



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO**  
Escola de Minas – Curso de Graduação em Arquitetura e  
Urbanismo  
ANA PAULA PEREIRA SILVA



**PATRIMÔNIO CULTURAL E OS DESAFIOS DA ACESSIBILIDADE NO  
ESPAÇO URBANO: Um estudo de caso no centro histórico de Ouro Preto**

**Ouro Preto, MG**

**2021**

Ana Paula Pereira Silva

**PATRIMÔNIO CULTURAL E OS DESAFIOS DA ACESSIBILIDADE NO  
ESPAÇO URBANO: Um estudo de caso no centro histórico de Ouro Preto**

Caderno de Trabalho Final de Graduação II apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Escola de Minas, Universidade Federal de Ouro Preto, como requisito parcial para a obtenção do grau de bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Doutor Tito Flavio Rodrigues de Aguiar (Dearq).

Co-orientadora: Arquiteta Mônica Flores

**Ouro Preto, Minas Gerais**

**2021**

## SISBIN - SISTEMA DE BIBLIOTECAS E INFORMAÇÃO

S586p Silva, Ana Paula Pereira.  
Patrimônio cultural e os desafios da acessibilidade no espaço urbano  
[manuscrito]: um estudo de caso no centro histórico de Ouro Preto. / Ana  
Paula Pereira Silva. - 2021.  
78 f.: il.: color., mapa.

Orientador: Prof. Dr. Tito Flávio Rodrigues de Aguiar.

Coorientadora: Mônica Flores.

Monografia (Bacharelado). Universidade Federal de Ouro Preto. Escola  
de Minas. Graduação em Arquitetura e Urbanismo .

1. Patrimônio cultural. 2. Projeto de acessibilidade. 3. Pessoas com  
deficiência. 4. Ouro Preto (MG). I. Aguiar, Tito Flávio Rodrigues de. II.  
Flores, Mônica. III. Universidade Federal de Ouro Preto. IV. Título.

CDU 719(815.1)-056.26

Bibliotecário(a) Responsável: Sione Galvão Rodrigues - CRB6 / 2526



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
Universidade Federal de Ouro Preto  
Escola de Minas  
Curso de Arquitetura e Urbanismo



## ATA DE DEFESA DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Em 23 de agosto de 2021, reuniu-se em sessão virtual, pela Internet, a banca examinadora do trabalho intitulado **Patrimônio Cultural e os desafios da acessibilidade no espaço urbano: um estudo de caso no centro histórico de Ouro Preto**, apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Escola de Minas da UFOP, como Trabalho de Conclusão de Curso (Trabalho Final de Graduação), por **ANA PAULA PEREIRA SILVA**, aluna regularmente matriculada no Curso. Compuseram a banca o professor **TITO FLÁVIO RODRIGUES DE AGUIAR** (orientador, Dearq/Escola de Minas/UFOP), o arquiteto e urbanista **BRUNO TROPIA CALDAS** (Avaliador 1, externo, doutor em Arquitetura e Urbanismo pela UFRJ) e o professor **JONAS DELECAVE DE AMORIM** (Avaliador 2, Dearq/Escola de Minas/UFOP). Após a exposição oral, a aluna foi arguida pelos componentes da banca, que a seguir se reuniram reservadamente e decidiram **APROVAR** o trabalho, com a nota 9,5 (nove pontos e meio) em 10 pontos.

Orientador – Tito Flávio Rodrigues de Aguiar

Avaliador 1 – Bruno Tropia Caldas

Avaliador 2 – Jonas Delecave de Amorim

Dedico esse trabalho ao meu pai, sempre presente.

## AGRADECIMENTOS

Antes de tudo eu agradeço a Deus por conduzir meus passos e me conceder a sabedoria necessária em cada momento durante minha graduação.

Agradeço ao meu pai, José, que sonhou com esse momento, mesmo quando eu era muito criança e se orgulhava de mim pelo que estava por vir e à minha mãe Fatinha, que me mostrou o que é ser fortaleza mesmo com as minhas fragilidades. Aos meus irmãos, cunhados e sobrinhos por terem sido minha base e maior motivação.

Agradeço à UFOP e à *Gloriosa, Escola de Minas*, por terem sido minha casa nesses últimos anos. A UFOP me deu a possibilidade de ser orientada pelo melhor professor que eu poderia ter, Tito Flavio, e eu te agradeço, Tito, por ter acreditado na minha ideia e se empolgar junto comigo com cada etapa do desenvolvimento deste TFG. Agradeço aos professores que se dedicaram em transmitir conhecimento, informação e amizade, em especial Clarisse Vilela e Bruno Trópia. Minha gratidão à Arquiteta Mônica Flores, minha Co-orientadora, pessoa que não mediu esforços pra contribuir com esse trabalho, que correu atrás de material pro desenvolvimento do meu TFG e dedicou seu tempo e conhecimento pra me ajudar, muito obrigada!

Agradeço à Laura Martins, que prontamente atendeu ao meu convite e enriqueceu meu TFG com a sua experiência, boa vontade e atenção.

Por fim, agradeço à grande amiga Bárbara, que durante o desenvolvimento deste trabalho foi amiga, irmã, psicóloga e dedicou boa parte do seu tempo em contribuir com meu projeto, acreditando nele até o fim!

A vocês, minha gratidão, admiração e respeito, vocês são excepcionais!

*“Gentes da minha terra!*

*Em Ouro Preto alvoreceu a nossa vontade de  
autonomia nos sonhos frustrados dos  
inconfidentes”.*

(Manuel Bandeira)

*“Coisas que os olhos não viram, nem os ouvidos  
ouviram, nem o coração humano imaginou, tais  
são os bens que Deus tem preparado para aqueles  
que o amam”.*

(I Corintios 2, 9)

## RESUMO:

O presente trabalho final de graduação aborda a temática da acessibilidade em sítios históricos, especificamente no Centro histórico de Ouro Preto-MG. Tal estudo apresenta os conceitos pertinentes para a compreensão do assunto, além das leis que amparam à Pessoa com Deficiência e as teorias da restauração em conjunto com as Cartas Patrimoniais e normas do IPHAN que regem sobre a preservação do patrimônio edificado, incluindo o *plano diretor* e *plano de mobilidade urbana de Ouro Preto*. Além disso, este trabalho descreve as características da cidade, os processos físicos e sociais pelos quais a mesma passou ao longo dos anos, desde sua *descoberta* até os dias atuais, incluindo as alterações que o trecho entre a Praça Tiradentes e o Largo do Coimbra - objeto deste trabalho, passou, apresentando uma pesquisa *in loco* das barreiras arquitetônicas encontradas hoje no local. É apresentado, ainda, a experiência de uma Pessoa com Deficiência, cadeirante, ao visitar a cidade, as dificuldades encontradas e sugestões para melhoria. Assim sendo, com o objetivo de contribuir com a luta pela inclusão e os direitos da Pessoa com Deficiência de usufruírem do Patrimônio edificado, é proposto um projeto de intervenção no Centro histórico, sugerindo intervenções pontuais no que tange às calçadas, ruas, mobiliário urbano, sinalização, etc., fundamentado na bibliografia estudada e tendo como referência obras nacionais e internacionais que possuem o mesmo cunho, e, por fim, tal proposta é analisada criticamente para avaliar sua factibilidade.

PALAVRAS-CHAVE: Ouro Preto; Acessibilidade; Pessoa com Deficiência.



## **ABSTRACT:**

This final graduation work addresses the issue of accessibility in historic sites, specifically in the historic center of Ouro Preto, Minas Gerais. This study presents the relevant concepts for understanding the subject, in addition to the laws that support the disabled and the theories of restoration in conjunction with the Heritage Letters and IPHAN rules governing the preservation of the built heritage, including the master plan and urban mobility plan of Ouro Preto. In addition, this work describes the characteristics of the city, the physical and social processes that it has undergone over the years, since its discovery until today, including the changes that the stretch between Tiradentes Square and Coimbra Square - object of this work - has undergone, presenting an in loco research of the architectural barriers found today at the site. It also presents the experience of a person with disabilities, a wheelchair user, when visiting the city, the difficulties encountered and suggestions for improvement. Therefore, in order to contribute to the fight for inclusion and the rights of PwD to enjoy the built heritage, an intervention project is proposed in the historic center, suggesting specific interventions regarding sidewalks, streets, urban furniture, signaling, etc., based on the bibliography studied and having as reference national and international works that have the same goal. Finally, this proposal is critically analyzed to assess its feasibility.

