

# A ACESSIBILIDADE NAS CIDADES HISTÓRICAS

## LA ACCESIBILIDAD EN LAS CIUDADES HISTÓRICAS

## ACCESSIBILITY IN HISTORICAL CITIES

### GEHRING, JULIO

Mestre em Engenharia Civil, Faculdade Estácio, [jgehring@nlink.com.br](mailto:jgehring@nlink.com.br)

### GEHRING, ANTONIETA

Graduada em Arquitetura e Urbanismo, J.Gehring Ltda, [antonietabg@gmail.com](mailto:antonietabg@gmail.com)

#### RESUMO

Este estudo tem por base a acessibilidade em cidades históricas, nacionais e internacionais, e leva em consideração o que essas têm a oferecer em termos de acesso sem barreiras, especialmente às pessoas que possuem algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida, ou que necessitem de qualquer equipamento auxiliar na sua locomoção e que lhes dê a oportunidade de ver, vivenciar e experimentar aquele lugar histórico. De maneira geral, as adaptações são parciais e pontuais, permitem o acesso a determinados ambientes ou monumentos, mas não há uma preocupação em promover o acesso pleno, quando é o caso, por exemplo, de um sítio histórico, limitando as pessoas a alguns espaços, de maneira que reduz totalmente o modo de ver e sentir o lugar. Ou seja, há necessidade de políticas públicas sensíveis à acessibilidade aplicadas às cidades históricas. As normas técnicas preveem que o ambiente deve assegurar às pessoas a acessibilidade com segurança e autonomia. No entanto, diversas das adaptações realizadas, parecem prever acessibilidade somente para pessoas que estejam acompanhadas de outras pessoas, como parentes ou amigos que lhes deem suporte para transpor barreiras ou acessos difíceis, ignorando aquelas que pretendem usufruir de sua autonomia, para visitar pontos de seu interesse de forma independente. A preocupação em relação à acessibilidade deve contemplar todos os usuários, seja ele morador, turista, ou trabalhador no local, assim como, oferecer segurança e qualidade nas adaptações, visando sustentabilidade e inclusão social.

**PALAVRAS CHAVES:** acessibilidade, cidades históricas, segurança, autonomia.

#### RESUMEN

Este estudio se basa en la accesibilidad en ciudades históricas, nacionales e internacionales, y tiene en cuenta lo que estas tienen que ofrecer en términos de acceso sin barreras, especialmente a las personas con algún tipo de discapacidad o movilidad reducida, o que necesiten cualquier tipo de discapacidad equipo auxiliar en su locomoción y que les dé la oportunidad de ver, vivenciar y experimentar ese lugar histórico. En general, las adaptaciones son parciales y puntuales, permiten el acceso a determinados ambientes o monumentos, pero no hay una preocupación en promover el acceso pleno, cuando es el caso, por ejemplo, de un sitio histórico, limitando a las personas a algunos espacios de manera que reduce totalmente el modo de ver y sentir el lugar. Es decir, hay necesidad de políticas públicas sensibles a la accesibilidad aplicadas a las ciudades históricas. Las normas técnicas prevén que el medio ambiente debe asegurar a las personas la accesibilidad con seguridad y autonomía. Sin embargo, varias de las adaptaciones realizadas, parecen prever accesibilidad sólo para personas que estén acompañadas de otras personas, como parientes o amigos que les den soporte para transponer barreras o accesos difíciles, ignorando aquellas que pretenden usufructuar de su autonomía, para visitar puntos de su interés de forma independiente. La preocupación en relación a la accesibilidad debe contemplar a todos los usuarios, sea él residente, turista, o trabajador en el local, así como, ofrecer seguridad y calidad en las adaptaciones, visando sustentabilidad e inclusión social.

**PALAVRAS CLAVES:** accesibilidad, ciudades históricas, seguridad, autonomía.

#### ABSTRACT

This study is based on accessibility in historic, national and international cities and takes into account what they have to offer in terms of barrier-free access, especially for people with some form of disability or reduced mobility, or who need any auxiliary equipment in their locomotion and that gives them the opportunity to see, experience and experience that historical place. In general, the adaptations are partial and punctual, they allow access to certain environments or monuments, but there is no concern to promote full access, when it is the case, for example, of a historical site, limiting people to some spaces, so it totally reduces the way you see and feel the place. That is, there is a need for public policies sensitive to accessibility applied to historic cities. The technical standards provide that the environment should ensure accessibility to people with security and autonomy. However, other than adaptations, they seem to provide accessibility only to people who are accompanied by others, such as relatives or friends who support them to overcome barriers or difficult accesses, ignoring those who wish to enjoy their autonomy, to visit points of their interest independently. The concern regarding accessibility should include all users, be they residents, tourists, or workers in the area, as well as offer security and quality adaptations, aiming for sustainability and social inclusion.

