, seja do ponto de vista espacial, seja da sua história e referências culturais. Evitam distorções, surpresas negativas ou, até mesmo, acidentes com consequências indesejáveis.

A análise das rotas acessíveis, objetos de estudo desta pesquisa, suas soluções de acessibilidade, condições de manutenção e a observação dos fatores limitantes e barreiras que ainda se apresentam nessas rotas demonstrou que, mesmo as diferentes realidades culturais aceitam soluções similares e adoção de diretrizes comuns, até porque apresentam problemas similares e possuem normativas com parâmetros e determinações muito próximos, já que utilizam conceitos de acessibilidade mundialmente aceitos.

O estudo comparado entre as rotas da Itália e do Brasil apontou singularidades e similaridades. Objetivou-se saber quais as convergências e diferenças nas metodologias e nas soluções projetadas e adotadas, de modo a provocar, a partir da observação de experiências diversas, um aprimoramento projetual mútuo.

Da metodologia desenvolvida para os estudos de implantação da rota acessível do Sítio Arqueológico de Pompeia destacam-se alguns aspectos que podem ser considerados como referência:

A Pesquisa *Pompei Accessibile* tem como ponto de partida o amplo estudo e reconhecimento do estado da arte local, nacional e internacional sobre a questão da superação de barreiras arquitetônicas. Essa fase inicial é necessária para a construção de uma ampla base de dados sobre o tema.

Como etapa também inicial, constou a leitura aprofundada sobre a história da arquitetura local e dos relatos literários de fruição, realizados por viajantes, artistas, arquitetos, escritores e outros, seguida da análise da estrutura urbana do sítio. O conhecimento detalhado e a revisão da legislação vigente, tanto de preservação do patrimônio quanto de acessibilidade foi item imprescindível.

A partir disso, realizou-se uma análise de campo minuciosa para levantamento dos elementos físicos e materiais, com especial atenção para os desníveis. Esse

levantamento, no caso de Pompeia, utilizou instrumentos como Laser Scaner 3D e resultou em material gráfico detalhado. Outras etapas foram:

- Levantamento dos acessos e das ligações com os monumentos e edificações principais e com os pontos de visão panorâmica – etapa importante para a definição do trajeto da rota, caso não fosse possível executar a rota na totalidade do sítio. Os pontos de visão panorâmica são estratégicos e poderão ser considerados medida compensatória.
- Divisão em áreas de estudo (módulos) e escolha de áreas-piloto.
- Identificação de nós estratégicos que impedem ou prejudicam a possibilidade de percorrer a área estudada.
- Identificação da criticidade morfológica e material.

Aspectos a serem destacados ainda na pesquisa *Pompei Accessibile*:

Equipe marcadamente interdisciplinar formada por engenheiros especialistas em engenharia de materiais, engenharia estrutural, profissionais urbanistas e de *design* urbano, arquitetos e arqueólogos – é importante ampliar os campos de conhecimento para além dos arquitetos e engenheiros. Os profissionais de turismo podem colaborar com sua *expertise* no campo da hospitalidade.

A equipe de trabalho deverá ter a consciência de que as soluções devem ser voltadas ao máximo alargamento do número de pessoas que possa fruir o patrimônio e ter uma experiência cultural de alta qualidade – as limitações encontradas não devem ser motivo para a desistência da intervenção, mas a oportunidade de criar soluções inovadoras, porém coerentes com a preservação do patrimônio.

Na fase de experimentação de possíveis soluções, deve-se manter máxima atenção e respeito aos critérios de mínimo impacto sobre a preexistência, compatibilidade e reversibilidade dos dispositivos necessários e das soluções corretivas adotadas.

Sobre a seleção dos materiais a serem utilizados nas soluções e dispositivos para acessibilidade, deve-se dedicar forte atenção às propriedades dos materiais utilizados, identificando critérios de seleção tais quais:

- A compatibilidade físico-química e mecânica dos novos materiais frente aos materiais antigos.
- A durabilidade, considerando-se a contínua exposição aos agentes atmosféricos.

- A fácil manutenção, prevendo-se que sua operação precise ser realizada também por meio de mão de obra não especializada.

Outras questões a considerar na realização de projetos de acessibilidade em sítios históricos, segundo a pesquisa *Pompei Accessibile*:

É fundamental integrar cidade antiga com cidade contemporânea – nos sítios brasileiros estudados este item é fundamental, já que a dinâmica das cidades mistura usos e funções entre áreas antigas e novas.

Percebe-se problemas análogos e recorrentes (no próprio sítio e em outros sítios culturais) que terão soluções projetuais comuns:

- Dispositivos para pequenas diferenças de cota: pequenas rampas.
- Dispositivos para superação de desníveis médios: rampa ou plataforma elevatória.
- Dispositivo para travessias: passarelas.
- Dispositivo para superação de grandes desníveis: elevadores.

A partir dessas soluções gerais se pode refletir e criar uma enorme gama de propostas projetuais desenvolvidas por especialistas em arquitetura, *design* e engenharia. Soluções que atendam ao Design Universal e que sejam aplicáveis no contexto específico, mas que possam ser adequadas a outras áreas e outros sítios com criticidades análogas.

Do projeto executado (e em andamento) *Pompei per Tutti* se pode destacar como referência:

Trata-se de um plano integrado de preservação e manutenção do patrimônio, valorização da fruição, comunicação e acessibilidade, adequado às exigências contemporâneas e voltado para o público usuário. Não sendo apenas de acessibilidade, preocupou-se em ser um plano de intervenção estrutural, que objetivou valorizar a beleza e a dimensão urbana do sítio e se voltou também a estimular a utilização de percursos menos usados dentro do próprio sítio, de modo a valorizar uma maior diversidade de edificações. *Pompei per Tutti* não é apenas um plano de acessibilidade, mas uma reflexão sobre a fruição do sítio arqueológico e sua ampliação (OSANNA, 2016). Sendo uma intervenção que lança um desafio no panorama do desenvolvimento turístico e da promoção e valorização dos lugares de cultura, o acolhimento se torna inclusivo e sem barreiras (FILETICI, 2016). Desse

modo, promove a inclusão em locais onde se pensava não ser possível realizar um projeto dessa natureza.

Também é um plano realizado por uma equipe interdisciplinar, com competências diversas, entre arquitetos, arqueólogos e engenheiros, além dos profissionais com outras qualificações como restauradores, administradores e equipe de acolhimento. Nota-se aqui a importância de envolver os profissionais do campo da hospitalidade no processo de criação da rota.

Destaca-se o uso de técnicas que privilegiam materiais locais de qualidade e cor adequados ao tecido arquitetônico existente. Em Pompeia, o *lapilli* se mescla com a argamassa de cal, a pedra-pomes marrom se une ao tufo e aos tijolos, ou seja, os materiais tradicionais são os elementos constituintes pré-selecionados usados na construção. Observa-se que a preocupação com o uso de materiais adequados que se integrassem aos elementos preexistentes foi uma escolha projetual coerente também nas rotas dos dois sítios brasileiros, conforme já explicitado.

As travessias das ruas tiveram que receber soluções que não criassem bloqueios ao escoamento da água das chuvas, muitas vezes intensas em Pompeia. Analogamente, este é um problema percebido também em Salvador e em Olinda, cidades de alto índice pluviométrico e centros históricos com topografia bastante acidentada e íngreme, características que provocam a necessidade de buscar soluções que não criem barreiras para a água das chuvas e evitem alagamentos nas vias e calçadas.

Em Pompeia, o itinerário sem barreira é simples e conduz o visitante por um percurso cômodo e bem inserido no contexto urbano. O projeto foi desenvolvido mediante o estudo do sistema de ligações públicas, de paradas de ônibus turísticos, estações de trem, estacionamento e locais de alimentação.

Foi realizado o estudo das potencialidades do sítio em relação a locais menos valorizados. Estes locais foram inseridos no percurso acessível, abandonando-se a fruição limitada, monótona e privada de inovação.

O canteiro de obra possui dimensão artesanal, onde é possível repensar soluções que no plano teórico pareciam válidas, mas na execução se mostram inviáveis. Deve-se ter arquitetos, arqueólogos e engenheiros presentes no canteiro de obras, atentos aos detalhes e em condições de resolver eventuais pontos críticos relacionados a especificidades das intervenções em sítios culturais.

A pesquisa *Pompei Accessibile* e o Projeto *Pompei Per Tutti* não indicam soluções unívocas, mas fixam parâmetros e critérios metodológicos que podem servir de referência para outras pesquisas e projetos de acessibilidade em sítios culturais também fora da Itália.

Assim considerando, conclui-se que, apesar das diferenças culturais, pesquisas e projetos de rotas acessíveis idealizados para sítio cultural localizado na Itália poderão ser considerados referência a ser adotada em sítios culturais brasileiros, baseando-se em suas metodologias, estratégias e soluções projetuais para a superação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas, considerando-se as legislações específicas de cada país e respeitando-se as realidades locais e a compatibilidade com a cultura atual da conservação arquitetônica e urbanística.

A pesquisa *Pompei Accessibile* e o Projeto *Pompei per Tutti*, assim como a rota acessível executada no Sítio Arqueológico de Pompeia, mesmo sem proporcionar acessibilidade total ao sítio, mostraram-se exemplos positivos e podem ser considerados uma espécie de guia ou direcionamento metodológico de "boas práticas", servindo de referência também a outras áreas arqueológicas, sítios históricos ou casos análogos no Brasil e em outros países, conforme intenção original do Projeto *Pompei Accessibile.*

Destaca-se que as rotas brasileiras aqui analisadas, mesmo não possuindo a dimensão da rota pompeiana, no caso do CHS, ou tendo sido executada em parte pequena em relação ao tamanho do projeto, no caso do SHO, apresentam projetos relevantes para a realidade brasileira, podendo ter suas metodologias replicadas em outros sítios culturais. A consideração de que as rotas estudadas podem ser referência se deve também ao fato de que os projetos dos três sítios conseguem respeitar os princípios da conservação e restauro atuais, cada uma de acordo com sua realidade local, com os materiais adequados e recursos disponíveis.

Portanto, para a elaboração e execução de projetos de rotas acessíveis, pode-se agregar, à experiência brasileira na concepção de projetos desse tipo de rota, a metodologia, as diretrizes e os critérios concebidos e adotados na Itália para projetos de implementação ou ampliação de acessibilidade em seus sítios arqueológicos.

Esta pesquisa indica que, para a elaboração de projetos de rotas acessíveis em sítios históricos brasileiros, as "Diretrizes para a superação de barreiras arquitetônicas em locais de interesse cultural" elaboradas por equipe de pesquisadores italianos (AGOSTIANO *et al*, 2009), somadas à metodologia desenvolvida na pesquisa

“Pompeia Acessível: diretrizes para a fruição ampliada do sítio arqueológico” (PICONE, 2013b) sejam implementadas em conjunto com o conceito de Módulo de Acessibilidade Integrada desenvolvido por Cavalcante (2012) e adotado no Projeto Piloto de Acessibilidade para o Centro Histórico de Salvador. Esta metodologia, ao utilizar o princípio modular e indicar caminhos para avaliação da funcionalidade e exequibilidade das adequações necessárias à construção de um espaço acessível, representa uma ferramenta indispensável, uma vez que indica o quê e o quanto falta ser feito para dotar os espaços urbanos de acessibilidade, além de prever o nível de facilidade/dificuldade e se será caro (custoso) ou não realizar as intervenções. Esses aspectos são importantes ao se planejar intervenções adequadas às realidades locais e, por isso, factíveis. A existência das rotas acessíveis será possibilitada pela ampliação dos módulos acessíveis.

Adicionando-se ao que foi anteriormente exposto, para que possa haver a implementação e a continuidade das ações de promoção, manutenção e ampliação da acessibilidade, somadas a uma gestão eficaz das rotas, sugere-se adotar algumas das medidas propostas no Plano de Acessibilidade do Sítio Histórico de Olinda. Deste modo, espelhando-se na experiência de Olinda, para todo sítio histórico brasileiro considerado Patrimônio Mundial e/ou tombado em qualquer dos níveis (federal, estadual, municipal), recomenda-se:

- ✓ A criação de uma Comissão Permanente de Acessibilidade do próprio sítio (com a participação da sociedade civil, dos órgãos de preservação do patrimônio nos níveis municipal, estadual e nacional, das universidades locais, dos Conselhos de Arquitetura e Urbanismo, dentre outros), que possua como atribuição promover a acessibilidade em vias públicas, edificações e meios de transporte, além de realizar a fiscalização da acessibilidade no sítio.
- ✓ A formação de uma equipe multidisciplinar para conduzir todas as ações ligadas direta ou indiretamente às questões voltadas à acessibilidade no sítio.
- ✓ A elaboração de um Manual Técnico, onde estarão sistematizadas soluções, indicações e orientações de boas práticas de acessibilidade a serem seguidas pelo sítio.
- ✓ A criação e implementação de projeto de mídia para a divulgação dos trabalhos realizados e sobre o nível de acessibilidade no sítio para informação segura e atualizada direcionada aos perfis diversos de usuários (moradores, trabalhadores, visitantes e turistas).

Sobre este último item, indica-se a criação de um modelo nacional que possa servir para a identificação dos graus de acessibilidade existentes nos sítios. O modelo indicado no Quadro 12, adaptado de Lauría (2011), ao classificar os graus de acessibilidade motora de acordo com a autonomia do usuário, abrange e contempla as diversas classificações apresentadas no Quadro 2 (p. 90) e serve como referência para a criação de um padrão de fácil leitura.

Entende-se que, para qualquer cenário que se apresente, poderá ser atribuído um desses graus, sugeridos por Lauría (2011, tradução nossa):

- Acessibilidade com autonomia
- Acessibilidade com assistência (ou assistida)
- Acessibilidade com acompanhante
- Não acessível

Para a acessibilidade assistida, a barreira poderá ser superada por meio da solicitação de ajuda ao pessoal que presta serviço no local.

Para a acessibilidade com acompanhante, a barreira poderá ser superada com a ajuda e presença constante de uma outra pessoa. Neste caso, o usuário deverá saber previamente que necessitará de companhia permanente para acessar os locais.

Quadro 12 – Símbolos sugeridos para indicação do grau de acessibilidade motora para sítios urbanos.

SÍMBOLO	**GRAU DE ACESSIBILIDADE URBANA**
	ACESSIBILIDADE COM AUTONOMIA
	ACESSIBILIDADE COM ASSISTÊNCIA
	ACESSIBILIDADE COM ACOMPANHANTE

Fonte: Adaptado de Lauría (2011).

Os sítios históricos brasileiros, considerados bens do Patrimônio Mundial ou tombados em níveis municipal, estadual ou federal, ou em processo de tombamento ou, ainda, aqueles não tombados, mas importantes referências de memória e identidade para seus habitantes, são locais onde a adaptação para acessibilidade não é só uma exigência legal, mas também uma atitude necessária para a valorização do sítio.

Nota-se que, no Brasil, esse processo de adequação vem acontecendo de maneira muito lenta e descompassada com as necessidades e expectativas de uma população que precisa ou deseja se deslocar e acessar locais e equipamentos, sejam públicos ou privados, com objetivo de realizar atividades laborais ou de lazer, incluindo-se atividades culturais.

Devido a esse processo vagaroso, poucos sítios históricos brasileiros se encontram atualmente adaptados, apesar da exigência legal. No Brasil ainda existe uma enorme lacuna no que diz respeito à consolidação das práticas de acessibilidade ou, quando estas ocorrem, muitas vezes são realizadas de maneira equivocada, revelando a grave desatenção às normas ou mesmo ao próprio projeto, quando concebido criteriosamente, porém sem a devida orientação, acompanhamento e presença dos projetistas no canteiro de obras. Estas situações reforçam a necessidade de se observar exemplos externos (nacionais e internacionais) cujos resultados possam ser referência para novos projetos. Os três casos aqui estudados representam, cada um em sua medida e abrangência, importantes referências a serem utilizadas em outros sítios culturais. Mesmo com as limitações que ainda se apresentam, a coragem e o esforço das equipes que enfrentaram ou que vêm enfrentando o desafio de tornar sítios culturais acessíveis precisa ser reconhecida, estimulada e reverberada em forma de novos projetos de mesma natureza. Projetos estes que avancem em termos de soluções universais, que sejam mais audaciosos e ainda mais inclusivos, que estimulem a utilização positiva do patrimônio, sua manutenção e preservação.

Os casos brasileiros aqui estudados são característicos da realidade no Brasil no tocante ao uso do patrimônio urbano nacional. O CHS passa atualmente (e novamente) por situação de degradação física causada pelos equívocos de gestões públicas, que priorizaram o uso turístico em detrimento do uso residencial. O equilíbrio das funções de residência, comércio, serviços públicos e privados, lazer, produção de cultura, dentre outros, é fator que provoca a dinâmica produtiva e a sustentabilidade

econômica, social, cultural e ambiental. Porém, para que isso ocorra de maneira positiva, há que se proporcionar o acesso seguro à população e aos visitantes. Comparativamente, o SHO consegue realizar essa divisão de funções de modo mais equilibrado ou menos desproporcional. A população residente se mantém, apesar da ocorrência do fenômeno da gentrificação e do uso turístico fortemente estimulado. Os dois sítios, apesar das realidades diversas, vivem a mesma e urgente necessidade em termos de acessibilidade. Com projetos piloto executados, mesmo que parcialmente, como no caso do SHO, a acessibilidade não é ainda considerada prioridade pela gestão dos referidos sítios. Após quase uma década da execução da rota acessível do CHS, e mais de uma década da implantação parcial das rotas do SHO, pouco se avançou nas práticas de acessibilidade nestes sítios durante esse período, de acordo com o estudo realizado. A falta de acessibilidade ou a sua existência em níveis muito baixos é uma realidade que ocorre nos sítios históricos e arqueológicos de todo o Brasil, independentemente de se localizarem em grandes centros urbanos ou em médias e pequenas cidades, onde as dificuldades de manutenção do patrimônio são ainda maiores.