**KEY WORDS:** Ouro Preto; Accessibility; Disabled People.

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1:</b> Linha do tempo - Ouro Preto. ....	26
<b>Figura 2:</b> Mapa de Ouro Preto de 1888. ....	26
<b>Figura 3:</b> Matriz do Pilar e residências ao redor. ....	28
<b>Figura 4:</b> Vista da Ponte seca. ....	29
<b>Figura 5:</b> Vista do bairro Pilar. ....	29
<b>Figura 6:</b> Delimitação perímetro tombado pelo IPHAN. ....	33
<b>Figura 7:</b> Vista do Centro histórico e ao fundo, o bairro Vila Aparecida. ....	34
<b>Figura 8:</b> Vista aérea da Praça Tiradentes e Largo do Coimbra. ....	39
<b>Figura 9:</b> Morro de Santa Quitéria – c.1785 – 1790. ....	40
<b>Figura 10:</b> Praça da Independência – anos 1870. ....	40
<b>Figura 11:</b> Praça da Independência - s/d. ....	40
<b>Figura 12:</b> Praça Tiradentes – anos de 1920. ....	40
<b>Figura 13:</b> Coluna Saldanha Marinho, inicialmente instalada na Praça Tiradentes, atualmente se encontra na Praça da estação. ....	41
<b>Figura 14:</b> Grande monumento nacional na Praça Tiradentes e ao fundo o Museu da Inconfidência. ....	41
<b>Figura 15:</b> Monumento em homenagem à Tiradentes, 2019. ....	41
<b>Figura 16:</b> Largo de Coimbra, s.d. ....	42
<b>Figura 17:</b> Largo do Coimbra, início da década de 1940. ....	42
<b>Figura 18:</b> Largo do Coimbra na atualidade. S.d. ....	43
<b>Figura 19:</b> Rampa de acesso ao prédio, obstáculo na calçada para o cadeirante. ....	51
<b>Figura 20:</b> Calçada acessível. Salvador/BA. 2014. ....	51
<b>Figura 21:</b> Inundação rua São José, 2016. ....	51
<b>Figura 22:</b> Detalhamento calçada com área a ser acrescentada. ....	53
<b>Figura 23:</b> Detalhamento calçadas adaptadas. ....	54
<b>Figura 24:</b> Implantação a calçada no largo do Coimbra. ....	54
<b>Figura 25:</b> Rampa de acesso à feira de pedra sabão.....	55
<b>Figura 26:</b> Rampa de acesso à feira de pedra sabão em 3D. ....	55
<b>Figura 27:</b> Detalhamento do piso tátil e passarela elevada. ....	56
<b>Figura 28:</b> Detalhamento implantação de corrimão em degrau isolado. ....	56
<b>Figura 29:</b> Implantação de corrimão em degrau isolado. ....	57

<b>Figura 30:</b> Estacionamento Praça Tiradentes. ....	57
<b>Figura 31:</b> Detalhamento estacionamento exclusivo para Pessoa com Deficiência. ....	58
<b>Figura 32:</b> Detalhamento estacionamento exclusivo para Pessoa com Deficiência em 3D ....	58
<b>Figura 33:</b> Detalhamento passarela elevada para pedestre. ....	59
<b>Figura 34:</b> Detalhamento passarela elevada para pedestre em 3D. ....	59
<b>Figura 35:</b> Carrinho de deslocamento em São Luís – MA, 2019. ....	60
<b>Figura 36:</b> Carrinho de acessibilidade “lig veículos”. ....	61
<b>Figura 37:</b> Carrinho de acessibilidade “lig veículos”. ....	61
<b>Figura 38:</b> Sidecar cadeirante. ....	62
<b>Figura 39:</b> Trike de transporte de passageiros. ....	62
<b>Figura 40:</b> Gaia zero. ....	62
<b>Figura 41:</b> Implantação da lixeira na faixa de serviço. ....	63
<b>Figura 42:</b> Lixeira com alcance para PCD. ....	63
<b>Figura 43:</b> Implantação do piso tátil. ....	64
<b>Figura 44:</b> Contrastes recomendados pela ABNT NBR 16537. ....	65
<b>Figura 45:</b> Implantação do piso tátil. ....	65
<b>Figura 46:</b> Sinalização tátil em degrau isolado. ....	66

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

CF: Constituição Federal

ICIDH: Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde

IN: Instrução Normativa

IPHAN: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MPMG: Ministério Público do Estado de Minas Gerais

OIT: Organização Internacional do Trabalho

OMS: Organização Mundial da Saúde.

ONU: Organização das Nações Unidas

PCD: Pessoa com deficiência

PMOP: Prefeitura Municipal de Ouro Preto

SPHAN: Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

UFOP: Universidade Federal de Ouro Preto

UNESCO: Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

UNICEF: Fundo de Emergência Internacional das Nações Unidas para a infância

## Sumário:

<b>1. Introdução:</b> .....	<b>11</b>
1.1. Objetivos: .....	12
1.2. Justificativa: .....	12
1.3. Métodos e técnicas de pesquisa: .....	13
1.4. Organização geral do trabalho: .....	14
<b>2. Acessibilidade, mobilidade, pessoa com deficiência e patrimônio cultural edificado:</b> .....	<b>14</b>
2.1. Mobilidade urbana e acessibilidade: .....	15
2.2. Pessoas com Deficiência e Pessoas com Mobilidade Reduzida: .....	15
2.3. A pessoa com deficiência portadora de direitos: .....	16
2.4. Teorias da restauração e as cartas patrimoniais: .....	18
2.5. Instrução normativa nº 1/2003, IPHAN: .....	23
2.6. Portaria IPHAN nº 312/2010: .....	24
<b>3. Ouro Preto, patrimônio cultural e acessibilidade:</b> .....	<b>25</b>
3.1. Da descoberta ao título de cidade: .....	25
3.2. Topografia: .....	27
3.3. O traçado urbano: .....	27
3.4. A mudança da capital para Belo Horizonte: .....	30
3.5. Cidade-patrimônio: .....	31
3.6. A cidade na atualidade: .....	34
3.7. Acessibilidade em Ouro Preto com base nas legislações: .....	35
3.7.1. Plano diretor de Ouro Preto: .....	35
3.7.2. Plano diretor de mobilidade urbana, Ouro Preto: .....	37
<b>4. Objeto de estudo: Praça Tiradentes e Largo do Coimbra:</b> .....	<b>38</b>
4.1. Mudanças nos traçados da Praça e do Largo do Coimbra ao longo do tempo: .....	39
4.2. Uma proposição para assegurar acessibilidade e preservação no objeto de estudo: ....	43
4.3. Obstáculos encontrados para a locomoção da PCD: .....	44
4.4. A visão da Pessoa com Deficiência: .....	45
<b>5. Proposta de intervenção e análise crítica do projeto:</b> .....	<b>47</b>
5.1. Obras análogas e referências projetuais: .....	47
5.2. Proposta de intervenção: .....	53
5.2.1. Calçadas: .....	53
5.2.2. Ruas: .....	57
5.2.3. Mobiliário urbano: .....	62
5.2.4. Sinalização: .....	63
5.3. Análise crítica dos resultados: .....	66
<b>6. Considerações finais:</b> .....	<b>68</b>
<b>7. Referências bibliográficas:</b> .....	<b>70</b>
<b>ANEXO I – Mapa de barreiras arquitetônicas:</b> .....	<b>75</b>
<b>ANEXO II – Cortes</b> .....	<b>76</b>
<b>APÊNDICE I – Mapa de decisões:</b> .....	<b>78</b>

## 1. Introdução:

Ao se pensar nos centros urbanos com valor para a preservação patrimonial, existem casos nos quais se percebem percursos que dificultam a locomoção a pé por entre suas vias, com isso, ao longo dos anos, foi se tomando consciência da indispensabilidade de adequação dos espaços às necessidades dos usuários, inclusive os centros históricos e, por esse motivo, se faz necessária a discussão acerca da acessibilidade e mobilidade nesses sítios, tema abordado neste trabalho, com ênfase no centro de Ouro Preto.

Através do estudo das políticas públicas voltadas às pessoas com deficiência deseja-se possibilitar que todos, sem distinção, possam desfrutar da cidade patrimônio. Ressaltando que o termo *pessoa com deficiência*, aqui apresentado, é a terminologia adotada pela convenção da ONU sobre os direitos das Pessoas com Deficiência, corroborando com as lutas por inclusão social e tendo a percepção de que esse termo é mais adequado e viável dentro desse contexto.

Buscando-se compatibilizar acessibilidade e a preservação do patrimônio tombado, foi realizado um estudo de caso abordando um trecho do Centro Histórico de Ouro Preto, considerando os fatores que o caracterizam – contexto histórico, tipologias, características estruturais, materiais, funcionalidades, usos e entorno imediato, levando em conta suas particularidades e a legislação que rege a sua conservação.

Como forma de fundamentar o presente trabalho, são apresentados os argumentos de Salvador Muñoz Viñas, no que diz respeito aos princípios da Teoria contemporânea da restauração, que tem como primazia o respeito pelo papel dos usuários como sujeitos da preservação, levando em conta que são estes quem atribuem valor simbólico e historiográfico ao objeto/bem a ser preservado.