**KEYWORDS:** accessibility, historic cities, security, autonomy.

## 1 INTRODUÇÃO

Este texto nasceu a partir de uma pesquisa, ainda em andamento, voltada para a inclusão do estudo da norma técnica NBR 9050 (ABNT, 2015) e das implicações da Lei 10.098/00, em sua real aplicabilidade nas cidades, inclusive nas históricas, visando ações relativas à implementação do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11 – ODS 11, “Cidades e Comunidades Sustentáveis”. Busca-se, ainda, a atualização da grade curricular de engenharia civil, tendo como premissas a qualidade, a sustentabilidade, a segurança e a inclusão social no projeto e execução de novas construções, assim como em suas adaptações, reformas e ampliações. Finalmente, embasado em dados e em intervenções reais e eficazes, o trabalho ainda se propõe a induzir discussões sobre a necessidade de mudança nas políticas públicas e no plano diretor das cidades, visando uma abordagem sistêmica e integrada das questões de garantia à acessibilidade.

Respaldo por esse quadro geral, este artigo técnico tem a finalidade de tratar da problemática da acessibilidade, a partir de uma revisão bibliográfica do tema, e foi estruturado visando as atuais dificuldades encontradas no meio urbano em modo geral e, especificamente, nas cidades e monumentos históricos. Apresenta, ainda, algumas soluções já aplicadas aos principais problemas nesse campo, e que podem servir de parâmetro para novas intervenções.

As cidades históricas, em geral, oferecem registros abrangentes de diferentes modos de vida humanos, trazendo para o presente narrativas que podem ser vivenciadas em múltiplas dimensões. Nestes locais, é possível passar a limpo, num piscar de olhos, o que foi vivido em tempos anteriores (centenas de anos atrás ou mais) - uma experiência única! São lugares especiais que têm sentido em existir e serem preservados pelo seu testemunho humano, e não há motivos para serem exclusivos para alguns indivíduos, ou seja, as pessoas em geral deveriam poder usufruir de sua atmosfera, ter contato com um passado que é de todos.

Atualmente, não é mais cabível, nem no Brasil nem no exterior, insistir em argumentar que a falta de acessibilidade é admissível em uma cidade ou sítio histórico, apenas porque na ocasião da formação desses assentamentos não havia preocupação com tais questões. Hoje há leis que protegem as pessoas com deficiência, as quais se somam ao desejo universal de promover mudanças nesse campo, delimitando uma postura mais consciente e humanística em torno da temática. Organismos internacionais, como a Organização das Nações Unidas (ONU) e a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) e países que detêm acervos de interesse da humanidade somam esforços para proporcionar a inclusão social plena. Nesse sentido surgiram diversos protocolos internacionais, com destaque para o protocolo da ONU que, em 2007, incentivou os países membros em prol dos Direitos das Pessoas com Deficiência (ONU, 2007).

Dois anos depois, na Convenção de Nova York de 2009, o Brasil assumiu o compromisso com acessibilidade em âmbito internacional, o que resultou no Decreto Federal nº 6.949/09, a partir do qual o país passou a promover ações para se estabelecer a acessibilidade (BRASIL, 2009). Em 2012 foi institucionalizada a Lei 12.587/12, que estabeleceu diretrizes para Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012), que trata o deslocamento pedonal, incluindo a acessibilidade, com deferência aos demais tipos modais. Segundo está previsto na Constituição, “O Estado garantirá a todos o pleno exercício dos direitos culturais e acesso às fontes da cultura nacional, e apoiará e incentivará a valorização e a difusão das manifestações culturais” (BRASIL, 1988, art. 215).

A imposição da acessibilidade por meio da legislação não é uma exclusividade brasileira. Conforme Ferreira (2011, pp.127-134), na maioria dos países, as proposições de acessibilidade também não ocorreram espontaneamente, elas foram impostas por leis. Nos Estados Unidos, as leis ABA /1968 e ADA/1998, e, na Itália, o decreto DPR384/1978, foram promulgados devido à forte pressão popular, após eventos de conflitos armados nos quais estes países participaram e que resultaram em sérios prejuízos ao estado físico, psicológico e sensorial da população, como o que ocorreu nas ocasiões de pós-Segunda Guerra Mundial e pós-Guerra do Vietnã. Ou seja, a necessidade de parte da população, somada a uma sociedade mais apropriada de seus direitos, fez crescer, em nível internacional, a vontade política de atender as novas demandas.

Nessa introdução, ainda cabe destacar algumas definições, pois fazem parte do objeto de estudo. É o caso da distinção entre mobilidade e acessibilidade. A primeira – mobilidade - diz respeito à “qualidade ou propriedade daquilo que é móvel ou obedece às leis do movimento” (FERREIRA, 1999, p.1349), também incluindo os tipos modais, por exemplo, ônibus, carro,

bicicleta. A segunda – acessibilidade -, de acordo com a NBR 9050, é “a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos” (ABNT, 2015, p.2).