Percebendo-se a escassez de material disponível para consulta acerca das pesquisas e projetos de rotas acessíveis brasileiras, indica-se que, a exemplo da rota do sítio arqueológico de Pompeia, as pesquisas prévias e os projetos para acessibilidade desenvolvidos e executados em sítios históricos e arqueológicos do Brasil devam ser publicados em mídia impressa ou digital. Publicações que sejam dotadas de farto e detalhado material gráfico e descritivo, para que os projetos permaneçam devidamente registrados e possam ser consultados como referência para outros sítios ou até para futuras intervenções no mesmo local.

Aponta-se, também, para a necessidade do desenvolvimento e execução de projetos que contemplem a acessibilidade ampliada, incluindo soluções para as pessoas com outras deficiências, que não a motora. O estudo mostrou que as rotas são direcionadas principalmente a um tipo de deficiência, em geral a motora, preocupando-se menos com as deficiências visual e auditiva. Devido a esse direcionamento, os projetos acabam proporcionando um nível de acessibilidade limitado, com rotas acessíveis que resolvem apenas parcialmente a questão.

O conceito apresentado de usuário ampliado/*utenza ampliata* demonstrou que a postura não é tanto na solução, mas na metodologia: uma contínua postura de pesquisa, de experimentação e de verificação das soluções que procuram não apenas

considerar as necessidades, as exigências, mas também os recursos, as capacidades e as habilidades desenvolvidas ao se enfrentar uma deficiência.

Por meio dos conceitos e análises aqui apresentados, da abordagem sobre compatibilização entre patrimônio urbano, acessibilidade universal e turismo e também por meio do estudo do processo de projeto e implantação de rotas acessíveis em sítios culturais de forte atratividade turística e da identificação dos desafios e das soluções que se apresentaram, espera-se estimular e orientar a instalação de rotas acessíveis em sítios culturais de maneira mais assertiva e mais abrangente, colaborando com o esforço de criar espaços acessíveis a todos.

Para o meio acadêmico brasileiro, esta pesquisa poderá estimular e orientar novos estudiosos a avançar neste tema que, apesar das publicações que surgiram nos últimos anos e das avançadas e atuais leis e normas brasileiras, ainda carece de estudos, avaliações e aplicação prática, principalmente no que diz respeito ao acesso a locais e edifícios históricos e arqueológicos, protegidos por leis específicas.

Acredita-se que este trabalho é um contributo às discussões de uma das questões dentre as mais sensíveis da atualidade, considerando que o tema acessibilidade ao patrimônio cultural está vinculado à salvaguarda desse patrimônio.

A preservação do patrimônio perpassa sua valorização, bom uso e manutenção. O direito ao patrimônio urbano se consolida em forma de projetos de acessibilidade efetivamente realizados com critérios bem definidos e fundamentados, que podem ser inspirados e baseados em experiências nacionais ou internacionais bem avaliadas. Se consolida, também, com ideias e soluções inovadoras e criativas, esteticamente bem concebidas, adequadas a cada local e as suas necessidades próprias e, muitas vezes, exclusivas.

Para se desenvolver projetos de rotas acessíveis em sítios culturais que efetivamente promovam a inclusão do maior número de pessoas, é fundamental observar o que já se fez e o que se faz, conhecer o que já se experimentou, observar como se comportou e os meios que utilizou, melhorar o que já existe, cuidar do que se tem. Ampliar as possibilidades de acesso, de valorização e de preservação do patrimônio é garantir a manutenção da história, da cultura e da identidade de um local. Significa garantir a dignidade das pessoas e sua segurança. É sinônimo de curar e cuidar, verbos que traduzem a essência do fazer Arquitetura em ambientes da preexistência que se querem acessíveis e acolhedores.



REFERÊNCIAS

REFERÊNCIAS

ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 14022/2011**. Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros. Rio de Janeiro: ABNT, 2011.

ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 16537/2016**. Acessibilidade – sinalização tátil no piso – diretrizes para elaboração de projetos e instalação. Rio de Janeiro: ABNT, 2016.

ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050/2020**, Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.

ACETOSO, Maria Rita; RUBICHI, Bruna. Il progetto e il metodo. Solucioni e obiettivi del progetto. *In*: SIRANO, Francesco (org). **Pompei per tutti**. Nápoles (Itália): Art'm, 2016.

AGOSTIANO, Maria *et al*. **Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luogui di interesse culturale**. Roma (Itália): Gangemi, 2009.

AGOSTIANO, Maria. La accessibilità come strumento strategico del Ministero dei Beni Culturali per la tutela e valorizzazione delle aree archeologiche. *In*: PICONE, Renata (org.). **Pompei accessibile**: per uma fruizione ampliata del sito archeologico. Roma (Itália): <<L'ERMA>> di BRETSCHNEIDER, 2013.

ANDRADE JUNIOR, Nivaldo Vieira de. O futuro do passado: Arquitetura Contemporânea na América do Sul. *In:* PROJETAR, 6., 2013, Salvador. **Anais** [...]. Salvador, 2013. Disponível em: https://www.academia.edu/6252014/O_futuro_do_passado_arquitetura_contemporânea_e_patrimônio_edificado_na_América_do_Sul. Acesso em: 20 fev.2020.

ANDRADE JUNIOR, Nivaldo Vieira de. Transparência, (i)materialidade e contraste: o vidro nas intervenções recentes sobre patrimônio edificado. *In*: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, 3., 2014, São Paulo. **Anais** [...]. São Paulo, 2014. Disponível em: https://www.academia.edu/9948152/Transparência_i_materialidade_e_contraste_o_vidro_nas_intervenções_recentes_sobre_o_patrimônio_edificado. Acesso em: 22 set.2019.

ARCHDAILY. **Restauro do Castello dei Doria a Dolceacqua** / **LD+SR architetti**. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/950848/restauro-do-castello-dei-doria-a-dolceacqua-ld-plus-sr-architetti. Acesso em: 21 set.2020.

ARQUIDIOCESE DE OLINDA E RECIFE. **Seis igrejas de Olinda ganham painéis informativos para visitantes cegos e surdos**. 2020. Disponível em: https://www.arquidioceseolindarecife.org/seis-igrejas-de-olinda-ganham-paineis-com-informacoes-turisticas-para-visitantes-cegos-e-surdos/. Acesso em: 06 dez.2020.

ASSMAR FILHO, Cesar Chamusca. **Intervenções contemporâneas na arquitetura moderna brasileira**: conceitos, abordagens e desafios. 2018. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2018.

AVENA, Biagio Mauricio. Acolhimento de qualidade: fator diferenciador para o incremento do turismo na sociedade pós-industrial. *In*: BAHL, Miguel (org). **Perspectivas do turismo na sociedade pós-industrial**. São Paulo: ROCA, 2003.

AVENA, Biagio Mauricio. **Turismo, educação e acolhimento**: um novo olhar. São Paulo: ROCA, 2006.

AVETA, Aldo; PICONE, Renata. Introduzione alla sperimentazione per l'accessibilità del sito archeologico di Pompei. *In*: PICONE, Renata (org.). **Pompei accessibile**: per uma fruizione ampliata del sito archeologico. Roma (Itália): <<L'ERMA>> di BRETSCHNEIDER, 2013.

AZEVEDO, Paulo Ormindo de. A restauração arquitetônica entre o passado e o presente. **RUA** – Revista de Urbanismo e Arquitetura da Universidade Federal da Bahia, Salvador, n° 8, p. 17-23, 2003.

BAETA, Rodrigo Espinha; NERY, Juliana Cardoso. Do restauro à recriação. **Revista Vitruvius**. Arquitextos 179.07 restauro ano 15, maio 2015. Disponível em: https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.179/5534. Acesso em: 21 set.2019.

BAHIA. Governo do Estado. Secretaria de Cultura. Escritório de Referência do Centro Antigo. UNESCO. **Centro Antigo de Salvador:** Plano de Reabilitação Participativo. Salvador: Secretaria de Cultura, Fundação Pedro Calmon, 2010. Disponível em: https://issuu.com/secultba/docs/plano_reabilitacao_centro_antigo. Acesso em: 12 mar.2020.

BAHIA. Governo do Estado. Secretaria da Justiça, Cidadania e Direitos Humanos. **Projeto de Acessibilidade no Pelourinho**. Plantas Baixas. Salvador: SJCDH, 2011.

BAHIA, Governo do Estado. Secretaria de Justiça, Cidadania e Direitos Humanos (SJCDH). **Projeto piloto de acessibilidade Centro Histórico de Salvador**. Bahia, 2013a.

BAHIA, Governo do Estado. Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI). **CAS – Centro Antigo de Salvador**: território de referência. Salvador: SEI, 2013b.

BALDI, Pio. Texto de apresentação. *In*: AGOSTIANO *et al*. **Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luogui di interesse culturale**. Roma (Itália): Gangemi, 2009.

BANDEIRA, Ariadna da Silva; REIS, Rosana Santana dos. SANTOS, Tadeu Bello dos. Rotas turísticas acessíveis em sítios históricos: o caso do Centro Histórico de Salvador. *In*: GOUVEIA, Leandro; LAGO, Josevaldo (org.). **Saberes Disciplinares**, V. 6. Salvador: JM Gráfica, 2015.

BARACCO, Lucia *et al*. Criteri per la progettazione e per la gestione – orientamento. *In*: AGOSTIANO *et al*. **Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luogui di interesse culturale**. Roma (Itália): Gangemi, 2009.

BELLINI, Amedeo. La pura contemplazione non appartiene all'architettura. **Revista TeMa**, Como (Itália), n. 1, p. 2-4, 1998.

BENDIX, Reinhard. Concepts and generalizations in comparative sociological studies. **American Sociological Review**, Vol. 28, n. 4, 1963. Disponível em: https://pdfs.semanticscholar.org/9fa2/f2f22c1b4ff9bc0f936268228d3e2ff70cea.pdf. Acesso em: 03 nov.2020.

BÓGEA, Kátia. Apresentação. *In*: **Gestão turística em sítios patrimoniais**: boas práticas internacionais. BRITO, Marcelo (org.). Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional n. 39. Brasília: IPHAN, 2019.

BRASIL. **Decreto-Lei n° 25**, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Rio de Janeiro, 1937.

BRASIL. **Decreto-Lei n° 2.809/1940**. Dispõe sobre a aceitação e aplicação de donativos particulares pelo Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro, 1940.

BRASIL. **Decreto- Lei n° 3.866/1941**. Dispõe sobre tombamento de bens no Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro, 1941.

BRASIL. **Lei n° 3.924/1961**. Dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos. Brasília, 1961.

BRASIL. **Lei n° 4.845/1965**. Proíbe a saída, para o exterior, de obras de arte e ofícios produzidos no País, até o fim do período monárquico. Brasília, 1965.

BRASIL. **Lei n° 6.292/1975**. Dispõe sobre o tombamento de bens no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Brasília, 1975.

BRASIL. **Decreto Nº 5.296 / 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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm>. Acesso em: 15 jan.2016.

BRASIL – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). **Portaria 420/2010**. Dispõe sobre os procedimentos a serem observados para a concessão de autorização para realização de intervenções em bens edificados tombados e nas respectivas áreas de entorno. Brasília: IPHAN, 2010.

BRASIL. **Lei nº 13.146**, DE 6 DE JULHO DE 2015. Lei brasileira de inclusão da pessoa com deficiência. Brasília, 2015.
BRASIL. Ministério do Turismo (MTur). Política Nacional de Qualificação em Turismo. Brasília: MTur, 2020.

CABRAL, Renata Campello; ANDRADE, Carlos Roberto M. de. O "Velhas Cidades" de Gustavo Giovannoni: algumas notas. *In*: KÜHL, Beatriz Mugayar (org.). **Gustavo Giovannoni**: textos escolhidos. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2013.

CALABRESE, Federico. **Uma fronteira sutil**: entre o projeto do novo e a conservação do existente – Brasil e Itália no século XXI. 2018. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador. Tese (Dottorato di Ricerca in Architettura) – Università degli Studi di Napoli Federico II, Napoli, 2018.

CAMBIAGHI, Silvana Serafino. **Desenho Universal**: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas. São Paulo: Editora Senac, 2007.

CAMPOS, Luana Cristina da Silva. Sítio arqueológico (verbete). *In*: **DICIONÁRIO IPHAN de patrimônio cultural**. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/91/sitio-arqueologico. Acesso em: 05 nov.2020.

CARLETTO, Ana Claudia; CAMBIAGHI, Silvana. **Desenho Universal**: um conceito para todos. São Paulo: Instituto Mara Gabrilli, 2008.

CARBONARA, Giovanni. Apresentação. *In*: BRANDI, Cesari. **Teoria da Restauração**. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2004.

CARBONARA, Giovanni. **Avvicinamento al restauro**. Teoria, storia, monumenti. Nápoles (Itália): Liguori Editore, 1997.

CASTROGIOVANNI, Antonio Carlos; GASTAL, Susana. Turismo para um novo milênio: as cidades como sites de excitação turística. *In*: CASTROGIOVANNI, Antonio Carlos; GASTAL, Susana (org.). **Turismo urbano**: cidades, sites de excitação turística. Porto Alegre: Edição dos Autores,1999.

CAVALCANTE, Marília Moreira. **Acessibilidade integrada**: proposta de módulo de integração para avaliação, execução e implantação de desenho universal. 2012. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2012.

CECCHI, Roberto. Texto de apresentação. *In*: AGOSTIANO *et al*. **Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luogui di interesse culturale**. Roma (Itália): Gangemi, 2009.

CENICCOLA, Giovanna. L'anfiteatro di Pompei. Problemi di accessibilità. *In*: PICONE, Renata (org.). **Pompei accessibile**: per uma fruizione ampliata del sito archeologico. Roma (Itália): <<L'ERMA>> di BRETSCHNEIDER, 2013.

CERÁVOLO, Ana Lúcia. **Interpretação do Patrimônio**: arquitetura e urbanismo moderno na constituição de uma cultura de intervenção no Brasil, anos 1930-60. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.

CHOAY, Françoise**. A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade, UNESP, 2006.

CINQUANTAQUATTRO, Teresa Elena. Memoria e futuro di Pompei. *In*: CECCHI, Roberto (org). **Pompei Archaeologia**: progetto di conservazione e fruizione del patrimonio archeologico. Milão (Itália): Electa, 2011.

CNA – Centro Nacional de Arqueologia. **Cadastro nacional de sítios arqueológicos CNSA**. Sítio Arqueológico do Cruzeiro do São Francisco. Brasília: IPHAN, s.d. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/sgpa/cnsa_detalhes.php?998. Acesso em: 05 nov.2020.

COHEN, Regina; DUARTE, Cristiane Rose. Research and Teaching of Accessibility and Universal Design in Brazil: hindrances and challenges in a developing country. *In*: UNIVERSAL DESIGN AND VISITABILITY CONFERENCE, 2007, Ohio. **Anais** [...]. Ohio: Ohio State University, 2007. Disponível em: www.proacesso.fau.ufrj.br/conceito.html. Acesso em: 21 abr.2018.

COMISSIONE FRANCESCHINI. **Atti della Comissione Franceschini**: dichiarazioni I-LVII. 1967. Disponível em: http://www.icar.beniculturali.it/biblio/pdf/Studi/franceschini.pdf. Acesso em: 24 fev.2020.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. Hospitalidade turística e fenômeno urbano no Brasil: considerações gerais. *In*: DIAS, Celia Maria de Moraes (org.). **Hospitalidade**: reflexões e perspectivas. Barueri (SP): Manole, 2002.

CULLEN, Gordon. **Paisagem urbana**. São Paulo: Martins Fontes,1983.

CUNHA, Ângela Carneiro da. **Plano de Acessibilidade Sítio Histórico de Olinda**. [sem data]. Slides em *Power Point*.

CUNHA, Ângela Carneiro da. **Acessibilidade**: panorama e tendências. Recife, 2014. Disponível em: http://www.clubedeengenhariadepe.com.br/20141204angela.pdf. Acesso em: 16 set.2018.

CUNHA FILHO, F. Humberto. Como Brasil/Ceará e Itália/Lombardia salvaguardam o patrimônio cultural imaterial. *In*: CUNHA FILHO, F. Humberto; SCOVAZZI, Tullio (org.). **Salvaguarda do patrimônio cultural imaterial**: uma análise comparativa entre Brasil e Itália. Salvador: EDUFBA, 2020.

CURATOLI, Luigi. Presentazione. *In*: SIRANO, Francesco (org). **Pompei per tutti**. Nápoles: Art'm, 2016.

DA SOLLER, Juliane; BORGHETTI, Cristiano. Capacidade de carga turística: um estudo no Caminhos Rurais de Porto Alegre, RS.
Revista Rosa dos Ventos, v. 5, n. 3, jul-set 2013. Disponível em: http://www.ucs.br/etc/revistas/index.php/rosadosventos/article/viewFile/2257/pdf_166 Acesso em: 02 nov.2020.