São consideradas, neste trabalho, as demandas registradas e discutidas na bibliografia e nas normas acerca da pessoa com deficiência e/ou com dificuldade de locomoção, bem como as leis que lhes asseguram os mais diversos direitos e, ainda, as leis e normas referentes à acessibilidade e à preservação do Patrimônio Cultural edificado, tendo como base teórica autores precedentes no assunto.

O resultado da pesquisa bibliográfica e *in loco*, é a exposição das barreiras arquitetônicas encontradas no local e uma proposição que busca suprimir essas barreiras e garantir a acessibilidade no trecho, visando atender às demandas da população local e turistas.

### **1.1. Objetivos:**

Espera-se, com este trabalho, identificar as divergências entre a preservação do Patrimônio Cultural Edificado nos Centros Históricos e as condições de mobilidade e acessibilidade para as pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida e propor uma compatibilização entre preservação e acessibilidade.

De forma específica esse trabalho tem como propósito verificar as potencialidades do ambiente construído existente para comportar as adequações necessárias, em especial as prescritas nas normas, além de verificar o cumprimento das leis e normas que amparam a pessoa com deficiência e, ainda, analisar, criticamente, o trecho urbano constituído pela Praça Tiradentes, o Largo de Coimbra e as vias que ligam esses dois espaços da cidade; identificar as barreiras arquitetônicas que causam dificuldade para locomoção no trecho selecionado e, ali, propor uma intervenção, de modo a assegurar às pessoas com deficiência condições de acessibilidade.

### **1.2. Justificativa:**

Levando-se em conta que qualquer pessoa pode apresentar uma condição de dificuldade de locomoção (gravidez, idade avançada, acidente, etc.), a acessibilidade é um tema que interessa a todos e não somente às pessoas com deficiência (DISCHINGER E BINS ELY, 2005, p. 11).

Através da Teoria Contemporânea da Restauração, se defende a ideia de que o patrimônio cultural deve ser preservado para os usuários, porque tem significação para os mesmos. Como aponta o Caderno Técnico do IPHAN (2014) ao se pensar na acessibilidade dos espaços urbanos, deve-se articular seu conceito ao reconhecimento de que a pessoa com deficiência é portadora do direito de usufruir deste espaço com *conforto, segurança e autonomia* (IPHAN, 2014, p. 15) e salienta que nos projetos de acessibilidade, é necessário se pensar prioritariamente nos usuários e valorizar esses locais como “lugar de encontro, circulação, cruzamentos de diferenças e, no caso de centros históricos, lugar de fruição do patrimônio”, mostrando que os centros históricos podem ser constituídos por espaços nos quais essas premissas sejam plenamente alcançadas (IPHAN, 2014, p. 16).

Queiroz (2019) apresenta as insuficiências presentes em Ouro Preto em relação a atender às necessidades da Pessoa com Deficiência ao mostrar que a cidade requer um plano de

acessibilidade, uma vez que “parte significativa da demanda do turismo cultural é composta por adultos maduros e idosos”, porém o que eles encontram são “graves problemas de locomoção na cidade e de acesso aos atrativos” (QUEIROZ, 2019, p. 89)

Desta forma, é possível valorizar ainda mais o centro histórico, tornando-o mais conhecido e garantindo sua qualidade por meio de intervenções que visem sua plena apropriação pela pessoa com deficiência.

### **1.3. Métodos e técnicas de pesquisa:**

O método de pesquisa utilizado no desenvolvimento deste trabalho é o estudo de caso, o qual é definido por Yin (2001) como sendo uma “investigação empírica que investiga um fenômeno contemporâneo dentro de seu contexto da vida real, especialmente quando os limites entre o fenômeno e o contexto não estão claramente definidos” (YIN, 2001, p. 32). Para complementar o estudo de caso como método de pesquisa, Yin (2021) sugere a utilização de “coleta de dados e estratégias de análise” dos mesmos (YIN, 2001, p. 32).

Yin (2001) salienta que todo *tipo de pesquisa empírica* possui, implícita ou explicitamente, um *projeto de pesquisa*, tratando o projeto como uma “sequência lógica que conecta os dados empíricos às questões iniciais do estudo e, em última análise, às suas conclusões” (YIN, 2001, p.41). O autor aponta cinco componentes de um projeto de pesquisa como *especialmente importantes*, são eles: “as questões de um estudo; suas proposições, se houver; sua(s) unidade(s) de análise; a lógica que une os dados as proposições; e os critérios para se interpretar as descobertas” (YIN, 2001, p. 42)

O estudo de caso desenvolvido neste trabalho, leva em conta tais pontuações feitas por Yin (2021) acima citadas e apresenta a questão da acessibilidade em sítios históricos, sobretudo na Praça Tiradentes, em Ouro Preto, levantando a hipótese da necessidade de adequações físicas do espaço que será minuciosamente analisado, baseando-se nas questões históricas e geográficas que geraram a conformação da cidade tal qual ela se encontra atualmente, além de apontar as questões legais que garantem a acessibilidade universal e apresentar um projeto urbanístico de adequação do local para, enfim, interpretar os dados levantados e concluir sobre a pertinência de tal transformação do espaço urbano, objeto desse estudo.



#### **1.4. Organização geral do trabalho**

O presente trabalho apresenta uma revisão bibliográfica sobre direitos da pessoa com deficiência, legislação acerca da acessibilidade, bem como da preservação e conservação do patrimônio histórico e informações sobre a cidade de Ouro Preto, além de expor os desafios que a pessoa com deficiência encontra para se locomover no Centro histórico. Em consequente, é apresentado um projeto de adequação na Praça Tiradentes e adjacências sugerindo intervenções que a torne acessível e garanta autonomia e segurança para a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida ao transitar por ali.

Para alcançar esse objetivo foi realizada uma entrevista com uma pessoa com deficiência e um levantamento *in loco* das necessidades da PCD e pessoas com mobilidade reduzida e os obstáculos que precisam de adequações, tendo como resultado uma proposta de intervenção que utiliza, como referência, intervenções realizadas em outras cidades nacionais e internacionais. Por fim, é apresentada uma crítica ao projeto, com o intuito de avaliar se as necessidades, objetivos e expectativas foram alcançadas ao longo deste trabalho.

#### **2. Acessibilidade, mobilidade, pessoa com deficiência e patrimônio cultural edificado**

Schlee e Ferreira (2007) destacam que no século XX as pessoas que possuíam alguma “diferença em relação ao padrão do homem normal” eram tratadas como *inválidas*, termo que já não é mais visto, uma vez que os valores sociais estão mudando velozmente e que termos como “incapacitado, defeituoso, deficiente, excepcional”, dentre outros, eram usados para tratar a pessoa com deficiência (Schlee e Ferreira, 2007, p.1).

Romeu Sasaki (2003) aponta que ao usar o termo *pessoa com deficiência* se agrega valores às pessoas, como a utilização do poder pessoal para tomar decisões, fazer escolhas e ter o controle das situações, além de dar-lhes a possibilidade de mudar a sociedade através da contribuição com seus talentos e, assim, buscar a inclusão de todos.

Hoje acredita-se que uma melhor compreensão de como vivem as pessoas com deficiência e as dificuldades que enfrentam é fundamental para uma maior inclusão dos mesmos e, como forma de contribuir com esse objetivo, este capítulo apresenta uma revisão sobre os principais conceitos e definições relacionados à acessibilidade e sobre os centros históricos, além de apresentar os direitos da pessoa com deficiência.

## **2.1.Mobilidade urbana e acessibilidade**

Segundo o inciso II do artigo 4º da Lei nº 12.587/12, Mobilidade urbana “é a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”, é um atributo da cidade e diz respeito à “facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano”, se relaciona, portanto, com a possibilidade de circular e com as condições das vias de acesso (IPHAN, 2014, p. 13).

A acessibilidade urbana é definida como a “possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos [...] por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida”, como consta no artigo 2º da lei 10.098/00 (BRASIL, 2000).

A Lei Nº 12.587/12, em seu inciso III do art. 4º (BRASIL, 2012), apresenta a acessibilidade como uma facilidade que é disponibilizada às pessoas que garanta, a todos, autonomia nos deslocamentos desejados. Ou seja, que as pessoas, ao percorrer a cidade, não encontrem obstáculos que a impeçam de ir e vir, mas sim condições seguras. A acessibilidade é condição fundamental para que o direito ao acesso a bens e serviços seja desfrutado, além de ser uma forma de alcançar uma qualidade de vida (SOARES, 2003, p. 11).