## 2 A PROMOÇÃO DA ACESSIBILIDADE NAS CIDADES BRASILEIRAS

No Brasil, a promoção da acessibilidade tem acontecido a partir de leis e das sanções por elas impostas, as quais estabelecem que: “os programas nacionais de desenvolvimento urbano, os projetos de revitalização, recuperação ou reabilitação urbana incluirão ações destinadas à eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas, nos transportes e na comunicação e informação”(DECRETO Nº 5.296, 2004, artigo 69). Este decreto regulamentou a lei nº 10.048, de 08 de novembro de 2000, que estabelece critérios para o atendimento prioritário e a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que tem por princípio a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida e eliminação de barreiras, conforme estão nas seguintes informações:

CAPÍTULO IV, artigo 11 - especifica que a construção, ampliação ou reforma de edifícios públicos ou privados destinados ao uso coletivo deverão ser executadas de modo que sejam, ou se tornem, acessíveis às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

CAPÍTULO VIII, DISPOSIÇÕES SOBRE AJUDAS TÉCNICAS, Art. 20 - O Poder Público promoverá a supressão de barreiras urbanísticas, arquitetônicas, de transporte e de comunicação, mediante ajudas técnicas.

CAPÍTULO X, DISPOSIÇÕES FINAIS, Art. 23 - A Administração Pública federal direta e indireta destinará, anualmente, dotação orçamentária para as adaptações, eliminações e supressões de barreiras arquitetônicas existentes nos edifícios de uso público de sua propriedade e naqueles que estejam sob sua administração ou uso.

CAPÍTULO X, DISPOSIÇÕES FINAIS, Art. 25 - As disposições desta Lei aplicam-se aos edifícios ou imóveis declarados bens de interesse cultural ou de valor histórico-artístico, desde que as modificações necessárias observem as normas específicas reguladoras destes bens (Lei nº 10.098, 2000).

A partir de então as cidades brasileiras passaram a implementar algumas soluções buscando atender a lei, mas não necessariamente aos seus usuários. Existe uma diferença enorme na interpretação e realização por imposição da lei e o que é verdadeiramente efetuado visando o benefício do cidadão comum e com qualquer tipo de deficiência. Isso pode ser observado sob diversas perspectivas, seja pela qualidade e quantidade das intervenções adotadas, seja pelos materiais utilizados, ou ainda, pela (in)adequação das dimensões, o que torna ainda mais evidente a falta empatia do executor com seus usuários.

Em muitos casos, nota-se uma ausência da continuidade de elementos de acessibilidade instalados nas cidades, dando uma falsa sensação de que o lugar está acessível e cumprindo com o seu papel. Cria-se, ao invés disso, situações que podem atrapalhar a percepção das pessoas (com ou sem qualquer tipo de necessidade ou dificuldade especial), tornando o espaço ainda mais inseguro, conforme pode ser observado na Figura 1 (apresentação de desníveis consideráveis entre a rampa e a faixa de travessia) e na figura 2 (calçada em péssimo estado, inadequação da colocação de mobiliário urbano junto ao piso tátil), nas duas situações causando uma ilusória provisão de acessibilidade.

Figura 1: Cidade de Londrina – PR, ago. 2017.



Figura 2: Cidade de Londrina – PR, ago. 2017.



Fonte: acervo particular

Por outro lado, há bons exemplos de tratamento de ruas e calçadas, sobretudo internacionalmente, e que podem servir de modelos para novos projetos. Um deles está na cidade de Dessau, Alemanha. Conforme Maasberg (2017), a construção da escola Bauhaus e do conjunto edificado que a rodeia ocorreu no período de 1926 a 1930, sob a batuta de Walter Gropius e posteriormente Hannes Meyer. Na rua lateral à Escola de Arte Bauhaus (Figura 3) e no calçamento da mesma rua (detalhe, Figura 4), observa-se cuidado e delicadeza na confecção da rua, na drenagem e na calçada. Na solução há equilíbrio e beleza, é oferecida inclusão e, naturalmente, sustentabilidade.

O estilo das instalações de Dessau insinua a fase mais futurista de Gropius desde 1914, mostrando também semelhanças com o estilo internacional (ARCHDAILY BRASIL, 2019, s/).

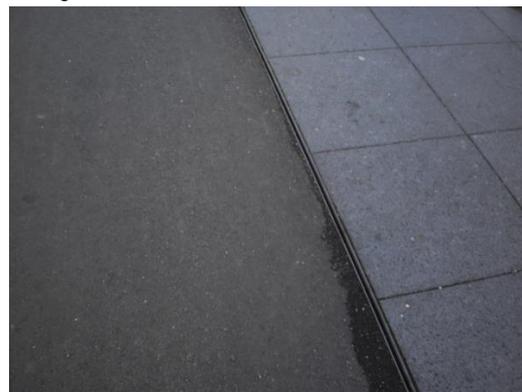
Esse exemplo mostra ser possível um urbanismo de qualidade que, além de atender a lei, promove a acessibilidade efetiva desejada (garantindo beleza, equilíbrio e sustentabilidade). Ainda hoje sua implantação permanece atendendo plenamente às demandas de uma população que envelheceu com direito a usufruir dos espaços urbanos gerados.