D'ESPOSITO, Laura; SCAROINA, Luigi. Il progetto e il metodo. I percorsi archeologici. *In*: SIRANO, Francesco (org). **Pompei per tutti**. Nápoles (Itália): Art'm, 2016.

DEL ZANNA, Giovanni. Progettare l'accessibilità, progettare per l'utenza ampliata. **Revista TeMa**, Como (Itália), n. 1, p. 5-8, 1998.

DEL ZANNA, Giovanni**.** Progettare nella logica dell'utenza ampliata. *In*: ARENGHI, Alberto. **Edifici storici – Turismo – Utenza ampliata.** La gestione dell'accessibilità nelle città d'arte. Como (Itália): Edizioni New Press, 1999.

DE MARTINO, Gianluigi. Il sistema dele fortificazioni e le "porte" del sito archeologico. *In*: PICONE, Renata (org.). **Pompei accessibile**: per uma fruizione ampliata del sito archeologico. Roma (Itália): <<L'ERMA>> di BRETSCHNEIDER, 2013.

DUARTE, Cristiane Rose de Siqueira; COHEN, Regina. Afeto e lugar: a construção de uma experiência afetiva por pessoas com dificuldade de locomoção. *In:* SEMINÁRIO ACESSIBILIDADE NO COTIDIANO, 2004, Rio de Janeiro. **Anais** [...]. Rio de janeiro: Núcleo Pró-acesso/FAU/UFRJ, 2004.

ELALI, Gleice Azambuja. Um sistema para avaliação da acessibilidade em edificações do campus central da UFRN. *In*: SEMINÁRIO ACESSIBILIDADE NO COTIDIANO, 2002, Rio de Janeiro. **Anais** [...]. Rio de Janeiro: PROARQ/UFRJ, 2002.

ELALI, Gleice Azambuja; DINIZ, João Paulo Gomes. A gradação da acessibilidade física como elemento de orientação e segurança psicológica: algumas reflexões iniciais. *In*: COSTA, Angelina; ARAÚJO, Nelma (Org.). **Acessibilidade no ambiente construído**: questões contemporâneas. João Pessoa: Editora UFPB, 2014.

EXPLORER NAPLES. **Fotografia**: obra *Follow the Shape* do artista Paolo Peddu. Nápoles (Itália), 03 fev.2020. Instagram: @explorer_naples. Disponível em: https://www.instagram.com/explorer_naples/?igshid=o2ilxyscksxy. Acesso em: 03 fev.2020.

FABBROCINO, Giovanni; SAITTO, Viviana. I dispositivi per accessibilità nell'area di Porta Marina. *In*: PICONE, Renata (org.). **Pompei accessibile**: per uma fruizione ampliata del sito archeologico. Roma (Itália): <<L'ERMA>> di BRETSCHNEIDER, 2013.

FERNANDES, Karla Denise Leite Moury; CIRNE, Neide Maria Pinho. **Plano de acessibilidade do Sítio Histórico de Olinda**. Disponível em: http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/pt-BR/producao-da-rede/artigos-cientificos/2006-1/234-fernades-cirne-panam2006/file. Acesso em: 07 abr.2020.

FILETICI, Maria Grazia. L'archeologia senza barriere. *In*: SIRANO, Francesco (org). **Pompei per tutti**. Nápoles (Itália): Art'm, 2016.

FLORES, Luiz Carlos da Silva; MENDES, Júlio da Costa. Perspectivas do destino turístico: repensando o sentido do conceito. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, V. 8, n. 2. Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo (ANPTUR), 2014.

FRAMKE, Wolfgang. The destination as a concept: a discussion of the business-related perspective versus the socio-cultural approach *in* Tourism Theory. **Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism**. Volume 2, 2002.

GEHRING, Antonieta Bonani. Acessibilidade e mobilidade no Sítio Histórico de Olinda: desafios contemporâneos. *In*: CONAERG – CONGRESSO INTERNACIONAL DE ERGONOMIA APLICADA, 1., 16 a 18 de novembro de 2016, Recife. **Anais** [...]. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2016.

GIARDELLO, Paolo. Assenza e leggerezza. Per um "nuovo" di qualità nei siti archeologico. *In:* PICONE, Renata (org.). **Pompei accessibile**: per uma fruizione ampliata del sito archeologico. Roma (Itália): <<L'ERMA>> di BRETSCHNEIDER, 2013.

GIOVANNONI, Gustavo. Verbete: restauro dos monumentos. Tradução: Beatriz Mugayar Kühl. *In*: KÜHL, Beatriz Mugayar (org.). **Gustavo Giovannoni**: textos escolhidos. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2013.

GOOGLE MAPS, 2018. **Imagens de satélite**: Itália e região de Nápoles e Pompeia. Disponível em https://www.google.it/maps/. Acesso em: 25 abr.2019.

GOOGLE MAPS, 2020. **Imagens**: Centro Histórico de Salvador e Sítio Histórico de Olinda. Disponível em: https://www.google.com.br/maps/. Acesso em: 09 maio.2020.

GRINOVER, Lúcio. Hospitalidade: um tema a ser reestudado e pesquisado. *In*: DIAS, Celia Maria de Moraes (org.). **Hospitalidade**: reflexões e perspectivas. Barueri (SP): Manole, 2002.

GRINOVER, Lúcio. A hospitalidade urbana: acessibilidade, legibilidade e identidade. **Revista Hospitalidade**, São Paulo, ano III, n. 2, p. 29-50, 2. sem. 2006.

GUALBERTO FILHO, Antonio. **Avaliação da acessibilidade em hotéis**: métodos de mensuração. 2013. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2013.

GUIMARÃES, Marcelo Pinto. **Aspectos Dinâmicos da Acessibilidade na Prática do Design Universal Requerem o Uso de Uma Escala de Qualidade**. Belo Horizonte: Laboratório ADAPTSE (Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais), 1998. Disponível em: http://www.adaptse.org/1726. Acesso em: 19 jan.2020.

GUZZO, Pier Giovanni. **Pompei.** Storia e paesaggi della città antica. Milão (Itália): Electa Milano, 2007.

HIDAKA, Lúcia Tone Ferreira. Indicador de avaliação do estado de conservação de cidades patrimônio cultural da humanidade: o caso do sítio histórico de Olinda/PE. *In*: ENANPARQ – ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, 3., São Paulo, 2014. **Anais** [...]. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie; Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2014.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2010**. Disponível em: http://censo2010.ibge.gov.br/. Acesso em: 15 mar.2018.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Município de Olinda**: população estimada, 2019. Disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/olinda/panorama. Acesso em: 15 ago.2020.

ICOMOS – INTERNATIONAL COUNCIL OF MONUMENTS AND SITES. **Carta de Veneza – 1964**. *In*: CONGRESSO INTERNACIONAL DOS ARQUITETOS E TÉCNICOS DOS MONUMENTOS HISTÓRICOS, 2., Veneza (Itália): ICOMOS, 1964. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=236. Acesso em: 21 jul.2019.

ICVM – INSTITUTO DE CIDADES E VILAS COM MOBILIDADE. Projeto inovador certifica a acessibilidade e desenha mapa português dos lugares acessíveis. **Porto e Norte TEM**, v. 01, 2014.

ICVM – INSTITUTO DE CIDADES E VILAS COM MOBILIDADE. **Certificado de acessibilidade**. Porto, 2018. Disponível em: http://icvm.pt/certificado-de-acessibilidade/. Acesso em: 17 set.2018.

INFOESCOLA. **Rota da Seda**. Disponível em https://www.infoescola.com/historia/rota-da-seda/. Acesso em: 13 jan.2018.

IPAC – INSTITUTO DO PATRIMÔNIO ARTÍSTICO E CULTURAL DA BAHIA. **Bahia – Centro Histórico de Salvador:** programa de recuperação. Salvador: Corrupio, 1995.

IPHAN – INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Proteção e revitalização do patrimônio cultural no Brasil**: uma trajetória. Publicações da Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, n° 31. Brasília, 1980.

IPHAN – INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Instrução Normativa nº 01**, acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal. Brasília, 2003.

IPHAN – INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Parecer nº 0388/11**. Brasília, 2011.

IPHAN – INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Mobilidade e acessibilidade urbana em sítios históricos**. Cadernos Técnicos, Volume 9. Brasília, 2014a.

IPHAN – INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Acessibilidade e Patrimônio**. Material de Capacitação do PAC Cidades Históricas. Brasília, 2014b. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/302. Acesso em: 17 jul.2017.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Olinda (PE)**. Brasília: IPHAN, 2014c. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/351/. Acesso em: 16 set.2018.

IPHAN – INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Centro Histórico de Salvador (BA)**. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/35/. Acesso em: 03 dez.2019.

IPHAN – INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Patrimônio mundial cultural e natural**. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/29. Acesso em: 30 ago.2020.

IPHAN – INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Conjuntos Urbanos Tombados (Cidades Históricas)**. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/123. Acesso em: 17 jan.2021.

ITÁLIA. **Legge 27 giugno 1907, n. 386**, sul Consiglio superiore, sugli uffici e il personale delle Antichita' e Belle arti. Itália, 1907. Disponível em: https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1907-08-01;608. Acesso em: 17 abr.2020.

ITÁLIA. **Decreto-legge 3 ottobre 1919, n. 1792**, concernente modificazioni alla dotazione della Corona e riordinamento del patrimonio artistico nazionale. Itália, 1919. Disponível em: https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1919-12-31;2578. Acesso em: 17 abr.2020.

ITÁLIA. **Legge 1 giugno 1939, n. 1089**. Tutela delle cose d'interesse artistico o storico. Roma (Itália), 1939. Disponível em: https://www.studiotecnicopagliai.it/legge-1089-1939/. Acesso em: 20.ago.2020.

ITÁLIA. **Legge 29 giugno 1939, n. 1497**. Protezione delle bellezze naturalilei. Roma (Itália), 1939. Disponível em: https://www.naturaitalia.it/static/temp/allegati_natura_italia/biodiversita/normativa/Legge_1497_del_1939.pdf. Acesso em: 20 ago.2020.

ITÁLIA. **Legge 17 agosto 1942, n. 1150**. Legge urbanística. Itália, 1942. Disponível em: https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1942;1150. Acesso em: 20 abr.2020.

ITÁLIA. **Costituzione della Reppublica Italiana**. Roma (IT), 1947. Disponível em: http://www.senato.it/application/xmanager/projects/leg18/file/repository/relazioni/libreria/novita/XVII/costituzione_VIGENTE__rossa_2.pdf. Acesso em: 17 abr.2020.

ITÁLIA - MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI. **Decreto Ministeriale 14 giugno 1989, n. 236**. Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilita', l'adattabilita' e la visitabilita' degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche. Itália,1989. Disponível em: https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/1989/06/23/089G0298/sg. Acesso em: 20 abr.2020.

ITÁLIA. **Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503**. Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici. Roma (Itália),1996. Disponível em: http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=9884. Acesso em: 20 abr.2020.

ITÁLIA. **Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42**. Codice dei beni culturali e del paesaggio. Roma (Itália): Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, 2004. Disponível em: https://www.gazzettaufficiale.it/sommario/codici/beniCulturali. Acesso em: 20.ago.2020.

KALIL, Itamar Costa. Acessibilidade e mobilidade urbana. *In* BAHIA. Governo do Estado. Secretaria de Cultura. Escritório de Referência do Centro Antigo. UNESCO. **Centro Antigo de Salvador**: Plano de Reabilitação Participativo. Salvador: Secretaria de Cultura, Fundação Pedro Calmon, 2010. Disponível em: https://issuu.com/secultba/docs/plano_reabilitacao_centro_antigo. Acesso em: 12 mar.2020.

KÜHL, Beatriz. História e ética na conservação e na restauração de monumentos históricos. **Revista CPC**, n. 1, p. 16-40, 1 abr. 2006.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização**: problemas teóricos de restauro. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2009.

KÜHL, Beatriz Mugayar (org.). **Gustavo Giovannoni**: textos escolhidos. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2013.

LAURÌA, Antonio (org). **I piani per l'accessibilità.** Una sfida per promuovere l'autonomia dei cittadini e valorizzare i luoghi dell'abitare. Firenze (Itália): Gangemi, 2011.

LIGNOLA, Gian Piero. Un possibile contributo metodologico per l'accessibilità del sito archeologico dal punto di vista strutturale. *In*: PICONE, Renata (org.). **Pompei accessibile**: per uma fruizione ampliata del sito archeologico. Roma (Itália): <<L'ERMA>> di BRETSCHNEIDER, 2013.

LIRA, Karina Monteiro de. Acessibilidade no Sítio histórico de Olinda: um ideário em processo. *In*: ENEAC – ENCONTRO NACIONAL DE ERGONOMIA DO AMBIENTE CONSTRUÍDO, 2., SEMINÁRIO BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE INTEGRAL, 3., Recife, 2009. **Anais** [...]. Recife: UFPE, 2009.

LIRA, Karina Monteiro de. **Acessibilidade urbanas nos centros históricos brasileiros**: realidade ou utopia?. 2012. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2012.

LOPEZ, F. A. *et al*. **Libro Verde – La accesibilidad en España** – diagnóstico y bases para un plan integral de supresión de barreras. Barcelona: Instituto Universitário de Estudios Europeus, 2002. Disponível em: https://sid.usal.es/idocs/f8/8.1-5999/portada.htm. Acesso em: 24 out.2019.

LOSASSO, Mario. Introduzione*.In*: PICONE, Renata (org.). **Pompei accessibile**: per uma fruizione ampliata del sito archeologico. Roma: <<L'ERMA>> di BRETSCHNEIDER, 2013.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Lisboa (Portugal): Edições 70, 1960.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes,1997.

MARTONE, Sonia; NERI, Antonella. Documenti: disposizioni attivate per l'emergenza Pompei. **Rivista Ananke,** Florença (Itália), n° 64, p. 57-67, 2011.

MEDEIROS, C. F.; BAUNGRATZ, L.; PIRES, R. P. Os desafios na adaptação de normativas quanto à acessibilidade e mobilidade urbana diante das preexistências arquitetônicas: o centro histórico tombado de Laguna/SC. *In*: CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO PARA O PLANEJAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO E SUSTENTÁVEL, 7., Maceió, 2016. **Anais** [...]. Maceió, 2016.

METRO ARQUITETOS ASSOCIADOS. **Projeto Ladeira da Barroquinha**, 2004. Disponível em: https://metroarquitetos.com.br/projeto/ladeira-da-barroquinha/#lg=1&slide=4. Acesso em: 27 jan.2020.

METRO DO PORTO. **Funicular dos Guindais**. Disponível em: https://www.metrodoporto.pt/frontoffice/pages/295. Acesso em: 23 abr.2019.

MiBACT – MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO. **Musei, Colosseo, Pompei e Uffizi i più visitati nel 2018.** MiBACT, 2018. Disponível em: https://www.beniculturali.it/mibac/export/MiBAC/sito-MiBAC/Contenuti/MibacUnif/Comunicati/visualizza_asset.html_1050923916.html. Acesso em: 25 abr.2020.

MiBACT – MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO. **Visitatori e introiti di Musei, Monumenti e Aree Archeologiche Statali.** MiBACT, 2019. Disponível em: http://www.statistica.beniculturali.it/Visitatori_e_introiti_musei_18.htm. Acesso em: 25 abr.2020.

MiBACT – MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO. **La classifica dei 30 musei italiani piu visitati nel 2019**. MiBACT, 2020. Disponível em: https://www.beniculturali.it/mibac/multimedia/MiBAC/images/upload/original-images/1580320206013_TOP-30-FB.jpg. Acesso em: 25 abr.2020.

MILET, Vera. A experiência de gestão e proteção ao sítio histórico de Olinda. *In*: ZANCHETTI, Sílvio; MARINHO, Geraldo; MILET, Vera (org.). **Estratégias de intervenção em áreas históricas**. Recife: UFPE, 1995.

MONETTA, Tullio. Corrosione delle legite e dei materiali metallici: questione di durabilità e alterazione. *In*: PICONE, Renata (org.). **Pompei accessibile**: per uma fruizione ampliata del sito archeologico. Roma (Itália): <<L'ERMA>> di BRETSCHNEIDER, 2013.

MTur – MINISTÉRIO DO TURISMO. **Turismo acessível**. 2015. Disponível em: http://www.turismo.gov.br/publicacoes/item/46-turismo-acessivel.html. Acesso em: 09 nov.2020.

MTur – MINISTÉRIO DO TURISMO. **Dicas para atender bem turistas com deficiência**. 2016a. Disponível em: http://www.turismo.gov.br/publicacoes/item/789-dicas-para-atender-bem-turistas-com-deficiência.html. Acesso em: 09 nov.2020.

MTur – MINISTÉRIO DO TURISMO. **Dicas para atender bem turistas idosos**. 2016b. Disponível em: http://www.turismo.gov.br/publicacoes/item/821-cartilha-dicas-para-atender-bem-turistas-idosos.html. Acesso em: 09 nov.2020.

MULTART. **Mapa do Brasil com estados, capitais e regiões**. Disponível em: https://multarte.com.br/mapa-do-brasil-com-estados-capitais-e-regioes/. Acesso em: 24 jan.2020.

MUNÕZ VINÃS, Salvador. **Contemporary theory of conservation**. Oxford: Elsevier Butterworth-Heinemann, 2005.

MURTA, Stela Maris; GOODEY, Brian. Interpretação do patrimônio para visitantes: um quadro conceitual. *In*: MURTA, Stela Maris; ALBANO, Celina (org.). **Interpretar o patrimônio**: um exercício do olhar. Belo Horizonte: Editora UFMG; Território Brasilis, 2002.