## **2.2.Pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida.**

A convenção da ONU sobre os Direitos da Pessoa com deficiência, promulgada no Brasil pelo Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009 definiu, em seu artigo 1º, que as pessoas com deficiência são aquelas que “tem impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades de condições com as demais pessoas” (BRASIL, 2009). Segundo a ICIDH<sup>1</sup> a deficiência “representa qualquer perda ou alteração de uma estrutura ou de uma função psicológica, fisiológica ou anatômica, de caráter temporário ou permanente” (OMS, 1980).

Por outro lado, considera-se pessoa com mobilidade reduzida aquela que vive determinada situação de dificuldade de locomoção: “Pessoas idosas; pessoas com visão

---

<sup>1</sup>ICIDH: Documento publicado em 1980 pela OMS, considerado a primeira tentativa da OMS de organizar uma linguagem universal sobre lesões e deficiências.

subnormal; pessoas com deficiência física, neurológica ou sensorial, pessoas obesas, pessoas de baixa estatura, crianças, gestantes, etc.” (FERREIRA E SOUZA, 2012, p.3).

Guimarães (2002) ressalta que toda pessoa pode, em algum momento de sua vida, experimentar uma deficiência, como após um acidente, por exemplo, sendo necessário obter algum serviço, deslocamento, até mesmo fins turísticos, sendo suprimida a satisfação de suas necessidades por limitações existentes no espaço construído (GUIMARÃES, 2002, p.1-9).

### **2.3. A pessoa com deficiência portadora de direitos**

Leite (2012) aponta que desde os primórdios, existiam pessoas com algum tipo de limitação, as quais eram amplamente discriminadas e que, com a conscientização da sociedade, a pessoa com deficiência passou a ser vista com mais sensibilidade pelos demais (LEITE, 2012, p. 33), sobretudo após a segunda guerra mundial, onde a sociedade civil e organizações como a ONU, Unicef, OIT, OMS e a Unesco voltaram seus olhares aos soldados acometidos por alguma deficiência provocada pela guerra e criaram grandes programas de cunho assistencialista que tinham por objetivo solucionar os problemas que acometiam a população atingida pela guerra (Leite, 2012, p. 34).

No Brasil, a Constituição Federal de 1988, considerou a cidadania e a dignidade da pessoa humana, ressaltando seu caráter essencialmente social, onde buscou-se a igualdade, não apenas no plano estritamente político, mas também em termos sociais, econômicos e culturais. Nesse sentido, ganhou ênfase a demanda por políticas públicas de inserção social e de valorização da diversidade e dos direitos das minorias (LEITE, 2012, p.35). Em seu artigo 227 é proposta “a facilitação de acesso aos bens e serviços coletivos, com a eliminação de obstáculos arquitetônicos e de todas as formas de discriminação” (BRASIL, 1988). Além disso, possui normas acerca da construção de “logradouros e edifícios de uso público, [...] fabricação de veículos de transporte coletivo, capazes de garantir acesso adequado às pessoas com deficiência” (BRASIL, 1988, art. 227, § 2º).

Foi criada, ainda, a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000 que, de forma resumida, defende que as barreiras e obstáculos sejam eliminadas em diversos campos da sociedade, além de recomendar que os espaços e elementos públicos e privados sejam concebidos e reformados de modo a atender os requisitos e parâmetros das normas específicas da ABNT e garantam o acesso de todos (BRASIL, 2000, p.4).

Em 2 de dezembro de 2004 foi publicado o Decreto nº 5.296, que regulamenta as Leis nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e nº 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. (BRASIL, 2004, p.1).

Após essas leis serem regulamentadas, todos os projetos de natureza arquitetônica e urbanística, de comunicação e informação, de transporte coletivo e a execução de qualquer obra com destinação pública ou coletiva deverão se submeter ao cumprimento deste decreto (BRASIL, 2004). É imposto, no Art. 10º do capítulo IV (que trata da implementação da acessibilidade arquitetônica e urbanística), o “atendimento aos princípios do desenho universal<sup>2</sup>, referenciado pelas normas técnicas de acessibilidade da ABNT, legislação específica e regras contidas no próprio decreto, para a concepção e implantação de projetos arquitetônicos e urbanísticos” onde é abordado, ainda, a inserção de “conteúdo relacionado ao desenho universal nas grades curriculares da educação profissional tecnológica e dos cursos superiores de Engenharia, Arquitetura e correlatos” (BRASIL, 2004).

Em 6 de julho de 2015, é instituído o *Estatuto da Pessoa com Deficiência*, através da aprovação da Lei nº 13.146, a chamada *Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência*, para garantir e promover os direitos e liberdades fundamentais da pessoa com deficiência, buscando sua inclusão na sociedade e assegurando sua cidadania (BRASIL, 2015). No seu primeiro capítulo, encontra-se conceitos e definições acerca do assunto e nos capítulos seguintes as questões relacionadas aos direitos da Pessoa com Deficiência, como o direito à igualdade e não discriminação, bem como ao trabalho, à vida, à educação, moradia, saúde, esporte, cultura, turismo e lazer, além do direito à mobilidade, ao acesso à comunicação e informação, à justiça, entre outros (BRASIL, 2015). Em seu artigo 55 é determinado - reforçando o Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, que desde a concepção de um projeto, bem como sua implantação ou reforma do meio físico de uso público ou privado deve buscar, respeitado as normas de acessibilidade, atender aos princípios do desenho universal e que, não sendo possível sua completa adequação que se adote uma *adaptação razoável*<sup>3</sup> (BRASIL, 2015).

---

<sup>2</sup> **Desenho universal:** Aquele que visa atender à maior gama de variações possíveis das características antropométricas e sensoriais da população (NBR 9050)

<sup>3</sup> Art. 3º, Inciso VI – “**adaptações razoáveis:** adaptações, modificações e ajustes necessários e adequados que não acarretem ônus desproporcional e indevido, quando requeridos em cada caso, a fim de assegurar que a pessoa com deficiência possa gozar ou exercer, em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas, todos os direitos e liberdades fundamentais”.

Em favor das medidas para acessibilidade, existem algumas Normas Técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, voltadas para essa temática e que visam “a implantação correta de soluções adequadas, adaptações em alterações físicas nos locais para garantia da acessibilidade”. Dentre estas, está a NBR 9050 de 2020<sup>4</sup> que trata da Acessibilidade em edificações, espaços, equipamentos e mobiliário urbano e estabelece parâmetros e critérios técnicos que precisam ser observados durante o projeto, bem como construção, adaptação e instalação tanto das edificações quanto dos espaços, equipamentos e mobiliário urbano às condições de acessibilidade (BRASIL, 2006).

É possível destacar, ainda, a NBR 16537 de 2016 que trata da Sinalização Tátil no piso com diretrizes para elaboração de projetos e instalação e que aborda a temática da acessibilidade em transporte coletivo de passageiros.

#### **2.4. Teorias da restauração e as cartas patrimoniais**

Para fundamentar os trabalhos no âmbito da conservação e restauração, são utilizados trabalhos elaborados por teóricos, estudiosos da área, grandes pesquisadores, conservadores e restauradores que dão a base para a elaboração das leis que regem esse campo. São exemplos disso a Carta de Veneza, carta de Washington, a carta de Burra, Carta de Atenas, dentre outros. Por esse motivo, as obras com maiores relevâncias ao tema desse trabalho serão expostas, como base de fundamentação para a elaboração da proposta de intervenção.

Castriota (2009) evidencia que o termo *patrimônio* no direito antigo era entendido como “o complexo de bens que tinham algum valor econômico, que podiam ser objeto de apropriação privada” (CASTRIOTA, 2009, p. 83) e, que, as coisas sagradas ou que eram de propriedade do Estado não se prestavam a esse tipo de relação, também chamadas de *extra-patrimonium*. O autor salienta, ainda, que com o passar do tempo o uso desse termo foi sendo ampliado e deslocado, abrangendo, hoje, uma quantidade mais ampla de fenômenos do que a inicial (CASTRIOTA, 2009, p. 84).

Para ele, o que se tinha inicialmente era a ideia de que o patrimônio arquitetônico era “uma espécie de ‘coleção de objetos’, identificados e catalogados por peritos como representantes significativos da arquitetura do passado e, como tal, dignos de preservação” (CASTRIOTA, 2009, p. 84) atribuindo valores históricos e/ou estéticos ao *caráter excepcional*

---

<sup>4</sup> A NBR 9050 teve sua primeira edição lançada em 1985 e foi sendo atualizada em novas edições nos anos de 1994, 2004, 2015 e agosto de 2020.

*da edificação*. Esta concepção, conforme aponta Castriota (2009) foi sendo ampliada e assim, ao longo do século XX, no campo do patrimônio, passa a se observar “conjuntos arquitetônicos inteiros, a arquitetura rural, a arquitetura vernacular, [...] o ecletismo, o *Art Nouveau* e mesmo a produção contemporânea”, onde se juntam os critérios estilísticos e históricos com a preocupação com o *entorno, ambiência e o significado*. (CASTRIOTA, 2009, p. 85).