Para avaliação de uma acessibilidade efetiva é preciso compreender as necessidades do pedestre, as exigências de suas atividades, os parâmetros das Estruturas de Circulação de Pedestres - ECP, a dinâmica circunstancial do espaço urbano e a influência de fatores de conveniência (BATISTA,2010,p.19).

Figura 3: Cidade de Dessau – Alemanha, dez. 2012.



Figura 4: Cidade de Dessau Alemanha – dez. 2012.



Fonte: acervo particular

### 3 ACESSIBILIDADE NAS CIDADES HISTÓRICAS

Em cidades históricas essa situação é mais delicada, devido à preocupação em relação a preservação das características originais e da integridade do sítio e das edificações. Nelas, as intervenções visando a acessibilidade devem prever a adaptação às normas - no caso do Brasil a NBR 9050 (ABNT, 2015) – e o respeito às características do patrimônio, de modo que as intervenções não devem resultar em situações comprometedoras das características físicas existentes. Apesar dessa exigência, a acessibilidade e a preservação do bem patrimonial não precisam ser situações exatamente antagônicas, elas podem ser fatores unidos numa perspectiva positiva, como instrumentos que proporcionem a sustentabilidade do patrimônio.

Para a proposição de soluções de acessibilidade aos bens culturais, devem ser cumpridos dois requisitos: não produzir resultados incoerentes com o conjunto e dar respostas às necessidades de qualquer visitante ou usuário. A reversibilidade das intervenções é importante, uma vez que os avanços tecnológicos poderão possibilitar a troca dos materiais por outros mais adequados ao longo do tempo. Assim a supressão de barreiras nos acessos aos bens culturais deve ser executada de modo a: a) resguardar a integridade estrutural dos imóveis; b) evitar a descaracterização do ambiente natural e construído; c) propiciar maior comunicação entre o usuário e o bem cultural; d) promover a livre circulação por todos os espaços; e) possibilitar a utilização de comodidades tais como espaços para repouso de visita e sanitários além de equipamentos e mobiliário urbanos (RIBEIRO, 2014, p.24-25).

Assim, na medida em que os centros históricos passam a incorporar intervenções que possibilitem a acessibilidade com segurança e autonomia, tornam-se mais conhecidos e apropriados pela população, o que é bastante desejável.

Alguns monumentos históricos patrimônios da humanidade, como por exemplo, o Coliseu, na Itália, datado aproximadamente dos séculos VII e VIII a.C., adotaram o uso de ajudas técnicas, que proporcionam ao público visitante a oportunidade de vivenciá-lo sem restrição de acesso.

Ajudas técnicas são produtos, instrumentos, equipamentos ou tecnologia adaptados ou especialmente projetados para melhorar a funcionalidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, favorecendo a autonomia pessoal, total ou assistida. (...) Qualquer elemento que facilite a autonomia pessoal ou possibilite o acesso e o uso de meio físico, meios de comunicação, produtos e serviços (BRASIL ACESSÍVEL, 2004, p.65 e 98).

A partir de 2013, o Coliseu passou a oferecer elevador para transporte de pessoas com necessidades especiais (Figura 5). Além disso, foram adaptadas rampas em alguns locais mais estratégicos, e o serviço oferecido

(...) passou a utilizar tecnologias como smartphones, para serem alugados, com *tour* orientado por um intérprete virtual de linguagem de sinais em inglês e italiano (TURISMO ADAPTADO, 2013).

Figura 5: Elevador panorâmico dentro do COLISEU – Roma, Itália, maio 2017.



Fonte: acervo particular

Assim, todos os seus visitantes tem condições de visualizar todos os pavimentos, percebendo e vivenciando a sua grandiosidade. Os diversos modos de acesso disponibilizados pelo Coliseu, reforçam a premissa de que não basta rebaixamento de calçadas e rampas. Garantir o acesso físico é uma das situações, deve haver uma preocupação com demais tipos de acessibilidades. Nesse senhor de aproximadamente 1300 anos (o Coliseu), o emprego de soluções diversificadas torna o patrimônio acessível em seu conjunto, e, com isso, ele está dando lições de vitalidade, mostrando-se mais atual que muitos monumentos bem mais jovens.

Também é preciso aprender com cidades históricas que apresentam soluções interessantes e eficientes, já aplicadas e em funcionamento. Um bom exemplo é Veneza, Itália, datada do século V. Nela, a Ponte dele Guglie sobre o Canal Cannaregio (Figura 6)<sup>ii</sup>, na qual havia degraus, foi dividida na sua largura, deixando uma parte original com os degraus enquanto a outra recebeu uma rampa ao longo de todo o comprimento, e corrimão adequado. A intervenção não interferiu na estética nem na beleza da ponte, nem, tampouco, comprometeu sua originalidade.