NCSU – NORTH CAROLINA STATE UNIVERSITY. **The principles of universal design.** Disponível em: http://www.ncsu.edu/ncsu/design/cud/about_ud/udprinciplestext.htm. Acesso em: 02 abr.2019.

OKSMAN, Silvio. **Preservação do patrimônio arquitetônico moderno**: a FAU de Vilanova Artigas. 2011. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

OLINDA, Prefeitura Municipal de. **Plano de acessibilidade do Sítio Histórico de Olinda.** Olinda: PMO, 2004.

OMT – ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. **Recommendations on accessible tourism**. Madrid (Espanha): UNWTO, 2013.

OMT – ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. **Panorama OMT del Turismo Internacional**, Edición 2016. Madrid (Espanha): OMT, 2016.

OMT – ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. **Panorama OMT del Turismo Internacional**, Edición 2017. Madrid (Espanha): OMT, 2017.

OMT – ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. **Panorama OMT del Turismo Internacional**, Edición 2018. Madrid (Espanha): OMT, 2018.

OMT – ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. **Panorama OMT del Turismo Internacional**, Edición 2019. Madrid (Espanha): OMT, 2019.

OMT – ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO **Tourism and Culture**. Disponível em: https://www.unwto.org/tourism-and-culture. Acesso em: 26 fev.2020.

ONU – ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência**. Nova York (EUA), 2006.

OSANNA, Massimo. Pompei per Tutti, l'accessibilità nell'eterno contemporaneo di Pompei. *In*: SIRANO, Francesco (org). **Pompei per tutti**. Nápoles (Itália): Art'm, 2016.

OSANNA, Massimo; GRIMALDI, Mario; ZUCHTRIEGEL, Gabriel. **Pompei**: guida [breve] arte'm. Nápoles (Itália): Art'm, 2016.

PANE, Andrea. L'accessibilità nel progetto di restauro. *In*: PICONE, Renata (org.). **Conservazione e accessibilità**: il superamento delle barriere architettoniche negli edifici e nei siti storici. Nápoles (Itália): Arte Tipográfica Editrice, 2004.

PANE, Andrea. Da Boito a Giovannoni: una difficile eredità. **Rivista Ananke,** Milano (Itália), n. 57, p. 144-154, 2009.

PANE, Andrea *et al*. Criteri per la progettazione e per la gestione – superamento delle distanze – superamento dei dislivelli. *In*: AGOSTIANO, Maria; *et al*. **Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luogui di interesse culturale**. Roma (Itália): Gangemi, 2009.

PANE, Andrea. Atualidade de Gustavo Giovannoni. *In*: KÜHL, Beatriz Mugayar (org.). **Gustavo Giovannoni**: textos escolhidos. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2013.

PANE, Andrea. **Anotações de aula**. Università degli Studi di Napoli Federico II. Nápoles (Itália), 2019.

PESSEGUEIRO, Mário. **Projetar para todos**. Porto (Portugal): Vida Econômica, 2014.

PETROCCHI, Mário. **Gestão de polos turísticos**. São Paulo: Futura, 2001.

PICONE, Renata (org). **Conservazione e accessibilità:** il superamento delle barriere architettoniche negli edifici e nei siti storici. Nápoles (Itália): Arte Tipográfica Editrice, 2004.

PICONE, Renata (org.). **Pompei accessibile:** per uma fruizione ampliata del sito archeologico. Roma: <<L'ERMA>> di BRETSCHNEIDER, 2013a.

PICONE, Renata. Il miglioramento dell'accessibilità del sito archeologico di Pompei. Uma sfida interdisciplinare. *In*: PICONE, Renata (org.). **Pompei accessibile:** per uma fruizione ampliata del sito archeologico. Roma (Itália): <<L'ERMA>> di BRETSCHNEIDER, 2013b.

PICONE, Renata. Superare i dislivelli a Pompei. L'accessibilità all'area del Foro e della Basilica. *In*: PICONE, Renata (org.). **Pompei accessibile:** per uma fruizione ampliata del sito archeologico. Roma (Itália): <<L'ERMA>> di BRETSCHNEIDER, 2013c.

POLOLIKASHVILI, Zurab. Cultura e turismo como estratégias para o desenvolvimento sustentável. *In*: BRITO, Marcelo (org.). Gestão turística em sítios patrimoniais: boas práticas internacionais. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, n. 39. Brasília: IPHAN, 2019.

POMPEII. **Acessibilidade**. 2020 Disponível em: http://pompeiisites.org/info-per-la-visita/pompei-per-tutti/. Acesso em: 01 maio/2020.

PORTA, Paula. **Política de preservação do patrimônio cultural brasileiro**: diretrizes, linhas de ação e resultados 2000/2010. Brasília: IPHAN/Ministério da Cultura, 2012.

REBOUÇAS, Thais de Miranda. **Costurando escalas**: 7ª etapa de recuperação do Centro Histórico de Salvador, Programa Monumenta e BID. 2012. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2012.

REGIONE CAMPANIA. **Popolazione**: indicatori demografici e popolazione residente 2015. Disponível em: <http://www.statistica.regione.campania.it/tematiche/popolazione/>. Acesso em: 17 set.2018.

REIS, Rosana Santana dos. **Acessibilidade a edifícios históricos de interesse turístico por pessoas com mobilidade reduzida**: um estudo de exemplos representativos situados na Rota Acessível do Centro Histórico de Salvador. 2015. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2015.

RIBEIRO, Gabriela Sousa**. Proposta de procedimentos metodológicos para avaliação de acessibilidade física em sítios históricos urbanos**. 2008. Dissertação (Mestrado em Design) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2008.

RIBEIRO, Gabriela Sousa; MARTINS, Laura Bezerra; MONTEIRO, Circe Gama. Acessibilidade em Olinda – PE: és para quem, oh linda cidade?. ENCONTRO NACIONAL DE TECNOLOGIA DO AMBIENTE CONSTRUÍDO, 12., Fortaleza, 2008. **Anais** [...]. Fortaleza, 2008.

RIBEIRO, Sandra Bernardes (org.). Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos. **Cadernos Técnicos,** n° 9. Brasília: Iphan, 2014. 120 p.

RIEGL, A. **O culto moderno aos monumentos**: a sua essência e a sua origem. São Paulo: Perspectiva, 1903.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. Gustavo Giovannoni e o restauro urbano. *In*: KÜHL, Beatriz Mugayar (org.). **Gustavo Giovannoni**: textos escolhidos. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2013.

RUSSO, Valentina. Pompei senza barriera? Il miglioramento dell'accessibilità nelle *Regiones* I e II di Pompei. *In*: PICONE, Renata (org.). **Pompei accessibile**: per uma fruizione ampliata del sito archeologico. Roma (Itália): <<L'ERMA>> di BRETSCHNEIDER, 2013.

SANSONE, Umberto. Il processo di definizione delle scelte esecutive: due esempi. *In*: SIRANO, Francesco (org.). **Pompei per tutti**. Nápoles (Itália): art'm, 2016.

SANT'ANNA, Márcia. **Da cidade-monumento à cidade-documento**: a trajetória da norma de preservação de áreas urbanas no Brasil (1937 – 1990). 1995. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal da Bahia, Salvador,1995.

SANT'ANNA, Márcia. A Recuperação do Centro Histórico de Salvador: origens, sentidos e resultados. **RUA** – Revista de Urbanismo e Arquitetura da Universidade Federal da Bahia, Salvador, nº 8, p. 44-59, 2003.

SANT'ANNA, Márcia. **Da cidade-monumento à cidade-documento**. Salvador: Oiti Editora, 2014.

SANTOS, Sónia Maria Almeida. **Acessibilidade em Museus**. 2009. Dissertação (Mestrado) – Curso Integrado de Estudos Pós-Graduados em Museologia, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto (Portugal), 2009.

SILVA, Larissa Scarano Pereira Matos da. **Acervo particular**: fotografias da Oficina “Rota do Pelô: caminhos acessíveis?”, 2018.

SILVA, Larissa Scarano Pereira Matos da. **Acervo particular**: fotografias do CHS e do SHO. 2019.

SILVA, Larissa Scarano Pereira Matos da. REIS, Rosana Santana dos. Rota do Pelô: Caminhos acessíveis?. *In*: ENANPARQ – ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, 5., Salvador, 2018. **Anais** [...], v. 6. Salvador: FAUFBA, 2018.

SIRANO, Francesco. *Street life* a Pompei. *In*: SIRANO, Francesco (org.). **Pompei per tutti.** Nápoles (Itália): art’m, 2016.

SOPRINTENDENZA POMPEII. **Pompei per tutti**: percorso de accessibilitá e superamento dele barriere arqchitettoniche. Pompeia (Italia), 2016.

SPINOSA, Ariana. Criticità morfologiche e materiche di um’area paradigmatica compresa tra Porta Marina e l’anello del Foro. *In*: PICONE, Renata (org.). **Pompei accessibile**: per uma fruizione ampliata del sito archeologico. Roma (Itália): <<L’ERMA>> di BRETSCHNEIDER, 2013.

SPINOSA, Arianna**.** L’‘aggiunta’ di nuovi dispositivi per uma fruizione ‘aumentata’ del sito archeologico. *In*: SIRANO, Francesco (org.). **Pompei per tutti**. Nápoles (Itália): art’m, 2016.

SPINOSA, Ariana. **Visita técnica**. Sítio Arqueológico de Pompeia, 17 jan.2019. Pompeia (Itália), 2019.

TAVARES, Adriana de Menezes. **City tour**. São Paulo: Aleph, 2002.

TERREIRO de Jesus, em Salvador, é entregue pela prefeitura após obras de requalificação. **G1 BA**, Salvador, 07 jun.2019. Disponível em: https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2019/06/07/terreiro-de-jesus-em-salvador-e-entregue-pela-prefeitura-apos-obras-de-requalificacao.ghtml. Acesso em: 24 mar.2020.

TIRAPELI, P. **Patrimônios da humanidade no Brasil**. São Paulo: Metalivros, 2000.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. **Turismo e civilização**: mergulhando nos berços da humanidade. São Paulo: Contexto, 2001.

TSCHOLL, Werner. **Werner Tscholl Architecture**. Disponível em: http://www.werner-tscholl.com/revitalisation/sigmundskron-bozen/. Acesso em: 08 out.2019.

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura. **World Heritage List Statistics**. Disponível em: https://whc.unesco.org/en/list/stat. Acesso em: 12 abr.2020.

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura. **Convenção para proteção do patrimônio mundial, cultural e natural**. Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura. Paris: UNESCO,1972.

VERONESE, Luigi. Il nodo dell'*Atiquarium*. L'adeguamento delle strutture preesistenti alla funzione contemporanea. *In*: PICONE, Renata (org.). **Pompei accessibile**: per uma fruizione ampliata del sito archeologico. Roma (Itália): <<L'ERMA>> di BRETSCHNEIDER, 2013.

VESCOVO, Fabrizio. **Desenho esquemático de módulo base para apoio ciático**, 1994. Disponível em: https://www.progettarepertutti.org/dissuasori-soste-e-sedute/. Acesso em: 12 maio.2020.

VIEIRA, Natália Miranda; NASCIMENTO, José Clewton. A cristalização da "eterna imagem do passado" nas práticas preservacionistas dos sítios históricos brasileiros: perspectivas para a sua superação?. *In*: ENANPARQ – ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, 2., NATAL, 2012. **Anais** [...]. Natal, 2012.

VINEUSA; Miguel Ángel Troitiño; TORRALBA, Libertad Troitiño. Cidades patrimoniais e turismo: uma experiência espanhola. *In*: BRITO, Marcelo (org.). Gestão turística em sítios patrimoniais: boas práticas internacionais. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, n. 39. Brasília: IPHAN, 2019.

VIRDIA, Lucia *et al*. Criteri per la progettazione e per la gestione – monitoraggio e manutenzione. *In*: AGOSTIANO, Maria *et al*. **Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luogui di interesse culturale**. Roma (Itália): Gangemi, 2009.

VITAGLIANO, Gianluca. Il superamento delle barriere architettoniche in edifici di pregio storico artistico nella normativa vigente in Italia. *In*: PICONE, Renata (org.). **Conservazione e accessibilità:** il superamento delle barriere architettoniche negli edifici e nei siti storici. Nápoles (Itália): Arte Tipográfica Editrice, 2004.

VITAGLIANO, Gianluca. **Il cantiere di "Pompei per Tutti":** um approccio multidicipliane tra tutela e fruizione ampliata. *In*: SIRANO, Francesco (org.). **Pompei per tutti**. Nápoles (Itália): art'm, 2016.

VITAGLIANO, Gianluca. **Visita técnica**. Sítio Arqueológico de Pompeia, 17 jan.2019. Pompeia (Itália), 2019.

WIKIWAND. **Cattedrale di Pozzuoli**. 2020. Disponível em: https://www.wikiwand.com/it/Cattedrale_di_Pozzuoli. Acesso em: 28 abr.2020.

ZANCHETI, Silvio. Mendes. A teoria contemporânea da conservação e a arquitetura moderna. **Textos para discussão**, v. 58, Série 2 (Gestão de Restauro). Olinda: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2014.

ZUMTHOR, Peter. **Pensare architettura**. Milão (Itália): Electa, 2003.

APÊNDICES

APÊNDICE A – IDENTIFICAÇÃO DAS ATIVIDADES E ATORES FONTES DE INFORMAÇÕES DIRETAS

Quadro indicativo de atividades de coleta de informações (acadêmicas e de campo) com a participação dos profissionais envolvidos nas pesquisas e/ou nos projetos das três rotas estudadas.

Atividade	**Profissional fonte das informações**	**Organização que representa**	**Relação com o projeto da rota**	**Data/Período (ordem cronológica)**
Participação como organizadora da apresentação do Projeto da Rota Acessível do CHS à comitiva de profissionais de turismo do Chile, que estavam sendo acompanhados pela autora desta pesquisa.	Eng. Alexandre Baroni	SUDEF – Superintendência dos Direitos das Pessoas com Deficiência	Superintendente	25/nov/2017
Participação como organizadora da apresentação do Projeto da Rota Acessível do CHS à comitiva de profissionais de turismo do Chile, que estavam sendo acompanhados pela autora desta pesquisa.	Arq. Adson Ribeiro	SUDEF – Superintendência dos Direitos das Pessoas com Deficiência	Diretor de Acessibilidade e Políticas Públicas da Secretaria de Justiça, Direitos Humanos e Desenvolvimento Social do Estado da Bahia	25/nov/2017
▪ Orientações de pesquisa à autora deste trabalho ▪ Participação da autora como ouvinte nas aulas de *Laboratório de Restauro* ▪ Participação da autora como ouvinte nas aulas de *Teoria e História do Restauro* ▪ Participação na visita ao Sítio Arqueológico de Pompeia	Prof. Dr. Arq. Andrea Pane	Università degli Studi di Napoli Federico II	Coautor da publicação: **Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luogui di interesse culturale**. Roma (Itália): Gangemi, 2009; Pesquisador e autor da publicação: **Pompei accessibile:** per uma fruizione ampliata del sito archeologico. Renata Picone (org). Roma: <<L'ERMA>> di BRETSCHNEIDER, 2013.	Nov/2018 a maio/2019

Atividade	**Profissional fonte das informações**	**Organização que representa**	**Relação com o projeto da rota**	**Data/Período (ordem cronológica)**
Visita ao Sítio Arqueológico de Pompeia	Arq. Dr. Gianluca Vitagliano	*Parco Archeologico di Pompei* / MiBACT	Arquiteto do Parque Arqueológico de Pompeia	17/jan/2019
Visita ao Sítio Arqueológico de Pompeia	Arq. Dra. Arianna Spinosa	*Parco Archeologico di Pompei* / MiBACT	Arquiteto do Parque Arqueológico de Pompeia	17/jan/2019
Participação da autora como ouvinte na *Conferenza "Nuovi scavi a Pompei"* (Conferência "Novas escavações em Pompeia")	Prof. Dr. Massimo Osanna	Parco Archeologico di Pompei / MiBACT	Diretor Geral do Parque Arqueológico de Pompeia Diretor geral dos museus estatais da Itália.	19/mar/2019
Entrevista aberta	Arq. Raul Chagas	CONDER – Escritório do CAS	Arquiteto da equipe da CONDER – escritório do CAS	23/jul/2019 e 20/nov/2019
Entrevista semiestruturada	Arq. Fernando Brandão	CONDER – Escritório do CAS	Coordenador de Manutenção da Diretoria de Habitação e Urbanização Integrada (Dihab/CONDER)	20/nov/2019
Entrevista semiestruturada	Arq. Felipe Mussi	Diretoria de Projetos, Obras e Restauro (DIPRO/IPAC)	Diretor da DIPRO	18/dez/2019
Entrevista estruturada	Arq. Ângela Carneiro da Cunha	Prefeitura Municipal de Olinda (PMO) e CREA Pernambuco (à época)	Consultora da PMO, coordenadora do CREA-PE e autora do Projeto de Acessibilidade da Rota São Bento, do Projeto de Acessibilidade do Largo do Varadouro e do Laudo de acessibilidade para o Projeto da Sé de Olinda.	11/nov/2020
Entrevista estruturada	_	SEPACTUR/PMO (à época) e IPHAN – PE (atual)	Arquiteta coordenadora executiva do Projeto da rota acessível do SHO (à época 2009). Coordenadora técnica do IPHAN-PE	Sem resposta

Atividade	**Profissional fonte das informações**	**Organização que representa**	**Relação com o projeto da rota**	**Data/Período (ordem cronológica)**
Entrevista estruturada	_	SEPACTUR/Prefeitura Municipal de Olinda	Órgão executor do projeto da rota acessível do SHO.	Sem resposta
Participação da autora como ouvinte e palestrante na Vivacidade – IV Semana de arquitetura e Urbanismo UNIFACS – Feira de Santana. Mesa: Acessibilidade nos Centros Históricos – urbanismo e preexistência.	Arq. Dra. Marília Moreira Cavalcante	SUDEF – Superintendência dos Direitos das Pessoas com Deficiência (à época da elaboração e execução do projeto) UNIFACS – Universidade Salvador (professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo) UNEB – Universidade do Estado da Bahia (professora do Curso de Urbanismo)	Coordenadora do Projeto da rota acessível do CHS	19/nov/2020

Apêndice B – ROTEIRO DE ENTREVISTAS

Roteiro de entrevistas semiestruturadas aplicadas aos profissionais e órgãos/instituições relacionadas às rotas acessíveis dos CHS e SHO. Como entrevistas semiestruturadas, as perguntas elencadas a seguir foram sendo adaptadas, ampliadas ou suprimidas de acordo com o desenrolar da entrevista. Para os contatos realizados exclusivamente por meio digital, as perguntas foram enviadas como se apresentam aqui.