No que diz respeito à preservação do meio ambiente urbano, que é objeto de estudo desse trabalho, Castriota (2009) expõe o duplo condicionamento que a questão envolve: Se de um lado deve se considerar o ambiente urbano como um *organismo vivo*, e permitir que haja o processo de renovação “intrínseco a ele, e que acompanha o próprio desenvolvimento da vida humana” (CASTRIOTA, 2009, p. 88), por outro, essa renovação e transformação devem ser orientadas pela sociedade e pelo Governo, para que, desta forma, na paisagem urbana não se predomine apenas os “interesses econômicos imediatos de um determinado segmento”, mas que haja uma evolução de maneira equilibrada. (CASTRIOTA, 2009, p. 89).

Cesare Brandi (2008), apresenta a teoria de que aquilo que é chamado de obra de arte deve ser reconhecido de forma singular, uma vez que o mesmo é realizado, necessariamente, por um *indivíduo singular* e por “não poder ser motivado de outra forma a não ser pelo reconhecimento que o indivíduo singular faz dele” (BRANDI, 2008, p.27) contribuindo com a teoria posteriormente apresentada de Muñoz Viñas.

Para Brandi (2008), a obra de arte é “em primeiro lugar uma resultante do fazer humano” e que, por esse motivo não deve depender de alternativas de *gosto ou de uma moda* para obter seu reconhecimento, mas que este deve vir de uma associação entre “consideração histórica em respeito àquela estética” (BRANDI, 2008, p. 64). Ele aponta que todas as *adições* realizadas ao longo do tempo fazem parte da história humana, ainda que como *erros* e que, portanto, não deveriam ser “retirados ou removidos; no máximo isolados” (Brandi, 2008, p.75). Contudo, ele acredita que a conservação integral, considerando todos os estágios pela qual a obra passou, não pode transmitir uma *convicção de inautenticidade, de falso*, não pode pôr em discussão *a própria veracidade do monumento como monumento histórico*, não deve *transgredir a instância estética* e que não é possível reconduzir a obra de arte à sua unidade potencial, sem que a obra “se torne uma cópia ou um falso de si própria” (BRANDI, 2008, p. 75-78).

Na Itália, segundo Braga (2003), a restauração se apresenta com uma posição intermediária entre as ideias de Viollet-le-Duc, Ruskin e Camillo Boito, o qual, no III Congresso de Engenheiros e Arquitetos de 1883, em Roma, coloca alguns princípios para obras de restauração arquitetônica, são eles:

1. Diferença de estilo entre o novo e o velho; 2- Diferença de material de construção. 3- Supressão de perfis e ornamentos 4- Mostra de pedaços velhos retirados, em local aberto e ao lado do monumento. 5- Incisão em cada pedaço renovado com a data do restauro ou com um sinal convencionado. 6- Epígrafe descritiva incisa sobre o monumento. 7- Descrições e fotografias dos diversos períodos do trabalho, dispostas no edifício ou num local próximo a ele, ou descrição publicada pela imprensa. 8- Notoriedade (BRAGA, 2003, p. 5).

Esses princípios serão os norteadores para uma lei italiana de 1902, posteriormente reformulada, em 1909, “para a conservação dos monumentos e objetos da antiguidade e de arte”. Tais princípios serão adotados, em 1931, pela Conferência de Atenas, para um plano internacional, onde Gustavo Giovannoni (1873-1947), acadêmico e seguidor de Boito, defende tais critérios que “unificavam a arte do restauro e a colocava sobre base científica” (BRAGA, 2003, p.6).

Ao longo do tempo, os princípios da restauração e preservação foram se desenvolvendo, se adequando às *diversas localidades e situações*, os quais podem ser observados nas cartas patrimoniais, frutos de encontros nacionais e internacionais. Dentre as quais serão citadas neste trabalho a carta Atenas, de 1931, carta de Veneza, de 1964, a carta de Washington, de 1986 e a Carta de Burra, de 2013, expondo àquilo que for pertinente ao tema abordado.

A carta de Atenas (1931) considerou que cada caso específico pode comportar uma solução própria, tendo sido constatado que nos diversos Estados ali representados se predominava uma “tendência geral a abandonar as reconstituições integrais, evitando assim seus riscos, pela adoção de uma manutenção regular e permanente, apropriada para assegurar a conservação dos edifícios” (CARTA DE ATENAS, 1931, p.1).

Em seu III tópico, o qual trata da *Valorização dos Monumentos*, a Carta de Atenas (1931) recomenda depurar o entorno dos monumentos, removendo tudo que remete à modernidade, ao passo que, contraditoriamente, em seu tópico IV aprova a utilização de técnicas modernas, ainda que de uma forma discreta e que não modifique o “caráter e o aspecto do edifício” (CARTA DE ATENAS, 1931, p.2). Nesta carta, é abordada, ainda, a preservação dos monumentos como uma obrigação do Estado e do próprio povo, apresentando a demanda da contribuição de técnicos de distintas especialidades (CARTA DE ATENAS, 1931. p. 3-4) e lança as bases do que hoje se entende como educação patrimonial.

A carta de Veneza, produto do segundo congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos históricos, reunidos em Veneza de 25 a 31 de maio de 1964, amplia a definição de *monumento histórico* abrangendo as “obras modestas, que tenham adquirido, com o tempo, uma significação cultural” e não somente às grandes criações, (CARTA DE VENEZA, 1964, p. 1-2).

Em seu artigo 5º, a carta de Veneza (1964) destaca que a conservação de um monumento é “sempre favorecida por sua destinação a uma função útil à sociedade”, desde que não altere a “disposição ou decoração dos edifícios” (CARTA DE VENEZA, 1964, p.2). O artigo 11 exige que sejam respeitadas as “contribuições válidas de todas as épocas para a edificação do monumento” e, ainda, que o “julgamento do valor dos elementos em causa e a decisão quanto ao que pode ser eliminado não podem depender somente do autor do projeto” (CARTA DE VENEZA, 1964, p.3).

A Carta Internacional para a Salvaguarda das Cidades Históricas, conhecida como carta de Washington, em sua segunda edição, de 1987, “diz respeito [...] aos centros ou bairros históricos, com o seu ambiente natural ou edificado, que, para além da sua qualidade como documento histórico, expressam os valores próprios das civilizações urbanas tradicionais” (CARTA DE WASHINGTON, 1987, p. 1). Ela se apresenta como necessária uma vez que os centros históricos estão ameaçados pela “degradação, desestruturação ou destruição, consequência de um tipo de urbanismo nascido na industrialização e que atinge hoje universalmente todas as sociedades” (CARTA DE WASHINGTON, 1987, p.1).

A Carta de Burra, foi adotada em 19 de abril de 1979 pelo Austrália ICOMOS<sup>5</sup>, pela primeira vez, na cidade australiana de Burra, considerando a Carta de Veneza (1964) e as resoluções da 5ª Assembleia Geral do ICOMOS, Moscou, em 1978. Após isso, a mesma passou por algumas pequenas revisões em 23 de fevereiro de 1981 e 23 de abril de 1988, e, de forma mais significativa em 26 de novembro de 1999 e atualmente a versão utilizada pela Austrália ICOMOS é a de 31 de outubro de 2013 (CARTA DE BURRA, 2013, p. 1).

Conforme indicação da mesma, a Carta de Burra traz orientações acerca da conservação e gestão dos sítios considerados patrimônio cultural e está baseada na experiência e conhecimento dos membros da Austrália ICOMOS (CARTA DE BURRA, 2013, p.1). A carta apresenta uma norma de práticas para quem está envolvido nas questões do patrimônio, sejam proprietários, gestores ou responsáveis pela custódia de sítios com significado cultural e a mesma se destina a todos os sítios que possuam significado cultural (CARTA DE BURRA, 2013, p. 1). No que diz respeito às adaptações do sítio com significado cultural, assunto de maior interesse desse trabalho, a Carta de Burra (2013) diz que deve limitar a adaptação àquilo que for essencial para a utilização do sítio pensando em seu significado cultural e seu uso e,

---

<sup>5</sup> **Austrália ICOMOS:** O ICOMOS “Conselho Internacional de Monumentos e sítios” é uma Organização não-governamental formada em 1965, com sede em Paris. O ICOMOS Austrália foi formado em 1976 e possui um comitê executivo de 15 membros eleitos, os quais possuem responsabilidade pela execução dos programas nacionais e participação nas decisões do ICOMOS como organização internacional.



que, só é aceitável a adaptação que impactar minimamente sobre o significado cultural do sítio e após terem sido consideradas outras alternativas que não necessitassem de intervenções (CARTA DE BURRA, 2013, p. 7).