Figura 6: Veneza, Itália, maio 2017.



Fonte: acervo particular

Em contrapartida, as soluções encontradas nas cidades brasileiras ainda são tímidas, não oferecem conforto, nem possibilidade de autonomia com segurança aos seus usuários. Diversas de nossas cidades históricas apresentam pisos pavimentados com paralelepípedos, mas não se trata de um material original da ocasião de seu assentamento. Normalmente era deixado o piso em terra batida ou aplicação de seixos rolados. Foi a partir do advento do uso de automóveis, na década de 1950, que se deu, na grande maioria das cidades, a necessidade de se pavimentar com materiais que permitissem a circulação de veículos, que o paralelepípedo passa a ser usado.

O revestimento comum em toda vila de Olinda era de terra batida. As ruas, praças e largos, não eram calçados em sua maioria. Nos anos 50, aproximadamente, foi toda pavimentada com paralelepípedos(MENEZES, 2007,p.10).

O mesmo aconteceu em Ouro Preto, Minas Gerais:

(...) as vias públicas, na década no período compreendido entre 1785 – 1790, não eram calçadas e nesse período começava-se a se pensar em melhorias para melhor representação da praça e desenvolvimento da Vila (COSTA, 2016, p.63).

Cidades coloniais brasileiras que datam dos séculos XVII e XVIII ainda não apresentam boas soluções. Em Paraty (Figura 7) as ruas para circulação de pedestres, em formato de canal, com calçamento de pedras irregulares, são difíceis de caminhar, devido ao assentamento das chamadas pedras pés de moleque. Em Ouro Preto (Figura 8), ruas como a Randolpho Bretas, ostentam escadarias inadequadas, inseguras para circulação de pedestres.

Figura 7: Paraty- RJ, maio 2016.



Fonte: acervo particular

Figura 8: Ouro Preto - MG, setembro 2016.



Fonte: acervo particular

A dificuldade de acesso nas cidades históricas brasileiras é causada, na maioria das vezes, pelo uso de pedras, na estruturação das vias e calçamentos. As adaptações aos edifícios são pontuais e dizem respeito ao ambiente interno dos mesmos. Há necessidade de se estabelecer um fluxo acessível nas ruas para se oferecer condições de aproximação às edificações.

Conforme a Carta de Nara, 1994, cada cultura possui características específicas relativas aos valores de seu patrimônio. O julgamento de sua autenticidade está vinculado a uma série de fontes de informações que compreendem concepção e forma, materiais e substância (essência), uso e função, tradição e técnicas, situação e assentamento, espírito e sentimento e transformações históricas (IPHAN, 2014, s/p).

Segundo a Instrução Normativa nº.1, “o limite para a adoção de soluções em acessibilidade decorrerá da avaliação sobre a possibilidade de comprometimento do valor testemunhal e da integridade estrutural resultantes”(IPHAN, 2003, p.2), a qual leva a uma difícil proposição do que é ou não viável em se tratando de patrimônios

As questões de acessibilidade aos lugares significativos das cidades dependem muito da interpretação e análise de seus gestores e dos organismos de proteção ao patrimônio que são os detentores de informações e os geradores de soluções para as cidades. “As políticas públicas podem intermediar transformações possíveis que garantam o acesso à cidade, com vistas também na preservação dos sítios históricos e sua memória, conferindo ao processo um

caráter de sustentabilidade e garantia dos direitos dos usuários” (GEHRING, CONAERG, 2016, p.2).

Se um usuário de muletas viaja com a família e eles decidem ir a um determinado museu, assim como seus familiares sem restrição de mobilidade poderá ter acesso a todo o acervo, sua limitação física não deverá ser impeditiva para que ele usufrua do mesmo. Se um usuário de cadeira de rodas decide passear sozinho num determinado sítio histórico, os caminhos e dispositivos de acesso e uso deverão permitir que ele usufrua dos ambientes e bens históricos e culturais com autonomia e segurança. Pois, se constantemente ele precisar pedir ajuda para subir uma rampa mal projetada e/ou mal executada, se precisar ser carregado para transpor escadas e não puder passar entre as mesas de um restaurante para chegar à mesa vaga, possivelmente ele desistirá de conhecer o local e não mais terá vontade de retornar ao mesmo. A sensação de limitação percebida pelas pessoas com restrição de mobilidade depende das condições de acesso e deslocamento dos espaços. Quando estes dão condições às pessoas para realizarem suas atividades em condição de igualdade aos demais, as deficiências e limitações são eliminadas, ainda que não deixem de existir. Ao contrário, quando o ambiente é hostil às pessoas com limitações, as deficiências se sobressaem. Portanto, a humanização do espaço precisa abranger aspectos que eliminem barreiras e sejam condizentes às capacidades e limitações de ampla gama populacional (RIBEIRO, BEZERRA, MONTEIRO, 2012, p. 148).