Este roteiro foi utilizado nas entrevistas realizadas aos seguintes órgãos/profissionais:

(em Salvador)

- CONDER
- IPAC

(em Olinda)

- Arquiteta Ângela Carneiro da Cunha
- IPHAN-PE
- SEPACTUR/PMO

1. Como foi a metodologia do projeto e quais foram as etapas do processo projetual?
2. Utilizaram estudos ou pesquisas anteriores como referência?
3. Houve participação de outros agentes (moradores, pessoas com deficiência, outros profissionais)?
4. Houve participação do meio acadêmico?
5. Como foi a participação do IPHAN ou de outros órgãos da área de preservação do patrimônio (estadual/municipal)?
6. Durante o desenvolvimento do projeto, se apoiaram em alguma corrente/teoria de intervenção na preexistência?
7. A sinalização urbana foi contemplada no projeto? Caso sim, como foi pensada?
8. Houve intervenções anteriores para acessibilidade no sítio?
9. Quem foram os responsáveis pela execução do projeto?
10. Pensando em termos lineares (percurso adaptado das calçadas e travessias), qual a extensão projetada? E executada?
11. Existe Comissão Permanente de Acessibilidade?
12. Foi elaborado alguma Manual Técnico de Acessibilidade posteriormente?
13. Foi desenvolvido algum projeto de mídia para divulgação da rota?
14. Existe previsão de continuidade da execução e ampliação da rota?
15. Funcionam postos de informações turísticas na rota?
16. Existe algum serviço de áudio-guia?
17. Poderia disponibilizar o projeto ou elementos gráficos?
18. Houve publicação do projeto da rota pelos próprios órgãos que o elaboraram?
19. Quem faz a gestão, monitoramento e manutenção da rota? Como equilibram gestão ou interesse municipal, estadual e federal (IPHAN)? Ocorre sobreposição de funções?

Apêndice C – LISTAGEM DE PROGRAMAS E PUBLICAÇÕES DO MTur SOBRE TURISMO E ACESSIBILIDADE

Quadro indicativo de programas e publicações do MTur sobre turismo e acessibilidade:

Ano	Programa/Publicação	Objetivo do programa/publicação	Referência
2006	Diálogos do Turismo	"Esta publicação é resultado do Seminário Diálogos do Turismo – Uma Viagem de Inclusão realizado em dezembro de 2005 pelo Ministério do Turismo em parceria com o Instituto Brasileiro de Administração Municipal – IBAM. O encontro tinha por objetivo discutir propostas e alternativas de como promover a igualdade de oportunidades, a equidade, a solidariedade e o exercício da cidadania na perspectiva da inclusão por meio da atividade turística, cujos resultados estão retratados neste documento." (MTur, 2015).	BRASIL – Ministério do Turismo. **Diálogos do turismo**: uma viagem de inclusão. Rio de Janeiro: IBAM, 2006, 360 p.
2006	Turismo e Acessibilidade – Manual de orientações	"Este Manual tem o intuito de orientar e instrumentalizar o setor turístico para a promoção da acessibilidade às pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida. Aplica-se a edificações de uso público ou coletivo, a vias, praças, logradouros, parques e demais espaços e equipamentos de uso público; a veículos de transporte coletivo (ônibus urbanos e interurbanos, vans, micro-ônibus, trens urbanos e interurbanos, embarcações fluviais e marítimas, e aeronaves); e a portais e endereços eletrônicos destinados à prestação de serviços turísticos." (MTur, 2015).	BRASIL – Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. **Turismo e acessibilidade**: manual de orientações. 2ª ed. Brasília: Ministério do Turismo, 2006.
2009	Cartilhas Turismo Acessível – Volume I: Turismo acessível: introdução a uma viagem de inclusão	"O Volume I apresenta os conceitos e marcos legais em turismo e acessibilidade e orienta os gestores públicos e privados para os procedimentos necessários ao bom desenvolvimento do turismo acessível nos destinos." (MTur, 2015).	BRASIL – Ministério do Turismo. **Turismo acessível**: introdução a uma viagem de inclusão. Volume I. Brasília: Ministério do Turismo, 2009, 48 p.
2009	Cartilhas Turismo Acessível – Volume II: Mapeamento e Planejamento - Acessibilidade em Destinos Turísticos	"O Volume II apresenta um instrumento prático para o planejamento e a implantação da acessibilidade nos destinos turísticos, subsidiada no conteúdo das normas técnicas nacionais, legislações municipais, estaduais e federais vigentes." (MTur, 2015).	BRASIL – Ministério do Turismo. **Turismo acessível**: mapeamento e planejamento do turismo acessível nos destinos turísticos. Volume II. Brasília: Ministério do Turismo, 2009, 52 p.

Ano	Programa/Publicação	Objetivo do programa/publicação	Referência
2009	Cartilhas Turismo Acessível – Volume III: Bem Atender no Turismo Acessível	"O Volume III apresenta subsídios para os prestadores de serviços turísticos adaptarem suas instalações e equipamentos e oferecerem atendimento adequado às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida." (MTur, 2015).	BRASIL – Ministério do Turismo. **Turismo acessível**: bem atender no turismo acessível. Volume III. Brasília: Ministério do Turismo, 2009, 60 p.
2009	Cartilhas Turismo Acessível – Volume IV: Bem Atender no Turismo de Aventura Adaptada	"O Volume IV apresenta os conceitos e marcos legais em turismo e acessibilidade e orienta os gestores para os procedimentos fundamentais para o bom desenvolvimento do turismo acessível e da prática de atividades de aventura adaptada nos destinos." (MTur, 2015).	BRASIL – Ministério do Turismo. **Turismo acessível**: bem atender no turismo de aventura adaptada. Volume IV. Brasília: Ministério do Turismo, 2009, 88 p.
2013	Programa Turismo Acessível	"O Programa Turismo Acessível objetiva promover a inclusão social e o acesso de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida à atividade turística, de modo a permitir o alcance e a utilização de serviços, edificações e equipamentos turísticos com segurança e autonomia." (MTur, 2015).	BRASIL – Ministério do Turismo. **Programa Turismo Acessível**. Brasília. MTur, 2013.
2013	Estudo do Perfil de Turistas – Pessoas com Deficiência. Documento Técnico	Publicação com o objetivo de identificar as características, comportamentos de consumo e necessidades dos turistas - pessoas com deficiência - (reais e potenciais), conhecendo suas percepções em relação à infraestrutura e ao atendimento nas cidades, as barreiras e empecilhos para a realização de viagens, suas expectativas e seus relatos de experiências positivas e negativas. (MTur, 2015).	BRASIL – Ministério do Turismo. **Estudo do perfil de turistas – pessoas com deficiência**. Brasília. MTur, 2013.
2016	Dicas para atender bem turistas com deficiência	Guia com conceitos e dicas de como atender bem pessoas com deficiência, a fim de facilitar a relação com esse público consumidor. (MTur, 2016a).	BRASIL – Ministério do Turismo. **Dicas para atender bem turistas com deficiência**. Brasília. MTur, 2016.
2016	Dicas para atender bem turistas idosos	Guia destinado a orientar prestadores de serviços turísticos, para que os turistas idosos sejam bem atendidos ao viajar. Nesse guia, encontram-se conceitos e dicas para bem atender a pessoa idosa, de modo a facilitar a relação entre o prestador de serviço turístico e esse público consumidor. (MTur, 2016b).	BRASIL – Ministério do Turismo. **Dicas para atender bem turistas idosos**. Brasília. MTur, 2016.

Fonte: Elaborado pela autora a partir de informações de MTur, 2015; MTur, 2016a e MTur, 2016b.

ANEXOS

ANEXO A

OS SETE PRINCÍPIOS DO *UNIVERSAL DESIGN*

ANEXO A – OS SETE PRINCÍPIOS DO *UNIVERSAL DESIGN*[83]

1º – Igualitário ou uso equitativo

Projetos de produtos ou espaços que podem ser utilizados por pessoas com diferentes capacidades, tornando os ambientes iguais para todos, evitando a segregação ou estigmatização de qualquer usuário, oferecendo privacidade e segurança e que ainda seja atraente a todos os usuários.

2º – Adaptável ou de uso flexível

Projetos que possam ser adaptáveis às necessidades de diferentes usuários, de forma que as dimensões dos ambientes possam ser alteradas. Criar ambientes ou sistemas construtivos que permitam atender às necessidades de usuários com diferentes habilidades e preferências diversificadas, admitindo adequações e transformações.

3º – Óbvio ou de uso simples e intuitivo

Projetos de fácil entendimento, para que uma pessoa possa compreender, independentemente de sua experiência, conhecimento, habilidades de linguagem ou nível de concentração. Eliminar complexidades desnecessárias e ser coerente com as expectativas e intuição do usuário.

4º – Conhecido ou informação de fácil percepção

As informações devem ser transmitidas de forma a atender as necessidades do receptador, seja um estrangeiro, ou uma pessoa com limitações de visão ou audição. Utilizando diferentes meios de comunicação, como símbolos, informações sonoras, táteis, entre outras. Deve ainda disponibilizar forma e objetos de comunicação com contraste adequado, maximizar com clareza as informações essenciais e tornar fácil o uso do espaço ou equipamento.

[83] Apresentados por Cambiaghi e Carlletto (2008) a partir da definição original dos estudiosos da Universidade da Carolina do Norte.

5º – Seguro ou tolerância ao erro

Os projetos, na concepção de ambientes e escolha dos materiais de acabamento e outros produtos, devem ser previstos de maneira a minimizar os riscos e possíveis consequências de ações acidentais ou não intencionais, como a utilização de recursos como corrimãos e equipamentos eletromecânicos que minimizem os riscos de acidentes.

6º – Esforço físico mínimo

Ambientes, sistemas e produtos devem ser projetados para uso eficiente, com conforto e com o mínimo de fadiga, minimizando ações repetitivas e esforços físicos.

7º – Dimensionamento de espaços para acesso e uso abrangente

O último princípio estabelece que dimensões e espaços devem ser apropriados ao acesso, alcance, manipulação e o uso, independentemente do tamanho do corpo, da postura ou mobilidade do usuário (como obesos, anões, cadeirantes, pessoas com carrinhos de bebê ou bengalas e andadores). Assim, deve acomodar variações ergonômicas, oferecendo condições de manuseio e contato para usuários com as mais variadas dificuldades de manipulação, toque e pegada.

ANEXO B

DIRETRIZES PARA A SUPERAÇÃO DE BARREIRAS ARQUITETÔNICAS EM PARQUES E JARDINS HISTÓRICOS, ÁREAS E PARQUES ARQUEOLÓGICOS

ANEXO B – DIRETRIZES PARA A SUPERAÇÃO DE BARREIRAS ARQUITETÔNICAS EM PARQUES E JARDINS HISTÓRICOS, ÁREAS E PARQUES ARQUEOLÓGICOS, SEGUNDO A PUBLICAÇÃO *LINEE GUIDA PER IL SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE NEI LUOGUI DI INTERESSE CULTURALE* (autores: AGOSTIANO, Maria; BARACCO, Lucia; CAPRARA, Giovanni; PANE, Andrea; VIRDIA, Elisabetta. Tradução nossa).

As dificuldades que se apresentam no percorrer áreas arqueológicas ou parques e jardins históricos são constituídas geralmente da necessidade de percorrer a pé distâncias de centenas de metros, sempre sobre percurso não homogêneo e incômodo para qualquer pessoa, e de superar desníveis devidos à diferença de cota entre as várias áreas no interior de edificações eventualmente presentes. Estes desconfortos são obviamente potencializados pelo fato dessas áreas serem ao ar livre (chuva, calor excessivo etc.).

Diretrizes

- Avaliar, eventualmente com o envolvimento da administração local e das empresas de gestão de transporte público, a acessibilidade urbana ao sítio, facilitando o acesso ao local, seja por meio de transporte público ou por meios privados, garantido, para este último caso, estacionamento reservado na imediata vizinhança de, pelo menos, um dos acessos ao público.
- Criar um percurso acessível entre a área de estacionamento/paradas de meios de transporte públicos e o ingresso à estrutura do sítio.
- Identificar um ou mais ingressos à área natural protegida acessível à todas na vizinhança imediata do estacionamento reservado às pessoas com deficiência.
- Com um atento estudo da localidade, procurar identificar alguns itinerários mais facilmente percorríveis ao longo do qual direcionar o público com deficiência. Se a conformação do local permitir, deverão ser identificados pontos panorâmicos, com locais para se sentar, de onde seja possível observar a vista da área e também os elementos mais significativos.
- Eventuais desníveis de leve altura poderão ser superados com rampas provisórias, facilmente removíveis de acordo com a necessidade. Na presença de desníveis maiores pode-se, ao invés, prever-se a implantação

de equipamentos como elevadores (verticais ou inclinados) ou plataformas elevatórias, adequadamente inseridos no contexto circundante. Posicionar rampas também na presença de mínimos desníveis (a exemplo de alguns simples degraus) e corrimão ao longo das rampas e das escadas.

- O piso dos percursos deve ser, o máximo possível, compactado e bem nivelado para permitir a passagem de cadeiras de rodas, carrinhos etc. No caso de o percurso ser constituído de pavimentação histórica particularmente acidentada e irregular, será conveniente definir pelo menos uma porção do próprio percurso, com largura suficiente para o trânsito de uma cadeira de rodas, com pavimentação adequada, em adjacência ou em sobreposição reversível, sobre o revestimento original. Se a conformação do lugar não o permitir, pode-se prever a instalação de passarelas.
- Ao longo dos percursos devem ser evitados todos os obstáculos, sobretudo os superiores à 50 cm do solo (não perceptíveis pelas pessoas com deficiência visual).
- Ao longo dos percursos, especialmente inclinados, deverão estar presentes corrimãos firmes, se possível em ambos os lados, que sirvam tanto de apoio para aqueles que possuem dificuldade motora, como de guia para as pessoas com déficit sensorial.
- No ingresso e ao longo dos percursos deverá estar disponível uma adequada sinalização clara e facilmente perceptível também por pessoas de baixa visão; deverão, além do mais, serem previstos painéis informativos com escrita em relevo ou em braile, mapas táteis e guias para as pessoas com deficiência visual, dando preferência às guias naturais, quando sejam de significado/entendimento inequívoco. À integração da sinalização se poderão prever posteriores referências como o barulho da água das fontes, sinais luminosos, essências perfumadas.
- Deverão ser identificadas algumas áreas de descanso/repouso dotadas de bancos ou de apoio ciático, sombreadas e, se possível, protegidas das intempéries.
- Deverão ser previstos equipamentos e serviços telefônicos, fontes, lixeiras, postos de informações, sanitários, projetados de modo a poderem ser utilizados por qualquer pessoa.

- Para as áreas caracterizadas por percursos de visita de grande extensão, é conveniente prever na vizinhança de alguns ingressos acessíveis e dos estacionamentos reservados, um “serviço de assistência” onde estarão eventualmente disponíveis auxílio e suporte, tais como cadeiras de rodas, pequenos meios de transporte elétricos individuais (eletro scooter) e/ou veículos elétricos para 3-4 pessoas (carrinho de golfe) conduzidos, sob solicitação, de pessoal treinado. Se o percurso permitir, pode-se pensar também em micro-ônibus elétrico.

ANEXO C

DIRETRIZES PARA A SUPERAÇÃO DE BARREIRAS ARQUITETÔNICAS EM ESPAÇOS URBANOS DE INTERESSE CULTURAL

ANEXO C – DIRETRIZES PARA A SUPERAÇÃO DE BARREIRAS ARQUITETÔNICAS EM ESPAÇOS URBANOS DE INTERESSE CULTURAL, SEGUNDO A PUBLICAÇÃO *LINEE GUIDA PER IL SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE NEI LUOGUI DI INTERESSE CULTURALE* (autores: AGOSTIANO, Maria; BARACCO, Lucia; CAPRARA, Giovanni; PANE, Andrea; VIRDIA, Elisabetta. Tradução nossa).