Em consonância com o apresentado nas cartas patrimoniais, Muñoz Viñas (2003) salienta a necessidade de “transformar os sujeitos nos principais atores na formação e adaptação do patrimônio às necessidades sociais”, transferindo o *peso da autoridade* para a esfera do grupo, tirando-o da esfera de ação do restaurador, garantindo um modelo de restauração mais *coerente e representativo*. “Essa posição não se baseia na subjetividade, mas na intersubjetividade, ou seja, na constatação de que a restauração é uma atividade que se baseia em decisões sociais, não individuais: é baseada em acordos entre os sujeitos” (MUÑOZ VIÑAS, 2003, p. 147 - 148).

Muñoz Viñas (2003) trata da Teoria Contemporânea da Restauração e ressalta a pretensão, ao se restaurar, de que os objetos voltem a cumprir suas funções simbólicas ou documentais tais como existiam antes, ou cumprindo-as de uma forma ainda melhor.

Restaurar es reparar estos mecanismos etéreos, poner a punto el objeto tratado para que pueda ser útil en estos sentidos, hacer que funcione como símbolo o documento mejor de lo que lo hace ahora<sup>6</sup> (MUÑOZ VIÑAS, 2003, p. 159).

Muñoz Viñas (2003) afirma que a teoria contemporânea da restauração é, *basicamente funcional*, buscando-se a *eficácia funcional dos objetos*. Para ele, a *verdade* ou a *ilusão da verdade* é desejável de ser alcançada desde que contribua para sua eficácia, ou seja, se for útil (MUÑOZ VIÑAS, 2003, p. 159).

Conforme aponta Muñoz Viñas (2003), a teoria contemporânea da restauração visa reconhecer que a restauração é feita para aqueles sujeitos afetados por este objeto de diversas formas, algumas vezes intangíveis e que essas pessoas tem direito de estarem presentes no processo de decisão, que seu ponto de vista acerca do objeto e sua importância devem ser levados em conta e, para alcançar isso, sugere que haja entre as partes interessadas *negociação, consenso e diálogo*, de modo a satisfazer o maior número de pessoas, como premissa dita anteriormente (MUÑOZ VIÑAS, 2003, p. 163)

Muñoz Viñas (2003), expõe a importância do usuário na restauração ao dizer que:

La Restauración se hace para los usuarios de los objetos: aquellos para quienes esos objetos significan algo, aquellos para quienes esos objetos cumplen una función

---

<sup>6</sup> Restaurar é reparar estes mecanismos etéreos, tornar o objeto tratado útil nestes sentidos, fazê-lo funcionar como um símbolo ou documento melhor do que funciona atualmente.

esencialmente simbólica o documental, pero quizá también de otros tipos<sup>7</sup> (MUÑOZ VIÑAS, 2003, p. 176).

Para ele, o que determinará a validade da restauração é o consenso entre as pessoas afetadas e salienta que a restauração não é feita para os próprios objetos, mas sim para os seus usuários presentes ou futuros (MUÑOZ VIÑAS, 2003, p.176).

O autor conclui dizendo que a teoria contemporânea da restauração “No alienta más revolución que la que es comúnmente sentida: la revolución del sentido comum<sup>8</sup>” (MUÑOZ VIÑAS, 2003, p.178).

## 2.5. Instrução normativa nº 1/2003, IPHAN

A Instrução normativa nº 1, de 25 de novembro de 2003 dispõe sobre a acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal e é utilizada neste trabalho como base para a elaboração do projeto a ser desenvolvido e, por isso, será apresentado a seguir as informações extraídas da Instrução normativa pertinentes à elaboração do projeto.

Através da Instrução normativa nº1/2003, por meio da presidente do instituto, resolve, *estabelecer diretrizes, critérios e recomendações para a promoção das devidas condições de acessibilidade aos bens culturais imóveis* com o objetivo de que as oportunidades de fruição destes bens pela sociedade seja equiparada, de forma especial pelas PCD ou que tenham mobilidade reduzida e, ainda, que “as soluções adotadas para a eliminação, redução ou superação de barreiras na promoção da acessibilidade aos bens culturais imóveis devem compatibilizar-se com a sua preservação [...]” observando-se algumas premissas, quais sejam

[...] b) cada intervenção deve ser considerada como um caso específico, avaliando-se as possibilidades de adoção de soluções em acessibilidade frente às limitações inerentes à preservação do bem cultural imóvel em questão. c) 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)

Em seu item 3.5, a Instrução Normativa (2003) evidencia que

As soluções para acessibilidade em sítios históricos [...] devem permitir o contato da pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida com o maior número de experiências possível, através de, pelo menos um itinerário adaptado (IPHAN, 2003, p. 8).

Segundo consta na Instrução Normativa (2003), ao se pensar nas soluções de acessibilidades nos sítios históricos deve-se pensar na implantação de condições de circulação

<sup>7</sup> A restauração é feita para os utilizadores dos objetos: aqueles para quem estes objetos significam algo, aqueles para quem estes objetos cumprem uma função essencialmente simbólica ou documental, mas talvez também outros tipos de função.

<sup>8</sup> Não encoraja outra revolução que não seja a que é comumente sentida: a revolução do senso comum.

que sejam capazes de permitir a utilização do sítio de uma forma *melhor e mais completa*, garantindo a existência de percursos nos quais não haja barreiras e sejam sinalizados, unindo as edificações às vias públicas e aos *diversos espaços com características diferenciadas* através de rota acessível, além de que essas adaptações dos percursos e a instalação das rotas acessíveis levem em conta a “declividade e largura de vias e passeios, os centros de interesse e de maior afluência de pessoas, os serviços e fluxos, e demais aspectos implicados na sua implementação” (IPHAN, 2003, p. 8)

Em seu item 3.7 a Instrução Normativa (2003) prevê que a intervenção, seja ela arquitetônica ou urbanística, realizada no sítio histórico, conte com um registro e uma indicação da época de sua implantação, além de quais tecnologias e materiais forem utilizados, tornando possível a sua identificação, e recomenda que se dê preferência à utilização de *recursos passíveis de reversibilidade* com o objetivo de que seja permitido a “inclusão de novos métodos, tecnologias ou acréscimos” (IPHAN, 2003, p.8).

## **2.6. Portaria IPHAN nº 312/2010**

A Portaria Nº 312, de 20 de outubro de 2010 do IPHAN, que “Dispõe sobre os critérios para a preservação do Conjunto Arquitetônico e Urbanístico de Ouro Preto em Minas Gerais e regulamenta as intervenções nessa área protegida em nível federal”, tem como objetivo “estabelecer medidas e normas para a preservação do Conjunto Arquitetônico e Urbanístico de Ouro Preto”, como consta em seu Artigo 1º (IPHAN, 2010, p. 1). Os tópicos pertinentes à proposta de intervenção – a ser apresentada posteriormente, a respeito da supracitada Portaria são aqui expostos como base para fundamentação do projeto do qual se trata esse trabalho.

No Art. 16 desta Portaria ficam definidas três áreas de preservação, denominadas: “I - área de preservação especial – APE; II – área de preservação – AP; III – área de preservação paisagística, arqueológica e ambiental- APARQ” (IPHAN, 2010, p. 4). Sendo que a área a ser tratada nesse trabalho se refere à área de preservação especial – APE, a qual

corresponde ao núcleo de maior concentração de bens de interesse cultural, compreendida pelo arruamento de origem setecentista ou que guarda relação com este [...], com edificações de construção de diferentes períodos (IPHAN, 2010, p. 4).

As áreas mencionadas acima, são, ainda, subdividas de acordo com as suas especificidades, como consta no Art. 20.: Área de Preservação Especial - APE 01 e APE 02; sendo a APE 01 “a área que compreende e preserva o núcleo de maior concentração de bens de

interesse cultural” (IPHAN 2010, p. 5) e na qual se enquadra o objeto de estudo desse trabalho, especificamente.

A respeito dos pavimentos em pedra, o Art. 29 prevê que os mesmos sejam “preservados em todas as vias públicas e nos passeios, incluindo os meios-fios” (IPHAN, 2010, p. 7).

### **3. Ouro Preto, Patrimônio Cultural e acessibilidade**

As primeiras cidades e vilas brasileiras eram criadas com o propósito de “estabelecer uma rede de pontos de colonização, dominação e defesa do território” e estrategicamente localizadas no litoral, próximas aos portos naturais, ao longo do curso dos rios ou nos arredores das novas terras (MENICONI, 1999, p. 33). Almejando desbravar todo o país colonizado e encontrar pedras preciosas, não tendo condições, contudo, de arcar com as despesas de tal colonização e extração de recursos, a coroa portuguesa incentiva seus *mandatários e os particulares de maiores iniciativas*, sobretudo os paulistas, a fazê-lo em troca de *honorarias e benefícios*, originando-se assim as primeiras bandeiras, que se demandavam em direção às regiões ainda desconhecidas (VASCONCELLOS, 1977, p.15).