Percebe-se, então, que não basta ter uma rampa de acesso, ela tem que estar projetada e executada dentro das normas técnicas (pois as soluções devem ter respaldo técnico), mas atender a lei, não é suficiente, o atendimento e a preocupação devem estar voltados para o usuário. Apenas dessa maneira as soluções adotadas pela edificação ou cidade histórica, estarão atendendo não só a legislação, mas assumindo a responsabilidade social que lhes cabe.

#### 4 A SUSTENTABILIDADE DAS CIDADES HISTÓRICAS

As cidades históricas são cidades, como as demais, formadas por pessoas e suas necessidades. São lugares especiais por trazerem consigo marcos de desenvolvimento de atividades humanas, os quais devem ser resguardados e cuidados, no sentido de passar essas experiências de geração a geração. Essas questões estão intimamente ligadas a sustentabilidade do lugar. Segundo o Relatório de Brundtland, denominado Nosso Futuro Comum, organizado pela Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, vinculada à ONU definiu: “o desenvolvimento sustentável é o que satisfaz as necessidades atuais sem comprometer a habilidade das futuras gerações de atender suas próprias necessidades”(ONU,1987).Em setembro de 2015, novamente a ONU liderou discussões sobre planejamento das cidades. Foram definidos os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS, constituindo 17 objetivos e 169 metas para serem alcançadas até 2030 pelos países membros. Aqui evidenciado o objetivo número 11:

Objetivo 11. Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis:

11.3 Até 2030, aumentar a urbanização inclusiva e sustentável, e as capacidades para o planejamento e gestão de assentamentos humanos participativos, integrados e sustentáveis, em todos os países;

11.4: Fortalecer esforços para proteger e salvaguardar o patrimônio cultural e natural do mundo;

11.7 Até 2030, proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, particularmente para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência (ONU, 2015, ODS 11).

Há uma preocupação muito pertinente com o futuro desses lugares especiais com significância, pois, se for mantida a postura de engessamento das cidades históricas, em relação à exclusão claramente imposta a alguns de seus potenciais usuários, baseada no fato de serem históricas, haverá um abandono gradual desses lugares até chegar ao esquecimento. Um fim muito triste para cidades com registros humanos importantes.

A exposição do patrimônio cultural, de forma museal, eliminando-se as pessoas do cenário, também pode ser prejudicial devido aos impactos que atividades contemporâneas como o turismo pode causar. A indústria cultural tentou resguardar o patrimônio como intocável, mas, em 1976, a UNESCO

adotou a “Recomendação relativa à proteção dos conjuntos históricos e tradicionais e ao seu papel na vida contemporânea” em favor de um tratamento não museal das malhas urbanas contemporâneas (CHOAY, 2006, p.223, apud COSTA, 2016, p.23).

As normas técnicas são parâmetros responsáveis por orientar a implementação de ações por aqueles que venham as adotar, dando respaldo dos estudos técnicos realizados. “O sucesso sustentado pode ser alcançado pela gestão eficaz da organização, seja ela pública ou privada, através da consciência do ambiente organizacional, pelo aprendizado e pela introdução de melhorias ou inovações, ou ambas”. (ABNT NBR ISO 9004, 2010, p. vi). Ainda nesse sentido, “Organizações em todo o mundo, assim como suas partes interessadas, estão se tornando cada vez mais cientes da necessidade e dos benefícios do comportamento socialmente responsável. O objetivo da responsabilidade social é contribuir para o desenvolvimento sustentável” (ABNT NBR ISO 26000:2010, p. vii).

Outro fator importante a ser considerado em relação à sustentabilidade, é o envelhecimento da população, um fenômeno que se impõe à vida cotidiana e certamente influenciará na longevidade das cidades históricas.

Os países do chamado Terceiro Mundo vêm apresentando nas últimas décadas, um progressivo declínio nas suas taxas de mortalidade e, mais recentemente, também nas suas taxas de fecundidade. As características principais desse processo de envelhecimento experimentado pelos países do Terceiro Mundo são, de um lado, o fato do envelhecimento populacional estar se dando sem que tenha havido uma real melhoria das condições de vida de uma grande parcela dessas populações, e de outro lado, a rapidez com que esse envelhecimento está ocorrendo. Na verdade, nos países menos desenvolvidos, o contingente de pessoas prestes a envelhecer, dadas as reduções nas taxas de mortalidade, é proporcionalmente bastante expressivo quando comparado com o contingente disponível no início do século nos países desenvolvidos (RAMOS; VERAS; KALACHE, 1987, p. 211).

As questões de sustentabilidade não são artigos de luxo a serem incorporados (ou não) pela administração pública, elas são questões ligadas à própria sobrevivência dessas cidades e revelam o quanto a gestão precisa estar comprometida com a responsabilidade social.

## 5 CONCLUSÃO

Boa parte das cidades históricas brasileiras é tratada como ruína, sem que, na verdade, já tenha alcançado essa condição. Em muitos casos, serviços de manutenção mínimos são necessários para garantir a sua conservação e uso com segurança pelas pessoas. Sua realização evidenciaria a preocupação gestores com a imobilização e de engessamento dos monumentos.