O problema de acessibilidade refere-se indistintamente a todas as cidades, sobretudo àquelas muito pequenas e situadas em colinas com uma implantação urbana caracterizada de pequenas estradas tortuosas e acidentadas, íngremes declives, becos estreitos, pavimentação irregular, apertadas e ineficientes áreas de descanso, ausência de estacionamentos.

Os problemas nos fortes desníveis que caracterizam muitos centros históricos são de difícil solução na sua globalidade, a não ser recorrendo-se a equipamentos tecnológicos (elevadores, escadas móveis) cujo impacto sobre o território seja adequadamente avaliado.

Diretrizes

- Avaliar, eventualmente com o envolvimento da administração local e das empresas de gestão de transporte público, a acessibilidade das principais áreas urbanas, facilitando o acesso ao local, seja por meio de transporte público ou por meios privados, garantido, para este último caso, estacionamentos reservados e adequadamente distribuídos.
- Com um atento estudo da localidade, procurar identificar alguns itinerários mais facilmente percorríveis ao longo do qual direcionar o público com deficiência.
- Eventuais desníveis de leve altura poderão ser superados com rampas provisórias, facilmente removíveis de acordo com a necessidade. Na presença de desníveis maiores pode-se, ao invés, prever-se a implantação de equipamentos como elevadores (verticais ou inclinados) ou plataformas elevatórias, adequadamente inseridos no contexto circundante.
- O piso dos percursos deve ser, o máximo possível, compactado e bem nivelado para permitir a passagem de cadeiras de rodas, carrinhos etc. No caso de o percurso ser constituído de pavimentação histórica particularmente acidentada e irregular, será conveniente definir pelo

menos uma porção do próprio percurso, com largura suficiente para o trânsito de uma cadeira de rodas, com pavimentação adequada, em adjacência ou em sobreposição reversível, sobre o revestimento original.

- Devem ser evitados todos os obstáculos, sobretudo os superiores à 50 cm do solo (não perceptíveis pelas pessoas com deficiência visual).
- Onde for possível, especialmente em trechos inclinados, posicionar corrimãos firmes, que sirvam tanto de apoio para aqueles que possuem dificuldade motora, como de guia para as pessoas com limitação sensorial.
- Dispor, em pontos estratégicos, uma adequada e clara sinalização, facilmente perceptível também por pessoas de baixa visão; deverão, além do mais, serem previstos painéis informativos com escrita em relevo ou em braile, mapas táteis e guias para as pessoas com deficiência visual, dando preferência às guias naturais, quando sejam de significado/entendimento inequívoco.
- Deverão ser identificadas algumas áreas de descanso/repouso dotadas de bancos ou de apoio ciático, sombreadas e, se possível, protegidas das intempéries.
- Deverão ser previstos equipamentos e serviços telefônicos, fontes, lixeiras, postos de informações, projetados de modo a poderem ser utilizados por qualquer pessoa.

ANEXO D

Critérios de seleção – UNESCO

ANEXO D – Critérios de seleção – UNESCO (*Operational Guidelines* – versão em português)

Para serem incluídos na Lista do Patrimônio Mundial, o bem deverá possuir um valor universal excepcional. Para bens de Patrimônio Cultural, a UNESCO considera que um bem tem um valor universal excepcional se esse bem responder, pelo menos, a um dos critérios que se seguem:

(i) representar uma obra-prima do gênio criador humano;

(ii) ser testemunho de um intercâmbio de influências considerável, durante um dado período ou numa determinada área cultural, sobre o desenvolvimento da arquitetura ou da tecnologia, das artes monumentais, do planejamento urbano ou a criação de paisagens;

(iii) constituir um testemunho único ou pelo menos excepcional de uma tradição cultural ou de uma civilização viva ou desaparecida;

(iv) representar um exemplo eminente de um tipo de construção ou de conjunto arquitetônico ou tecnológico ou de paisagem que ilustre um ou mais períodos significativos da história humana;

(v) ser um exemplo eminente de implantação humana tradicional, da utilização tradicional do território ou do mar, que seja representativo de uma cultura (ou culturas), ou da interação humana com o meio ambiente, especialmente quando este último se tornou vulnerável sob o impacto de uma mutação irreversível;

(vi) estar direta ou materialmente associado a acontecimentos ou a tradições vivas, ideias, crenças ou obras artísticas e literárias de significado universal excepcional (o Comitê da UNESCO considera que este critério deve, de preferência, ser utilizado conjuntamente com outros);

Para ser considerado de valor universal excepcional, um bem deve também responder às condições de integridade e/ou de autenticidade e se beneficiar de um sistema de proteção e gestão adequado para assegurar a sua salvaguarda.

ANEXO E

Mapas do Sítio Arqueológico de Pompeia

ANEXO E – Mapas do Sítio Arqueológico de Pompeia

Mapa Acessibilidade – *Pompei per Tutti*
Disponível em:
http://pompeiisites.org/wp-content/uploads/PIANTA_SCAVI_POMPEI_per-tutti_sito-1.pdf

Mapa fornecido aos visitantes:
(mapa físico presente apenas na versão impressa da Tese)

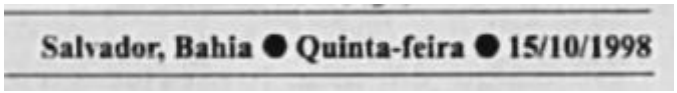
ANEXO F

Artigos do jornal *A Tarde* sobre instalação de passarela para acessibilidade no CHS

ANEXO F

Artigos do jornal *A Tarde* sobre instalação de passarela para acessibilidade no CHS

Outubro/1998



Salvador, Bahia ● Quinta-feira ● 15/10/1998

Esta Edição
5 cadernos - 58 páginas
Capital ..... R$ 1,00
Interior e Sergipe ..... R$ 1,50
Demais estados ..... R$ 2,00

A TARDE

Editorial
Os 86 anos de A TARDE

Ano 86 ● nº 29.051 | Fundador: Ernesto Simões Filho (1886 - 1957) | Salvador, Bahia ● Quinta-feira ● 15/10/1998

Maluf, Itamar e Olívio lideram pesquisa

Dois candidatos do PT, um do PMDB, um do PPB e um do PDT lideram as intenções de votos para o segundo turno das eleições de governador nos quatro primeiros estados onde o Ibope fez pesquisas, além do Distrito Federal. Os petistas são Olívio Dutra (RS) e Cristovam Buarque (DF), que superam seus concorrentes, respectivamente Antônio Brito e Joaquim Roriz, ambos do PMDB. Em Minas, o peemedebista Itamar Franco está à frente do tucano Eduardo Azeredo, em São Paulo o pepebista Paulo Maluf bate o também tucano Mário Covas e no Rio o pedetista Anthony Garotinho venceria César Maia (PTL) se o pleito fosse hoje. A vantagem de Maluf em São Paulo é atribuída ao apoio do derrotado Francisco Rossi, que deixou o PDT, cuja orientação contrariou. O segundo turno nos estados é o principal obstáculo a que o presidente reeleito Fernando Henrique Cardoso anuncie seu novo ministério, cuja composição dependerá do resultado final das urnas. Na Bahia, o governador César Borges disse que não há necessidade de definir por antecipação seu novo secretariado, o que ocorrerá na segunda quinzena de dezembro, portanto poucos dias antes da posse (Págs. 10, 12 e 13).



Marcelinho Carioca comemora o gol que abriu o placar e a goleada sobre o fraco equipe do Equador, na qual Elber foi o principal artilheiro

A TARDE

A TARDE completa hoje 86 anos de existência. A data será assinalada por uma reunião, em nossa sede, da diretoria da Associação Nacional de Jornais (ANJ), entidade a que estão filiados 319 jornais de 24 estados do Brasil, dentre os quais os de maior circulação no país.

Cartões podem cobrar a taxa de permanência

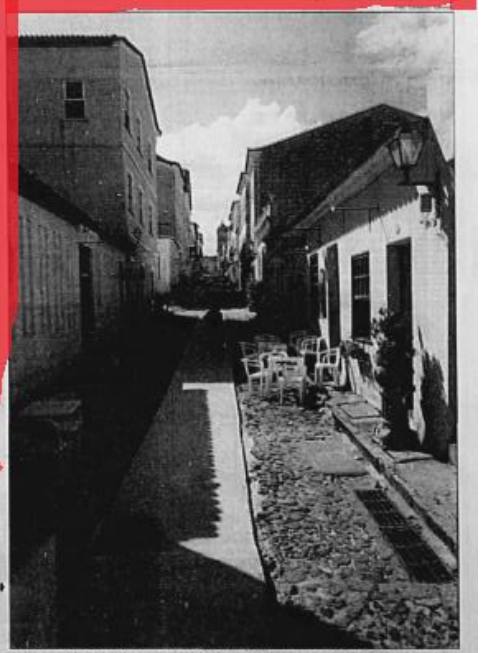
Depois de comemorar a decisão do Ministério da Justiça, que reduziu de 10% para 2% os juros de mora cobrados pelas administradoras dos cartões de crédito. De acordo com o Procon-SP, ao reduzir o juros de mora, o ministério apenas ratificou o que já estava valendo desde 1997. O consumidor continua sujeito ao pagamento de "comissão de permanência" por dias de atraso, com taxas que variam de 9% a 16% ao mês. O programa Comunidade Solidária receberá do Banco Mundial um financiamento de US$ 230 milhões para implantação de novos sistemas de água em 461 [illegible] (A TARDE, Economia).

Seleção goleia fácil o Equador: 5x1

A Seleção Brasileira surpreendeu o torcedor mais otimista e goleou ontem o time do Equador por 5x1, em partida amistosa realizada em Washington. A boa novidade foi o atacante Elber, ao marcar três gols e forte presença de área. Marcelinho Carioca e Cafu completaram o placar. O resultado foi excelente para o técnico Wanderley Luxemburgo, que em poucos dias conseguiu colocar em campo uma equipe solta e descontraída, apesar de o adversário ser considerado fraco e jamais ter vencido o Brasil. Pela Campeonato Brasileiro, Atlético-MG 2x0 Inter-RS e Cruzeiro 2x1 Bragantino. O atacante Agnaldo é mais um problema de escalação no Vitória para o jogo de domingo, contra o Flamengo, e o Bahia espera a decisão da Justiça Desportiva para saber se continua disputando a Série B da competição. Pela Copa Mercosul, Vasco 1x0 Universidad Católica (Chile), Peñarol (Uruguai) 0x2 Corinthians e Boca Juniors (Argentina) 3x0 Flamengo (Cad 3, Págs. 1 a 5).



Um dos cartões-postais da Chapada, o Morro do Capão foi seriamente atingido pelo incêndio



Uma passarela de granito serrado substitui parte de calçamento antigo da Rua das Laranjeiras

Incêndio resiste na Chapada, mas está controlado

Dois focos de incêndio ainda resistem no Parque Nacional da Chapada Diamantina, após a violência das labaredas de mais de quatro metros que destruíram cerca de mil hectares de mata - dez quilômetros quadrados - no Capão, próximo ao Morro do Pai Inácio. De acordo com o subcomandante do 11º Grupamento do Corpo de Bombeiros, tenente Luiz Alvarez, o último grande foco foi extinto na segunda-feira e os dois remanescentes estão sob controle, apesar do acesso difícil a um deles, o de Mirimbus. Testemunha da devastação, o jornalista Aristides Alves defende medidas rígidas contra os agricultores que utilizam a queimada como forma de limpar suas roças.

Soldados acusados de roubar ladrões na Av. Paralela

Uma equipe de policiais militares está sendo acusada de roubar dois assaltantes durante uma blitz na Avenida Paralela. Eles teriam dos ladrões R$ 5.600, um celular, fax e outros objetos. Já em Pero Vaz, na Liberdade, quatro bandidos que estavam escondidos num barraco foram presos por policiais da 2ª Delegacia. Os ladrões fazem parte de uma gangue, integrada por 15 homens, que assaltava bancos e bailous. A quadrilha se reunia diariamente no barraco para planejar os roubos. No local foram apreendidos uma PT 380, uma automática das Forças Armadas e um revólver calibre 38, além de 25 cápsulas de diversos calibres (Cad. 3, Pág. 8).

IPAC substitui pedras antigas de ruas do Pelô

O Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia (Ipac) está substituindo as pedras "cabeça de negro" do calçamento de ruas do Pelourinho por um piso especial, para facilitar o acesso dos deficientes físicos. A idéia está sendo implantada em caráter experimental e será avaliada na próxima segunda-feira pelo diretor regional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), Eduardo Sirnas, que visitará a Rua das Laranjeiras, onde 50 metros do piso original serão trocados por granito serrado. O diretor-adjunto do Ipac, José Guilherme dos Santos Filho, acredita que a obra será aprovada, principalmente pelo caráter social de que se reveste (Pág. 3).

Caderno 2

O primeiro número de A TARDE circulou em 15 de outubro de 1912. Há 86 anos, portanto, nascia o jornal que é quase uma herança de família para os baianos. Quem hoje acessa a *home page* de A TARDE, via Internet, navegando pelos arquivos e editorias, não imagina que ali repousa quase um século de tradição, iniciada por Ernesto Simões Filho, que [illegible] Bahia do início do século um novo estilo de jornalismo. E por falar em jornalismo, Jorge Calmon lança, hoje, na Academia de Letras da Bahia, o livro *As Estradas Correiam para o Sul - Migração Nordestina para São Paulo*. Sobre a publicação, ele conversou com a equipe de reportagem do Caderno 2 (Págs. 1 e 8).

A TARDE
o jornal
Tel.: (071) 200-1234

...uador: 5x1

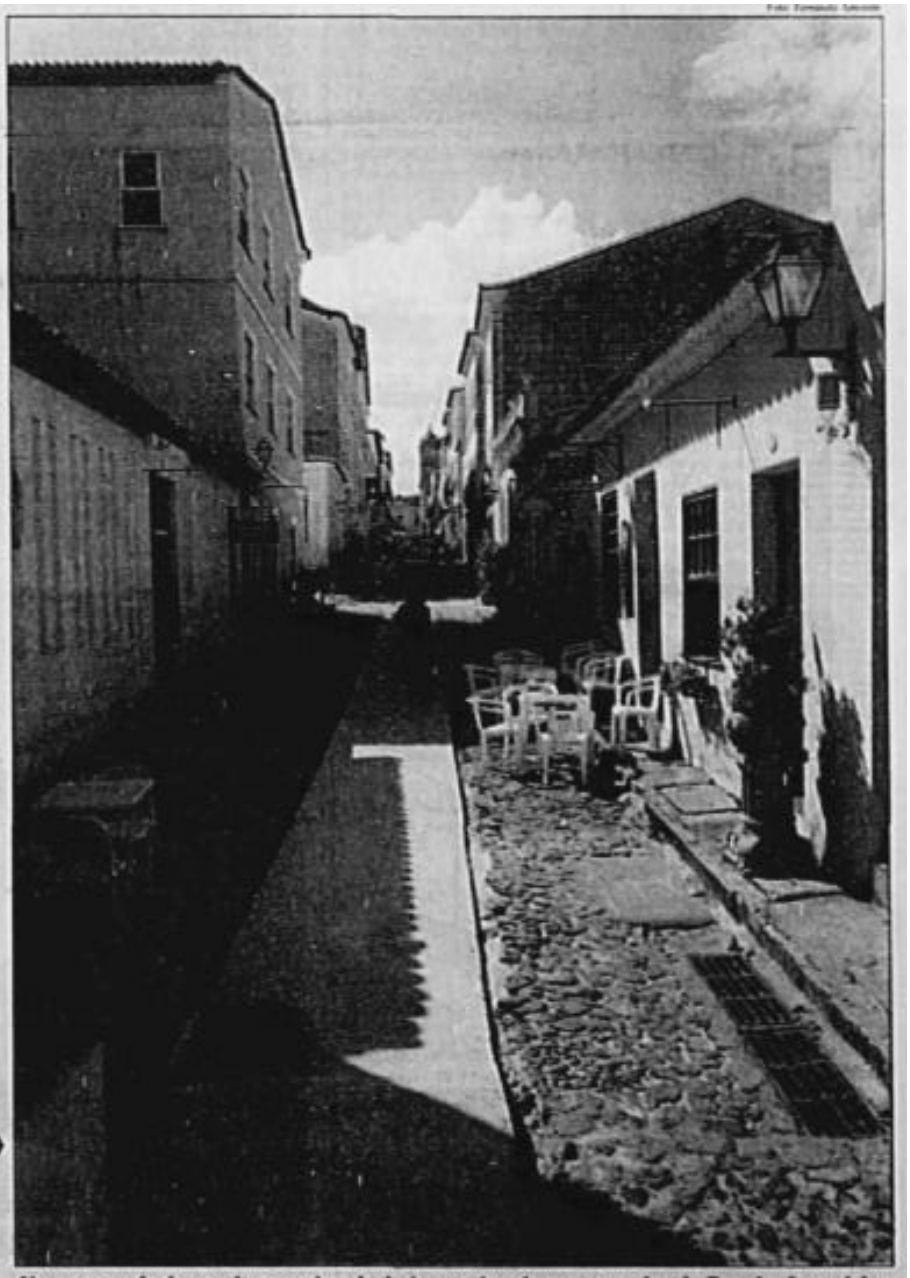
...Brasil. Pela Campeonato Brasileiro, ...tter-RS e Guarani 2x1 Bragantino. ...é mais um problema de escalação ...go de domingo, contra o Flamengo, ...decisão da Justiça Desportiva para ...isputando a Série B da competição. ...l, Vasco 1x0 Universidad Católica ...ruguai) 0x2 Corinthians e Boca Ju... ...x0 Flamengo (Cad 3, Págs. 1 a 5).