Esse capítulo pretende apresentar o desenvolvimento da cidade no decorrer do tempo, suas características geográficas, o processo pelo qual ela passou até ser considerada patrimônio cultural da humanidade e como ela se encontra na atualidade.

#### **3.1. Da descoberta ao título de cidade:**

O processo para que o local onde foi descoberto o ouro, no final do século XVII, viesse a se tornar a cidade imperial de Ouro Preto, em 1823, é marcado por relevantes fatos, como mostra a figura 1, a seguir:

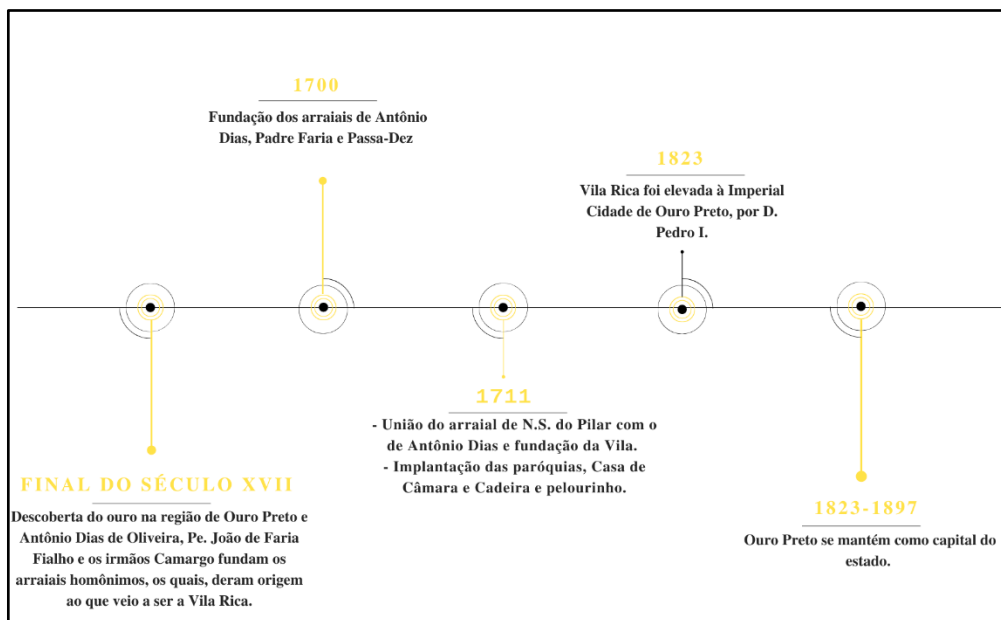


Figura 1: Linha do tempo - Ouro Preto. Desenvolvido pela autora

Em mapa de 1888 (Figura 2), observa-se a planta de Ouro Preto, que foi organizada por ordem do Exmo. Sr. Dr. Luiz Eugenio Horta Barbosa, Presidente da Província na época, pelos gravadores *Giesecke & Devrient, Leipzig*. Nota-se, ainda, uma legenda que aponta para as principais edificações presentes na época, tais quais a Praça da independência, o Palácio do Governo, a Assembleia provincial, Cadeia, Escola de Minas e de Farmácia; Quartéis, Santa Casa, Teatro, Estação ferroviária, largos da Alegria e de Dirceu e Igrejas. Além disso, como aponta Vieira (2016) tem destaque “a representação da Serra de Ouro Preto a nordeste, do Morro do Curral e Morro do Cruzeiro a sudoeste e Alto da Cruz a sudeste, definindo os limites geográficos da cidade de Ouro Preto” (VIEIRA, 2016, 166-167).



Figura 2: Mapa de Ouro Preto, 1888. Fonte: MPMG.

### 3.2.Topografia:

Ouro Preto apresenta topografia irregular, e, nas palavras de Vasconcellos (1977, p. 66) “bastante imprópria ao estabelecimento de uma povoação”, quase não existiam terrenos naturalmente planos e os aterros e desaterros eram difíceis de serem realizados pois o solo possui características que o tornam *duro*, portanto, o que se observa são ruas ao lado de encostas, as quais de um lado apresentam *lotes de fortes aclives* e do outro *consideráveis declives* (VASCONCELLOS, 1977, p.66).

Uma vez que a cidade ia crescendo e se desenvolvendo, a topografia se tornou um fator limitador para sua expansão geográfica e, por isso, foi suscitado o desejo de transferir a capital do estado para *sítios mais acomodados*. Responsabilizando-se assim, o irregular terreno da cidade pela mudança da capital para o arraial de Belo Horizonte, já que o mesmo era um empecilho para a continuidade do desenvolvimento que se espera de uma capital (VASCONCELLOS, 1977, p. 69).

### 3.3.O traçado urbano:

O terreno de topografia acidentado, com traçado irregular foi o que determinou a também irregular conformação urbana, tendo sido criado o traçado das ruas “pelos casas e não de acordo com um planejamento prévio”, sendo o desenho urbano de Ouro Preto caracterizado como “estreito e alongado, seguindo a topografia acidentada dos vales e morros”. (BRASIL, 2005, p.77-78)

Após alcançar o *status* de Vila, Ouro Preto precisou se adaptar às normas que este exigia, tais quais:

definição e demarcação do território, a construção dos edifícios representativos em pontos de visibilidade, o alinhamento e retificação das vias públicas e o estabelecimento de padrões construtivos e arquitetônicos, visando à uniformidade dos edifícios (MENICONI, 1999, p. 36).

Meniconi (1999) aponta que, ao se construir as casas, as “medidas, testadas e alinhamentos deveriam obedecer às rígidas condições estipuladas pela legislação” imposta pela Coroa portuguesa para manter um padrão, sobretudo estético, nas vilas, o que mostra, portanto, que desde o período colonial, o espaço urbano ouro-pretano, foi regulado, sujeito a normas e regras de ocupação e uso, ainda que estas não tenham sido plenamente cumpridas, desfaz a ideia de que a cidade foi originada de forma completamente espontânea e sem intervenções (MENICONI, 1999, p. 37-38).

Campos (2012) salienta que o projeto de intervenção no traçado local foi realizado por oficiais das *primeiras vereanças*, de maneira superficial, onde era proposto o *conserto dos caminhos* e o financiamento das obras junto aos seus moradores. Todavia, o que frequentemente acontecia eram modificações realizadas pelos próprios moradores que “definiam inclusive os procedimentos, argumentando sobre as vantagens sociais de tais obras e desconsiderando qualquer aspecto estético. [...] esta modalidade de planejamento urbano persiste por todo o século até meados do século XIX” (CAMPOS, 2012, p.9)

As modificações, realizadas inicialmente, foram *lentas e oportunistas*, aproveitando-se de *episódios* favoráveis à correção dos arruamentos. Ocasionalmente aconteciam incêndios nas residências, uma vez que as mesmas se apresentavam aglomeradas e em situação precária e, devido a estes, realizavam-se intervenções maiores destes espaços atingidos;

No caso do incêndio relatado em termo de vereação de 1714, algumas casas fronteiras à Matriz do Pilar foram destruídas e decidiu-se que as reconstruções fossem tais que o largo fosse ampliado. Desta maneira, os arredores da Matriz eram embelezados e enobrecidos pela maior amplitude do espaço para o exercício da função primeira do espaço urbano como cenário das práticas religiosas (CAMPOS, 2012, p.9).

Em foto de Luiz Fontana a seguir (Figura 3) é possível observar o resultado de tal intervenção:



Figura 3: Matriz do Pilar, s.d. Autoria: Luiz Fontana. Fonte: PMOP.

Posteriormente, foram realizadas intervenções no arruamento de Ouro Preto, dentre os quais destaca-se a abertura da rua Nova do Sacramento, na freguesia do Pilar, feita pelos irmãos de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos do Caquende, devido ao traslado do Santíssimo Sacramento para a nova matriz de N. S. do Pilar

O objetivo dos construtores era de conseguir uma rua que fosse longa e o mais plana possível permitindo o desfile de carros e alegorias, bem como da marcha da procissão, numa área, então, de difícil acesso e extremos declives, com inclinações de quase 80 graus. A solução encontrada foi “aplicar a técnica de construção de aquedutos para condução de água aos grandes mundéus de lavagem de ouro, numa escala muito mais ampla” (CAMPOS, 2012, p.12), a qual obteve como resultado a construção da *ponte seca* (figura 4). Ao se *planificar* o terreno,

conseguiu-se, além de cumprir a função inicial, atrair para o local “atividades de comércio e transporte de mercadorias”, pois, como não havia declive e relativo conforto, essas atividades eram favorecidas (CAMPOS, 2012, p. 13). Posteriormente, em 1740, onde se situa a igreja do Rosário, utilizou-se a mesma técnica acima citada ao construir uma “rua lateral elevada e no grande quadrilátero” onde se ergue a referida igreja (CAMPOS, 2012, p.13).