A falta de desvelo com a acessibilidade acaba gerando inúmeras situações de exclusividade, pois se não há calçadas, nem fluxos acessíveis adequados, se não são oferecidos carros adaptados para se vencer trechos íngremes, se não há elevadores, nem corrimãos em escadas, nem piso tátil, nem recursos tecnológicos que supram, pelo menos parcialmente a inacessibilidade, com imagens e sons, muitas pessoas ficam impedidas de usufruir do ambiente ou espaço cultural. Caberia o questionamento: Para quem estão sendo preservadas essas cidades e monumentos históricos?

A própria condição das pessoas, devido ao envelhecimento da população acabará influenciando na longevidade ou não dessas cidades. O caminho da sobrevivência é o equilíbrio entre as questões da preservação e acessos sem barreiras, ações inclusivas que, a exemplo do Coliseu, de Veneza e de Dessau, poderão proporcionar sustentabilidade e longevidade aos nossos sítios históricos.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). *NBR 9050:2015- Norma de Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos*. Disponível em: [http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield\\_generico\\_imagens-filefield-description%5D\\_164.pdf](http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_imagens-filefield-description%5D_164.pdf). Acesso: em 10 fev 2019.

\_\_\_\_\_, *NBR 9004:2010*. Gestão para o sucesso de uma organização- Uma abordagem da gestão da qualidade. Disponível em: <https://www.ebah.com.br/content/ABAAABYawAC/iso-9004-2010-gestao>. Acesso: em 10 fev. 2019.

\_\_\_\_\_, *NBR26000:2010*, Diretrizes sobre responsabilidade social. Disponível em: [http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield\\_generico\\_imagens-filefield-description%5D\\_65.pdf](http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_imagens-filefield-description%5D_65.pdf). Acesso: em 10 fev. 2019.

ARCHDAILYBRASIL. *Clássicos da Arquitetura: Bauhaus Dessau / Walter Gropius*, 2017. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/805820/classicos-da-arquitetura-bauhaus-dessau-walter-gropius>. Acesso: em 16 abr. 2019.

BATISTA, A.H. N. *Proposição da Teoria da Acessibilidade Efetiva com plano de verificação para estruturas de circulação de pedestres*. Tese de Doutorado. Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2010, p.19,. Disponível em: [https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/28771/arquivo180\\_1.pdf](https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/28771/arquivo180_1.pdf). Acesso: em 09 fev 2019.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*, 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm). Acesso: em 13 fev. 2019.

\_\_\_\_\_, *Lei 10.048/2000*. Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L10048.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L10048.htm). Acesso: em 13 fev. 2019.

\_\_\_\_\_, *Lei 10.098/2000*. Critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2000/lei-10098-19-dezembro-2000-377651-normaatualizada-pl.pdf>. Acesso: em 13 fev. 2019.

\_\_\_\_\_, *Decreto 5.296/2004*. Regulamenta as Leis 10.048/2000 e a 10.098/2000. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm). Acesso: em 13 fev. 2019.

\_\_\_\_\_, *Decreto 6.949/2009*. Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007. [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm). Acesso: em 12 fev. 2019.

\_\_\_\_\_, *Lei 12.587/2012*. Diretrizes para Política Nacional de Mobilidade Urbana [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm). Acesso: em 13 fev. 2019.

\_\_\_\_\_, *Brasil Acessível*, v. 3, 2006. Disponível em: <http://www.faders.rs.gov.br/uploads/1310575361BrasilAcessivelCaderno03.pdf>. Acesso: em 09 fev. 2019.

CHOAY, F. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Editora UNESP, 2006.

COSTA, R. K. *Acessibilidade e preservação no patrimônio cultural da cidade de Ouro Preto, Minas Gerais*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, 2016. Disponível em: [http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/handle/1843/MMMD-AMPQ5Q/ra\\_ssa\\_de\\_keller\\_e\\_costa\\_ufmg\\_ppgacps.pdf?sequence=1](http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/handle/1843/MMMD-AMPQ5Q/ra_ssa_de_keller_e_costa_ufmg_ppgacps.pdf?sequence=1). Acesso em: 07 fev.2019.

FERREIRA, A. B. H. *Novo Aurélio-Dicionário da Língua Portuguesa*, século XXI, Editora Nova Fronteira, São Paulo - SP, 1999, p. 1349.

FERREIRA, O. L. *Patrimônio cultural e acessibilidade - As Intervenções do Programa Monumenta, de 2000 a 2005*, Brasília, 2011. Disponível em: [http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/9381/3/2011\\_OscarLuisFerreira.pdf](http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/9381/3/2011_OscarLuisFerreira.pdf). Acesso: em 12 fev. 2019.