...mente atingido pelo incêndio

IPAC substitui pedras antigas de ruas do Pelô

O Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia (Ipac) está substituindo as pedras "cabeça de nego" do calçamento de ruas do Pelourinho por um piso especial, para facilitar o acesso dos deficientes físicos. A idéia está sendo implantada em caráter experimental e será avaliada na próxima segunda-feira pelo diretor regional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), Eduardo Simas, que visitará a Rua das Laranjeiras, onde 50 metros do piso original serão trocados por granito serrado. O diretor-adjunto do Ipac, José Guilherme dos Santos Filho, acredita que a obra será aprovada, principalmente pelo caráter social de que se reveste (Pág. 3).



Uma passarela de granito serrado substitui parte do calçamento antigo da Rua das Laranjeiras

A TARDE **Caderno 2**

O primeiro número de A TARDE circulou em 15 de outubro de 1912. Há 86 anos, portanto, nascia o jornal que é quase uma herança de família para os baianos. Quem hoje acessa a *home page* de A TARDE, via *Internet*, navegando pelos arquivos e editorias, não imagina que ali repousa quase um século de tradição, iniciada por Ernesto Simões Filho, que impôs à Bahia do início do século um novo estilo de jornalismo. E por falar em jornalismo, Jorge Calmon lança, hoje, na Academia de Letras da Bahia, o livro *As Estradas Corriam para o Sul - Migração Nordestina para São Paulo*. Sobre a publicação, ele conversou com a equipe de reportagem do Caderno 2 *(Págs. 1 e 8).*



A TARDE ● Quinta-feira ● 15/10/1998

Falta de armas deixa bairros sem polícia

Adilson Fonseca

Os bairros do Itaigara e Caminho das Árvores e a área que vai do Iguatemi à Avenida Tancredo Neves amanheceram ontem sem o policiamento ostensivo feito pela Polícia Militar. Os 190 homens que compõem o efetivo da 35ª Companhia Independente, responsável pela segurança na área, não saíram às ruas, por causa da falta de viaturas e armamentos. O contingente de policiais, dividido em dois turnos, permanecem o dia todo na porta da unidade, na Alameda das Algarobas, enquanto o seu comandante, capitão PM Paulo César, tentava, sem êxito, resolver os problemas.

Instalada há mais de um mês, a 35ª Cia. Independente da Polícia Militar é subordinada ao 7º Batalhão, com sede no Barbalho, e substitui a 2ª Cia., subordinada ao 16º Batalhão, com sede no Costa Azul. Possui um efetivo de 190 homens e tem como responsabilidade o policiamento ostensivo que vai da passarela de Sussuarana ao Itaigara, Avenida Tancredo Neves até o início da Paralela e área do Iguatemi e Avenida Antonio Carlos Magalhães. Não possui, contudo, sede própria, viaturas e armamentos e, por isso, mesmo não está em condições de operar, como reconheceu o próprio oficial de Relações Públicas da PM, tenente-coronel Cristóvão Pinheiro explicou que a não dispor de sede e equipamentos [illegible] vão Pinheiro. O efetivo é ocioso, só sendo acionado para operações de reforço em casos de jogos na Fonte Nova ou outros eventos de maior porte na área do 7º Batalhão.

Surpresa

A permanência dos policiais militares da 35ª Cia Independente na sede, deixando de fazer o policiamento ostensivo nas ruas, por causa da falta de equipamentos, parece ter pegado todo o comando geral da Polícia Militar de surpresa ontem pela manhã. O chefe do Copom, tenente-coronel Antonio Carlos Machado, disse que o 7º Batalhão, ao qual a companhia está subordinada, possui armas suficientes, inclusive as novas pistolas semi-automáticas PT-380, que podem disparar até 16 tiros sem recarga. Ele admitiu que, teoricamente, quem deveria estar fazendo esse policiamento seria o efetivo do próprio batalhão.

Em várias ruas do Itaigara, ontem, só havia policiamento nas proximidades dos dois módulos policiais em frente aos shoppings Iguatemi e Itaigara e na porta da agência do Bradesco do Iguatemi. Nas ruas, viaturas e policiais a pé não foram vistos. O tenente-coronel Cristóvão Pinheiro explicou que a [illegible] [illegible] [illegible]



A faixa de granito substitui as pedras "cabeça de nêgo" tradicionais das ruas do Centro Histórico

Calçamento tradicional cede espaço ao cimento no centro

Com base na tendência que vem sendo implantada em diversas cidades históricas do mundo, o Ipac iniciou um processo de substituição de parte da pavimentação do Pelourinho, constituída de pedras irregulares conhecidas como "cabeça de nêgo", por um piso especial que facilitará o acesso de portadores de deficiência física ao Centro Histórico de Salvador, conforme explica o diretor-adjunto do Ipac, José Guilherme dos Santos Filho.

A idéia está sendo implantada em caráter experimental e deverá passar, nesta segunda-feira, pela avaliação do diretor-regional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), Eduardo Simas, que visitará a Rua das Laranjeiras onde 50 metros do piso original estão sendo substituídos por granito serrado, permitindo o acesso direto da via ao estacionamento.

Segundo José Guilherme, a proposta é de iniciativa do Projeto Pelourinho Dia e Noite e busca atender a antiga reivindicação dos deficientes físicos que reclamam das dificuldades para transitar no Centro Histórico, especialmente em cadeira de rodas. O diretor do Ipac assegura que a substituição do piso original em alguns trechos de acesso dos estacionamentos às ruas e praças do Pelourinho não irá descaracterizar o local, já que o novo piso se integrará às características das pedras "cabeça de nêgo".

Ampliação

O diretor do Ipac esclareceu ainda que a implantação do novo piso atende aos critérios estabelecidos pelo Iphan, devendo ser submetido à aprovação do órgão. A obra está custando R$ 21 mil e o projeto prevê a implantação de piso semelhante em um quilômetro de ruas onde não há trânsito de veículos. "Caso seja aprovado, vamos estender a proposta a outras vias, possibilitando assim o fácil acesso de deficientes físicos a todos os locais do Pelourinho", explica José Guilherme, acrescentando que a proposta inicial pode sofrer alterações, mas deve ser mantida na sua concepção original.

A experiência foi inspirada em cidades históricas de Portugal, França, além de Ouro Preto, que já implantaram propostas semelhantes visando facilitar a circulação de portadores de deficiência física nos centros, atesta o diretor do Ipac, informando que a obra deverá estar concluída na próxima segunda-feira, quando será inspecionada pelo diretor do Iphan.

José Guilherme não acredita que a obra seja condenada pela direção do Iphan, não só por se espelhar em outras iniciativas existentes em centros históricos, mas também pelo seu caráter social. "Até porque não haverá grandes diferenças entre os dois tipos de pisos", ressalta o diretor do Ipac.

A TARDE ● Terça-feira ● 20/10/1998



Parte da comitiva presidencial desceu, mas Menem ficou dormindo

Menem passa por Salvador, mas prefere ficar no avião

O presidente da Argentina, Carlos Menem, não desembarcou e frustrou a expectativa do grande número de jornalistas que estiveram ontem na Base Aérea de Salvador, onde seu avião, um Boeing 757 denominado "Tango I", aterrissou às 17h05, numa escala técnica para abastecimento e limpeza. O tempo de permanência da aeronave do presidente argentino em solo baiano foi de exatamente uma hora, tendo o chanceler Guido Di Tella e alguns membros da comitiva, formada por cerca de 20 pessoas, descido da aeronave, mas também sem ter contato com os jornalistas.

O cerimonial do presidente argentino dispensou as honras e apenas o chefe do cerimonial do governo da Bahia, José Saripapo, esteve na Base Aérea. O objetivo dos jornalistas baianos era ouvir do presidente da Argentina as principais decisões aprovadas na VIII Cúpula Ibero-Americana, realizada na cidade do Porto, em Portugal.

Apesar da previsão de que o presidente não deixaria o avião, foi montada toda uma infra-estrutura na Base Aérea para receber Carlos Menem. Baianas de acarajé estavam prontas para a recepção. Alguns membros da comitiva experimentaram o quitute baiano e até ensaiaram uma visita *ao free shop* do aeroporto, mas a intenção foi frustrada em decorrência da rapidez da permanência do avião em solo baiano.

Fonte da delegação argentina justificou a atitude de Menem com o cansaço da viagem de mais de dez horas, mais as cinco que separam a capital baiana de Buenos Aires. Apenas a informação de que o presidente estava cansado das reuniões e da própria viagem – e que estava dormindo – foi repassada aos jornalistas que tentaram uma entrevista.

Caminhoneiros param em postos como protesto contra frete baixo

Dezenas de caminhões e carretas estão "encalhados" nos postos de gasolina da BR-324, à entrada de Salvador, porque os empresários baianos não estão querendo pagar o valor do frete cobrado pelos caminhoneiros. Nos demais estados, o frete chega a custar R$ 1 para cada quilômetro rodado, enquanto na Bahia o valor máximo oferecido é de R$ 0,25. Só para se ter uma idéia do disparate, a viagem São Paulo-Salvador sai por R$ 1,4 mil para os caminhoneiros, enquanto o retorno fica por apenas R$ 450, ou seja, menos de um terço.

"É o pior é que as empresas baianas ainda exigem o custo da descarga pela nossa conta. É um absurdo", queixa-se o gaúcho Paulo Juarez. Para Wilson Gava, que vem de Santa Catarina, "o empresário da Bahia quer o caminhoneiro trabalhando de graça". O capixaba Aristeu Otávio está há mais de uma semana num posto de gasolina, sem encontrar um "preço justo para retornar", como ele mesmo frisa. De acordo com Pedro Barroso, também oriundo do Espírito Santo, "isso é reflexo da política aplicada no estado".



Protestando contra baixos preços dos fretes, os caminhoneiros esperam solução nos postos da BR-324

Fama

A mesma crítica é feita pelo caminhoneiro José Antônio Oliveira, de Sergipe, que acusa os postos policiais de Alagoinhas e Dias D'Ávila como os mais furiosos na cobrança de "pedágios ilegais" (propinas). "Quando a gente entra na Bahia, tem que costurar os bolsos da calça", compara.

O gaúcho Nicomedes Luiz Caetano também faz comentários depreciativos, destacando "os baianos possuem os piores postos de combustível do país". Segundo ele, os serviços são bastante precários. "Até água falta nos banheiros para lavar as mãos". Ele, que estava parado há quatro dias nos 21 quilômetros da BR-324, estavam parados, ontem pela manhã, mais de 100 caminhões e carretas. Os motoristas garantem que não vão se dobrar ao valor dos fretes oferecidos pelos empresários e prometem ficar parado', alegam.

TJ suspende liminar de loteamento

O presidente do Tribunal de Justiça do Estado, desembargador Italy Fonseca, suspendeu a liminar concedida pela juíza da 7ª Vara da Fazenda Pública, Lisbeta Maria Santos, ao proprietário do Loteamento Lagoas de Ipitanga, Luís Carlos Anunciação Araújo. Na decisão, o desembargador considera que, mantida, a liminar poderia resultar em lesão grave e de difícil reparação ao interesse público e afirma estar "convencido da real possibilidade de prejuízo à ordem e ao interesse público". Com esta decisão, a Sucom poderá dar início às ações fiscais contra o loteamento, situado em zona de preservação rigorosa do município de Salvador.

A decisão do desembargador foi publicada no Diário Oficial do Poder Judiciário na última sexta-feira e coloca um ponto final na destruição de um importante ecossistema da cidade. Situada em Praias do Flamengo, a área onde está localizado o loteamento pertence ao Parque Metropolitano das Lagoas e Dunas de Abaeté. Além disso, é Área de Proteção Ambiental, decretada pelo estado e área de Desapropriação do Aeroporto Luís Eduardo Magalhães.

Para realizar as obras do loteamento, o proprietário, Luís Carlos Anunciação Araújo, conseguiu um alvará da Prefeitura de Lauro de Freitas, apesar do terreno, de 181 mil metros quadrados, estar localizado dentro do município de Salvador, conforme registro geral do 2º Ofício de Imóveis e Hipotecas da cidade, onde é claramente documentado que o terreno está inscrito no subdistrito de São Cristóvão e distante dos limites dos municípios de Salvador e Lauro de Freitas. Em maio, a Sucom embargou as obras e demoliu o estande de vendas do Loteamento Lagoas de Ipitanga. As obras prosseguiram, destruindo dunas e vegetação, amparadas na liminar expedida pela juíza da 7ª Vara da Fazenda Pública.



Os pais adquirem as fitas para os filhos enquanto torcem para ganhar o carro zero quilômetro

Leitores e assinantes ainda podem adquirir as fitas da Vídeo Coleção

Teve uma boa aceitação, sobretudo entre o público infantil, a nova promoção de A TARDE, "*Vídeo Coleção Premiada do Guga*", lançada ontem. O filme "*Hiistória sem fim*", um grande sucesso do cinema para crianças, foi a primeira fita de vídeo distribuída com a edição diária do jornal e que prossegue nas próximas segundas-feiras, até 23 de novembro. A fita pode ser adquirida nas bancas de revista ou com os jornaleiros, pelo qual o leitor paga apenas R$ 4,90, além do preço de um exemplar de A TARDE. Para os assinantes, ela estará disponível nos postos de classificados do jornal, por apenas R$ 3,50.

Além da fita de vídeo, com um grande sucesso do cinema infantil, a promoção, que está sendo lançada na Bahia por A TARDE em parceria com o apresentador de televisão Guga Liberato, inclui também a distribuição de três automóveis Fiat Palio, zero quilômetro, e sete mil brinquedos, para os leitores que adquirirem fitas premiadas.

Para ser premiado, o leitor precisa adquirir a edição de A TARDE, justamente com o vídeo, e torcer para que a etiqueta afixada em cada fita traga a indicação de um prêmio. Para saber se a sorte lhe favoreceu, basta raspar a etiqueta e, se estiver premiada, dirigir-se à sede de A TARDE, na Avenida Tancredo Neves, número 1.09[illegible] para receber o prêmio indicado no cupom.

Na próxima segunda-feira, "*Vídeo Coleção Premiada do Guga*" coloca à disposição o filme "*Onde está Wally?*". Os demais lançamentos serão "*Globetrotters Rangers*", 2 de novembro, "*Heróis dos setores*" 9 de novembro, "*Smorfs*", 16 de novembro, "*Hércules*", 23 de novembro.

Passarela de granito é retirada do Pelourinho

Em apenas dois dias a passarela de granito serrado, que estava sendo construída ao longo da Rua das Laranjeiras, no Pelourinho, foi retirada por determinação do governador César Borges que atendeu aos inúmeros protestos enviados pela comunidade, por fax e telefone, alegando que "a obra descaracterizava o local". Ontem à tarde, os operários finalizavam o revestimento com pedras "cabeça de negro", devolvendo ao histórico logradouro seu formato original. A passarela, que cortaria ao meio toda a extensão da rua e serviria para deficientes físicos, motivou a demissão do diretor adjunto do Ipac (Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural), José Guilherme Santos.

Procurada ontem à tarde, a diretora do Ipac, Adriana Castro, não foi encontrada na sede do órgão. Ela, juntamente, com a secretária da Cultura e Turismo em exercício, Sônia Bastos, assinaram a demissão do diretor adjunto. No Ipac, a assessoria de comunicação limitou-se a informar que a diretora "não tinha nada a comentar" sobre a polêmica passarela e que "agia em conformidade com determinação do governador".

Ainda segundo sua assessoria, a diretora desconhecia a decisão do diretor adjunto de construir a passarela para deficientes: "O Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) não foi consultado e chegou a embargar a obra". Considerada como "idéia absurda" pelo governador César Borges e "em desacordo com a política cultural do estado, que investe na preservação do patrimônio com suas características originais", a passarela cortaria toda a Rua das Laranjeiras. "Fazer e desfazer uma obra dessa custa dinheiro e o contribuinte é quem sempre termina pagando", criticou a turista paulista, Sérgio Adriano Nunes.



Calçamento original já está sendo reposto

Prêmios entregues no sábado

Por um atraso no esquema de transporte, neste semana inicial, os prêmios da "Vídeo Coleção Premiada do Guga" começam a ser distribuídos a partir do próximo sábado. Em compensação, a primeira fita da coleção, "História Sem Fim", que acompanharia a edição do jornal apenas ontem, estará disponível também hoje e amanhã nos principais bancas ou com jornaleiros e agentes de A TARDE no interior.

Coelba explica

Com relação à reportagem "Piratha sofre com a Coelba", contendo queixas de moradores sobre as constantes e não-explicadas quedas nos fornecimentos de energia elétrica, a Coelba encaminhou à Redação de A TARDE, os seguintes esclarecimentos:

"*Visando realizar serviços de manutenção preventiva, dentro do programa de melhoria de rede elétrica, a Coelba vem, nas últimas semanas, efetuando desligamentos programados e manobras no bairro da Pituba e áreas próximas ao Jardim dos Namorados. Estas manobras são necessárias para implantação, dentro do plano de expansão, de redes novas compactas que evitam defeitos causados pelo contato das árvores com a rede elétrica, além de suportar melhor os efeitos da maresia e os ventos fortes, fatores de risco comuns a toda orla marítima. Informamos que dentro de 15 dias os serviços estarão concluídos*".