GEHRING, A. B. *Acessibilidade e Mobilidade no Sítio Histórico de Olinda: Desafios Contemporâneos*. In: 1º. Congresso Internacional De Ergonomia Aplicada-CONAERG, *Anais do.....Recife*— PE, 2016. Disponível em: <https://www.proceedings.blucher.com.br/article-details/acessibilidade-e-mobilidade-no-stio-historico-de-olinda-desafios-contemporneos-25037>. Acesso: em 13 fev. 2019.

INSTITUTO DO PATRIMONIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). Conferência de Nara.1994. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Conferencia%20de%20Nara%201994.pdf>. Acesso em 05 fev. 2019.

\_\_\_\_\_, *Instrução Normativa no. 1*. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Instrucao\\_Normativa\\_n\\_1\\_de\\_25\\_de\\_novembro\\_de\\_2003.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Instrucao_Normativa_n_1_de_25_de_novembro_de_2003.pdf). Acesso: em 05 fev. 2019.

MAASBERG, U. *Patrimônio Mundial Bauhaus Espaço Experimental da Modernidade*, Goethe-Institut e. V., Internet-Redaktion, Brasil, 2017. Disponível em: <https://www.goethe.de/ins/br/pt/kul/fok/bau/20899471.html>. Acesso: em 16 fev. 2019.

MENEZES, L. R. Programa Monumenta e a Autenticidades dos Espaços Públicos no Sítio Histórico de Olinda, – *Gestão de Restauro*, CECI – Texto para discussão, volume 20, Série 2, Olinda, 2007, p.10. Disponível em: <https://www.google.com/search?q=MENEZES%2C+Larissa+Rodrigues+de+%2C+Programa+Monumenta+e+a+Autenticidades+do+Espa%C3%A7os+P%C3%ABlicos+no+S%C3%ADtio+Hist%C3%B3rico+de>. Acesso: em 09 fev. 2019.

RAMOS, L. R.; VERAS, R. P.; KALACHE, A. Envelhecimento populacional: uma realidade brasileira. *Revista de Saúde Pública*, SciELOPublic Health., São Paulo, SP, 1987, p. 211. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-89101987000300006&lng=en&nrm=iso&tlng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89101987000300006&lng=en&nrm=iso&tlng=pt). Acesso em: 07 fev.2019.

RIBEIRO, G. S. M.; BEZERRA, L.; MONTEIRO, C. M. G. O Desafio da acessibilidade física diante da sacralização do patrimônio histórico e cultural, Caderno PROARQ 19, *Revista de Arquitetura e Urbanismo*, PROARQ, 2012, p. 148. Disponível em: <http://www.proarq.fau.ufrj.br/revista/public/docs/cadernosproarq19.pdf>. Acesso: em 11 fev. 2019.

RIBEIRO, S. B. Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos, *Caderno Técnico 9*, IPHAN, 2014 Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/CadTec9\\_CadernoAcessibilidade\\_m.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/CadTec9_CadernoAcessibilidade_m.pdf). Acesso: em: 07 fev.2019.

ORGANIZAÇÃO DA NAÇÕES UNIDAS (ONU). *Relatório Brundtland*, Nosso Futuro Comum. Estocolmo, Suécia: ONU, 1987. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/acao/meio-ambiente/>. Acesso em: 10 fev.2019.

\_\_\_\_\_.2007, *Protocolos Internacionais*. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/CONGRESSO/DLG/DLG-186-2008.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/CONGRESSO/DLG/DLG-186-2008.htm). Acesso: em 13 fev. 2019.

\_\_\_\_\_. 2009, *Convenção de Nova York*. Disponível em: [http://www.ampid.org.br/ampid/DocsPD/Convencoes\\_UNU\\_PD.php#convencaoonupd](http://www.ampid.org.br/ampid/DocsPD/Convencoes_UNU_PD.php#convencaoonupd). Acesso: em 13 fev. 2019.

\_\_\_\_\_, *Objetivos do Desenvolvimento Sustentável- 17- Objetivos Para Transformar Nosso Mundo*, Objetivo 11- ODS 11. Tornar As Cidades e os Assentamentos Humanos Inclusivos, Seguros, Resilientes e Sustentáveis. ONU, 2015. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/pos2015/ods11/>. Acesso: em 10 fev. 2019.

TURISMO ADAPTADO. *Fazendo a Diferença na Busca pela Igualdade*. Disponível em: <https://turismoadaptado.wordpress.com/2013/09/20/coliseu-investe-em-tour-virtual-e-infraestrutura-para-garantir-acessibilidade/>. Acesso: em 06 fev. 2019.

## NOTAS

<sup>i</sup>Disponível em : <https://www.il-colosseo.it/pt/foro-romano-palatino.php>. Acesso em 05 de fevereiro e 2019.

<sup>ii</sup>Disponível em : <http://whc.unesco.org/en/list/394>. Acesso em 05 de fevereiro e 2019

**NOTA DO EDITOR (\*)** O conteúdo do artigo e as imagens nele publicadas são de responsabilidade do(s) autor(es).