Concurso de juiz

Duzentos e doze candidatos obtiveram aprovação na primeira prova escrita do concurso para juiz de Direito do Tribunal de Justiça, realizada no começo do mês, informou ontem o presidente da Comissão do Concurso, desembargador Gérson Pereira. A próxima prova está confirmada para o dia 7 de novembro, em local e horário ainda a serem definidos. No total, lembrou o desembargador, o concurso consta de três provas escritas e uma oral, além da aferição de títulos e exame de saúde. O concurso é para o preenchimento de 148 vagas existentes em diversas comarcas do estado.

A relação completa dos 212 candidatos aprovados na primeira prova está publicada na edição de hoje, do Diário do Poder Judiciário. A lista está, também, na Internet, no endereço http://www.tj.ba.gov.br, da home page do Tribunal de Justiça.



Semana da Asa reúne autoridades

Como parte das comemorações da Semana da Asa, o governador César Borges, o senador Antonio Carlos Magalhães, o deputado federal Inocêncio de Oliveira (PFL-PE), o senador eleito Paulo Souto e o prefeito de Salvador, Antonio Imbassahy, participaram ontem de um almoço (jantar) com os representantes dos comandos militares na Bahia. A reunião aconteceu num restaurante do Aeroporto Internacional de Salvador Deputado Luís Eduardo Magalhães. O almoço entre as autoridades, também conhecido como Ramadan, já se tornou uma tradição e este ano reuniu ainda o presidente da Assembléia Legislativa, Antônio Honorato, o presidente da Câmara de Vereadores de Salvador, Gilberto José, além do presidente do Tribunal de Justiça do Estado, Jatahy Fonseca. As autoridades militares foram representadas pelo comandante da Base Aérea, coronel-aviador Francisco Joselí Parente Camelo, pelo coronel Cassivaldo Costa Santos, representando o Comando da VI Região Militar, e do chefe do Estado-Maior do 2º Distrito Naval, Jacrte da Silva Bazyl, representando o Comando de II Distrito Naval.

Passarela de granito é retirada do Pelourinho

Em apenas dois dias a passarela de granito serrado, que estava sendo construída ao longo da Rua das Laranjeiras, no Pelourinho, foi retirada por determinação do governador César Borges que atendeu aos inúmeros protestos enviados pela comunidade, por fax e telefone, alegando que "a obra descaracterizava o local". Ontem à tarde, os operários finalizavam o recalçamento com pedras "cabeça de nego", devolvendo ao histórico logradouro seu formato original. A passarela, que cortaria ao meio toda a extensão da rua e serviria para deficientes físicos, motivou a demissão do diretor adjunto do Ipac (Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural), José Guilherme Santos.

Procurada ontem à tarde, a diretora do Ipac, Adriana Castro, não foi encontrada na sede do órgão. Ela, juntamente, com a secretária da Cultura e Turismo em exercício, Sônia Bastos, assinaram a demissão do diretor adjunto. No Ipac, a assessoria de comunicação limitou-se a informar que a diretora "não tinha nada a comentar" sobre a polêmica passarela e que "agia em conformidade com determinação do governador".

Ainda segundo sua assessoria, a diretora desconhecia a decisão do diretor adjunto de construir a passarela para deficientes: "O Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) não foi consultado e chegou a embargar a obra". Considerada como "idéia absurda" pelo governador César Borges e "em desacordo com a política cultural do estado, que investe na preservação do patrimônio com suas características originais", a passarela cortaria toda a Rua das Laranjeiras. "Fazer e desfazer uma obra dessa custa dinheiro e o contribuinte é quem sempre termina pagando", criticou o turista paulista, Sérgio Adriano Nunes.

Foto: Carlos Casaes



Calçamento original já está sendo reposto

A TARDE ● Sábado ● 31/10/1998

RECLAMAÇÕES



Alta velocidade e insegurança na ligação orla/Paralela

Ladrões atacam na Avenida Pinto de Aguiar

Os assaltantes estão tomando conta da Avenida Pinto de Aguiar, ligação entre a Avenida Paralela (Posto 2) e a orla, trecho de Patamares. Os ladrões atacam principalmente estudantes da Ucsal, colégios, bares e outros estabelecimentos comerciais existentes naquela área. A ação dos criminosos se concentra principalmente à noite, e nos horários em que as pessoas estão chegando às suas residências. Nas proximidades fica a sede da Cia. Polícia Ambiental, mas isso de nada adianta, relata um morador. Além da falta de segurança, os moradores estão enfrentando dificuldades para atravessar a pista. "Os carros só passam aqui em alta velocidade. Tiraram os quebra-molas e não colocaram nenhuma sinalização. Não há um policial sequer para fiscalizar os motoristas imprudentes", desabafa um morador, citando que nos últimos agos três pessoas já morreram atropeladas no local.

Lixo na Rua Miguel Gustavo

Os moradores da Rua Miguel Gustavo, em Brotas, estão indignados com o desprezo com que vêm sendo tratados pelos poderes públicos municipais. Eles pagam a taxa de lixo todos os meses, mas a Limpurb só faz coleta três vezes por semana. Por conta disto, "a rua está mais suja do que nos tempos da administração de Lídice da Mata". Esta via fica numa área de Brotas considerada nobre, mas os moradores dizem que estão sendo discriminados.

Interrupções de energia no Costa Azul

O leitor Wlamir Ribeiro, residente no Costa Azul, critica o serviço prestado pela Coelba. Relata que as interrupções de energia no bairro estão passando dos limites e tirando a paciência dos usuários. Cita o exemplo do domingo, dia 18, quando ocorreram 16 interrupções. "Como sei? Explico: cada vez que meu aparelho de fax é ligado, um pedaço de papel é cortado. Pela manhã havia 16 pedaços de papel no aparelho. Mesmo que não pagássemos nada pelo serviço, seria caro", lamenta.



Telefone cortado sem aviso

A Telebahia cortou a linha telefônica do usuário sem ao menos enviar um aviso. O prejudicado alegou não haver pago porque não recebera a conta (a culpa é sempre dos Correios), mas foi imediatamente à loja do Iguatemi, onde saldou seu débito e ainda pagou antecipadamente a conta que vai vencer em 10.11.98, obtendo a informação de que seu telefone seria religado a partir das 18 horas do mesmo dia (28.10). Como até as 11 horas do dia seguinte ainda não conseguira seu intento, solicita que, no futuro, a Telebahia tenha mais consideração com seus usuários, pois em tais casos um funcionário da empresa deveria telefonar avisando que a conta está em atraso e dando um prazo de 48 horas. Afinal, o usuário não tem culpa pelo não recebimento de contas a pagar.

N.R. Com relação à nota "IPS não marca consulta e irrita segurados", publicada nesta coluna na edição de quinta-feira última, recebemos da Assessoria de Imprensa do Instituto de Previdência do Salvador – IPS – o seguinte esclarecimento: "O serviço de marcação de consultas médicas não funcionou apenas na sexta e segunda-feira, quando o sistema informatizado esteve fora do ar por questões técnicas. Feitos os reparos pelos técnicos do Centro de Processamento de Dados do IPS, que precisaram, inclusive, reimplantar o sistema de marcação, na terça-feira já estava marcando normalmente as consultas. Quanto à área odontológica, o sistema implantado – para enfrentar a grande demanda – estabelece a realização dos exames sete dias após a marcação. Não foram marcadas consultas no período citado porque o prazo dos exames coincidiria com os feriados de 30 deste (antecipação do Dia do Servidor Público) e 2 de novembro. Mas a marcação de consultas odontológicas também já está funcionando normalmente".

E-mail para esta coluna: **miro@atarde.com.br**

Retirada de passarela ainda causa polêmica no Pelourinho

A retirada da passarela no Centro Histórico, que seria utilizada preferencialmente por deficientes físicos, continua gerando polêmica. A reclamação desta vez partiu de Clédson de Oliveira Cruz, presidente da Associação Municipal e Metropolitana das Pessoas Portadoras de Deficiência (Ambdef), ao afirmar que os deficientes físicos também têm o direito de passar pelo Centro Histórico. Ele informou que a entidade acionou o Ministério Público sobre a questão, "pois nós temos o direito de percorrer o Pelourinho".

O dirigente discordou da informação do Ipac de que a colocação da passarela – retirada rapidamente após ser feita – estaria descaracterizando o tipo de calçamento do local que seria feito principalmente com as pedras *cabeça de negro*. Clédson Cruz falou que se for levado em conta o piso original, seria de chão batido, entendendo que o calçamento envolve além dessas pedras, cascalho e tijolos, "numa clara situação de descaracterização", frisa ele, de acordo com a ótica dos preservacionistas.

Ele defendeu que todas as áreas do Centro Histórico adequem-se aos interesses da população, conforme vem ocorrendo desde a fundação da cidade, lembrando que ao se falar em manutenção das características originais, "o Pelourinho transformou-se num arco-íris quando os casarões eram pintados todos na cor branca". Para o presidente da Ambdef, as mudanças ocorridas em quase 450 anos foram necessárias para o maior conforto da população.



Clédson Cruz (na cadeira de rodas) diz que o calçamento do Pelourinho já está descaracterizado

A construção da passarela e outras ações benéficas aos deficientes beneficiariam várias pessoas de Salvador e que visitam a cidade. Ele informou que 10% da população brasileira, aproximadamente 15 milhões de brasileiros e 10% do contingente populacional da Bahia, algo em torno de 1,2 milhão, são deficientes, e que não podem ser desprezados quando ocorrem intervenções na arquitetura. No caso do Pelourinho, ele reivindica a construção de passarelas e rampas para facilitar o acesso dos deficientes a sanitários especiais.



Especialistas dizem que cuia à metade o número de filhos por família

Cai índice de natalidade no Brasil, segundo a ONU

A Conferência Internacional Sobre a População e Desenvolvimento, promovida pela Organização das Nações Unidas (ONU) e realizada no mês passado, no Cairo (Egito), discutiu a saúde da mulher e as políticas públicas no tocante à reprodução humana. Após um mês e meio do encontro mundial, profissionais de saúde, organizações não-governamentais e representantes dos setores públicos, discutiram quinta-feira e ontem, em Salvador, os impactos da conferência realizada naquele país e analisaram o relatório final do encontro.

O evento intitulado "Saúde e Direitos Reprodutivos no Brasil" considerou, com base na realidade brasileira, os reflexos das decisões tomadas no Cairo. A médica Estela Aquino, ligada à Universidade Federal da Bahia, observou que houve queda na reprodução da mulher brasileira nos 30 últimos anos. Até a década de 60 era comum a mulher ter em média seis filhos e hoje é de apenas duas crianças. Além dos métodos contraceptivos, ela cita como fatores o aspecto econômico, cultural, maior informação por parte da mulher e o crescimento da mão-de-obra feminina no mercado de trabalho.

Durante os dois dias do encontro em Salvador foram analisados a diversidade da estrutura e da composição familiar, o desenvolvimento de políticas e leis que dêem melhor apoio às famílias, melhorias nas condições trabalhistas, sociais e assistenciais para que a maternidade não seja obstáculo para o ingresso da mulher no mercado de trabalho. Destacou-se também o apoio socioeconômico à família, os direitos à reprodução, planejamento familiar, prevenção contras as doenças sexualmente transmissíveis e a Aids. Outra questão importante é a atenção especial aos adolescentes.

Estela Aquino observou que a reprodução humana suscita profundo interesse, levando-se em conta que o controle não seja feito de forma autoritária. Ela citou também a humanização do aborto no setor público (o aborto legal), informando sobre a existência de 20 hospitais que já oferecem esse serviço. A médica frisou ainda que tem que se mudar a visão preconceituosa sobre o aborto incompleto – casos de mulheres que chegam aos hospitais com seqüelas após terem feito abortos de forma clandestina. Essas mulheres geralmente são maltratadas nas unidades de saúde.

Congresso mostra técnica para a depilação à laser

Uma depilação à laser sem contra-indicações, rápida e indolor, qualidades acessíveis também ao tratamento de rejuvenescimento da pele feito através do mesmo processo. Estas vantagens são oferecidas pelo Softlight, uma técnica desenvolvida por médicos estrangeiros e que já conquistou a aprovação da FDA (Food and Drug Administration), instituição americana que fiscaliza produtos direcionados à saúde.

O método está sendo apresentado em Salvador, durante o X Congresso Brasileiro de Cirurgia Dermatológica. Ontem, André de Betton um dos diretores da SPA Brasil, empresa responsável pela comercialização do produto no país, reuniu a imprensa, no Fiesta Bahia Hotel, para apresentar detalhes sobre a técnica que disse reunir avanços significativos em relação aos tratamentos já disponíveis para este fim.

Apresentou o método como diferenciado dos tratamentos com lasers em oferta no mercado, que impõem restrições à peles claras e pêlos escuros, além de ocasionarem efeitos como hipersensibilidade e necessidade de se evitar o sol por períodos prolongados ou riscos de alterações na pigmentação da pele, pois a melanina, substância que a protege dos raios ultravioletas é destruída ao mesmo tempo que os pêlos. "A novidade do método é a utilização de uma loção que direciona a ação do laser, oferecendo maior segurança", explicou Betton, ex-presidente da Mesbla e atual presidente da ACV Comércio e Participações.

Os custos de tratamento são de aproximadamente 300 dólares por hora para depilação e de 400 dólares para rejuvenescimento. "São preços acessíveis pois para retirar pêlos das axilas por exemplo é necessário apenas 40 minutos. Além disso a necessidade de retoques para manter os pêlos ocorre em um período maior", contou Botton.

Segundo ele, a primeira aplicação do método elimina cerca de 30% dos pêlos definitivamente. Nas demais a eliminação é feita progressivamente, variando de acordo com características pessoais, de seis a oito aplicações, em um período de 12 a 15 meses. Na área de rejuvenescimento e peeling o processo atua de uma forma capaz de anular as rugas mais finas, eliminar as células mortas e aumentar a elasticidade da pele.



Botton diz que o novo método é eficiente



Criança necessita de cirurgia

Sueli Conceição de Oliveira, mãe do bebê Maria Luiza de Oliveira Santos *(foto)*, esteve na redação de A TARDE para pedir, mais uma vez, ajuda da comunidade médica. A menina Maria Luiza, hoje com seis meses, precisa se submeter a duas cirurgias para abertura do ânus. Um problema congênito a fez nascer sem o ânus e, agora, está se submetendo a uma série de exames para fazer a cirurgia. Esta é a preocupação dos familiares da garotinha.

A mãe, Sueli, não sabe qual o hospital que poderá receber sua filha. Ela teme enfrentar a mesma via crucis pela qual passou desde o nascimento da menina, em 30 de abril deste ano. Ela lembrou que nos primeiros 15 dias de nascida, a filha passou os momentos mais críticos de sua vida. Além da imperfuração do ânus, Maria Luiza apresentava também problema de esôfago, que a impedia de receber alimentação via oral. Teve que fazer uma cirurgia de urgência de colostomia, no Hospital Sagrada Família, para corrigir o problema.

Hoje, a criança está bem melhor de saúde, segundo afirmou a mãe, mas ainda necessita de medicamentos para aliviar o vômito e sua saúde só será completa, após as cirurgias. Sueli de Oliveira está preocupada porque não sabe se esse tipo de cirurgia pode ser realizada na Bahia e se ela poderá ser feita pelo SUS, daí a necessidade de uma orientação médica. Ontem, ela agradeceu à equipe médica que ajudou sua filha e a senhora Maria Betânia Silva Costa, que, sensibilizada com a situação da criança, encaminhou o seu tratamento no hospital.

Retirada de passarela ainda causa polêmica no Pelourinho

A retirada da passarela no Centro Histórico, que seria utilizada preferencialmente por deficientes físicos, continua gerando polêmica. A reclamação dessa vez partiu de Clédson de Oliveira Cruz, presidente da Associação Municipal e Metropolitana das Pessoas Portadoras de Deficiência (Ambdef), ao afirmar que os deficientes físicos também têm o direito de passar pelo Centro Histórico. Ele informou que a entidade acionou o Ministério Público sobre a questão, "pois nós temos o direito de percorrer o Pelourinho".

O dirigente discordou da informação do Ipac de que a colocação da passarela – retirada rapidamente após ser feita – estaria descaracterizando o tipo de calçamento do local que seria feito principalmente com as pedras *cabeça de negro*. Clédson Cruz falou que se for levado em conta o piso original, seria de chão batido, entendendo que o calçamento envolve além dessas pedras, cascalho e tijolos, "numa clara situação de descaracterização", frisa ele, de acordo com a ótica dos preservacionistas.

Ele defendeu que todas as áreas do Centro Histórico adequem-se aos interesses da população, conforme vem ocorrendo desde a fundação da cidade, lembrando que ao se falar em manutenção das características originais, "o Pelourinho transformou-se num arco-íris quando os casarões eram pintados todos na cor branca". Para o presidente da Ambdef, as mudanças ocorridas em quase 450 anos foram necessárias para o maior conforto da população.

Foto: Paulo Munhoz



Clédson Cruz (na cadeira de rodas) diz que o calçamento do Pelourinho já está descaracterizado

A construção da passarela e outras ações benéficas aos deficientes beneficiariam várias pessoas de Salvador e que visitam a cidade. Ele informou que 10% da população brasileira, aproximadamente 15 milhões de brasileiros e 10% do contingente populacional da Bahia, algo em torno de 1,2 milhão, são deficientes, e que não podem ser desprezados quando ocorrem intervenções na arquitetura. No caso do Pelourinho, ele reivindica a construção de passarelas e rampas para facilitar o acesso dos deficientes a sanitários especiais.