Figura 4: Vista da Ponte seca, s.d. Autoria: Luiz Fontana. Fonte: PMOP.

Neste período de intervenções, vários trechos foram modificados e planejados, eliminando, quanto conseguiam, a presença das íngremes ladeiras. A figura 5, mostra a alteração feita em frente à Matriz do Pilar onde se implantaram as duas ruas “retas e paralelas, cortadas por travessas em ângulo reto e convergindo na Ponte Seca” (CAMPOS, 2012, p. 14).



Figura 5: Vista do bairro Pilar, s.d. Autoria: Luiz Fontana. Fonte: PMOP

Ademais, a rua das Flores, no final do século, foi “alargada e retificada”, uma vez que a eliminação da ladeira era impossível de ser realizada. “as ruas foram abertas tal que formam um conjunto de três ruas paralelas cortadas por travessas, num reticulado bem-sucedido o



suficiente para permitir esquinas em ângulo reto e ruas retilíneas até a Praça” (CAMPOS, 2012, p.14).

Nota-se, assim, que, desde os primórdios do século XVIII, o traçado de Ouro Preto foi “palco de experiências urbanísticas precoces e notáveis” (CAMPOS, 2012, p.14), onde se observa grandes intervenções na paisagem, com exceção do bairro Antônio Dias, o qual ainda mantém características do “modelo tradicional da vila colonial brasileira, ou seja, espontânea e sem planejamento” (CAMPOS, 2012, p. 14).

### **3.4.A mudança da capital para Belo Horizonte**

Antes de acontecer, de fato, a mudança da capital de Ouro Preto para o antigo *Curral del Rei*, o assunto já vinha sendo discutido há tempos na região. Julião (2015) salienta que uma das pretensões dos inconfindentes da conjuração mineira, ao instaurar a república, era a de tornar São João del-Rei a nova capital de Minas, que durante o império já se pensavam que “Ouro Preto não oferecia condições físicas para exercer o papel de sede do poder e administração da Província” (JULIÃO, 2011, p.116) e, ainda que, por se localizar entre íngremes serras, não permitia seu desenvolvimento, além de não serem terras férteis e dificultar a “comunicação com as demais regiões” (TORRES, 2015, p.4).

Em 1891, quando da formulação da primeira constituição republicana do estado de Minas Gerais pelo Congresso constituinte Mineiro, foi decidido a mudança da sede do governo - o que dividiu a opinião pública - e, apesar disso, a definição do local da sua implantação foi postergado, solicitando que fossem realizados estudos técnicos sobre os possíveis locais, para que o Congresso pudesse ser instruído antes de tomar tal decisão, o que só aconteceu em 1893 (JULIÃO, 2011, p.118).

Antes da efetiva mudança de localidade da capital, surgiram dois grupos compostos, sobretudo, por intelectuais, políticos, cientistas e jornalistas mineiros, os *mudancistas*; os quais eram favoráveis à mudança da capital e, de outro lado, os *não mudancistas* que defendiam a permanência da capital em Ouro Preto. Estes foram os responsáveis por um reconhecimento histórico e cultural da cidade, mesmo após a troca da sede do estado. (TORRES, 2015, p.5)

Ouro Preto, após esse movimento dos *não mudancistas*, passou a ser valorizada e consagrada como “berço da identidade e da tradição mineira”, como aponta Torres (2015, p. 7): “Instituições comprometidas com a cultura e a História, como o Arquivo Público Mineiro, passaram a criticar o possível esquecimento de Ouro Preto e exaltar sua importância na memória

nacional”. O novo governo voltou sua atenção à cidade, portanto, dando-lhe reconhecimento como “cidade-relíquia, de sentimento de liberdade e luta pela independência nacional como primeira manifestação do pensamento republicano” (TORRES, 2015, p. 8).

Esse pensamento foi, portanto, o primeiro passo para o que, posteriormente, resultou no reconhecimento de Ouro Preto como cidade patrimônio da humanidade.

### 3.5. Cidade-patrimônio

Apesar do discurso histórico que se floresceu com a mudança da capital para Belo Horizonte, a cidade ficou “vazia e destituída de vitalidade [...] se deteriorando fisicamente”, devido à migração de mais de 45% dos ouro-pretanos para nova sede do governo, como aponta Meniconi (1999, p.68).

Xavier da Veiga havia sido um dos grandes defensores da permanência da capital em Ouro Preto, e após ver que, mesmo com tanto empenho, sua luta tinha sido em vão, ele passou a buscar que a cidade fosse restaurada e mantidos seus significados simbólicos e históricos, o que se deu através da criação do *Arquivo Público Mineiro*, do qual o mesmo foi o primeiro diretor, em 1895. Veiga foi responsável por resgatar o passado por meio de registros dos grandes acontecimentos da história mineira além dos contextos e consequências, que aconteceram desde os primeiros bandeiristas até a transferência da capital.

Devido ao bicentenário de Ouro Preto, nas duas primeiras décadas do século XX, surgem vários discursos e artigos sobre a cidade, através de uma coletânea de textos, onde seus autores projetam a inserção da cidade no “quadro geral do ideário nacionalista” (MENICONI, 1999, p. 71). Meniconi (1999) reforça a importância das festas do Bicentenário de Ouro Preto ao surgir, então, um esforço local, sobretudo da elite ouro-pretana, para preservar o patrimônio edificado da cidade.

Em 1916, Alceu de Amoroso Lima publicou, na Revista do Brasil, um artigo que fazia um apelo para que os olhos do país fossem voltados para Ouro Preto e para a *necessidade urgente* de se conservar a cidade. Ainda nesta década, Mario de Andrade visita Minas Gerais e publica, em 1920, um estudo sobre o que ele encontrou em sua viagem sobre a arte religiosa local, onde ele trata Antônio Francisco Lisboa, o Aleijadinho, como um *gênio da raça*. Este estudo foi um complemento à luta pela consciência da necessidade de preservação de Ouro Preto (MENICONI, 1999, p. 77-78).

Nos anos 20 Minas é colocada no *foco do modernismo* graças às viagens à Ouro Preto realizadas por Lucio Costa, Gustavo Barroso e os paulistas Mario de Andrade, Tarsila do Amaral, Oswald de Andrade e Blaise Cendrars, como aponta Meniconi (1999, p. 78). Barroso, em 1921, cria e dirige o Museu Histórico Nacional e se torna o responsável “pelas primeiras medidas efetivas de conservação e restauro levadas a cabo no país e incentivará a criação de órgãos de preservação ligados ao poder público” (MENICONI, 1999, p.79). Em sua viagem à cidade, em 1928, Barroso encontra um lamentável estado de abandono e, seguiu para Belo Horizonte, onde ele solicita que o estado adote “ações efetivas de conservação e restauro, visto ser a defesa de seu patrimônio uma responsabilidade inarredável” (MENICONI, 1999, p.80).

No final da década de 20, com o patrocínio do Governo do Estado de Minas e a supervisão de Barroso, a igreja de Nossa Senhora do Rosário, a capela de São João, a Casa dos Contos e a ponte de São José são restauradas, tendo sido realizadas com “os critérios analógicos e estilísticos de Viollet-Le-Duc”, os aspectos originais dessas edificações são reconstruídos e complementados quando perdidos ou alterados ao longo do tempo. (MENICONI, 1999, p. 81).

Para fortalecer a luta da elite pela preservação local, em 1931 e 1932, são promulgados dois decretos municipais, os quais tornam obrigatório a “manutenção das fachadas nas formas coloniais e a adoção desta linguagem nas novas construções”, com o objetivo de conservar essa *fisionomia tradicional da cidade* e reforçar a mesma como destinação turística. Já em 1933, através do decreto nº 22.929, Ouro Preto passa a ser tutelado pelo Governo Federal e é elevado à condição de monumento nacional (MENICONI, 1999, p. 82-83) e, no ano seguinte, vê acontecer a criação da Inspeção de Monumentos Históricos, que garantiu que os *problemas de conservação e restauração de seus valores* assumissem dimensões nacionais e demandassem urgências operativas. Já em 1935 Barroso apresenta um plano que visava a restauração de pontos específicos da cidade, como igrejas, pontes e chafarizes e que é executado nos três anos seguintes (MENICONI, 1999, p. 85).

Nos anos seguintes, Oswald de Andrade e Mario de Andrade, também Lúcio Costa, Tarsila do Amaral e Manoel Bandeira visitam Minas Gerais e apoiam a preservação ao lado dos mineiros Rodrigo Melo Franco de Andrade, Gustavo Capanema, Carlos Drummond de Andrade e Sylvio de Vasconcellos.

Gustavo Capanema incube à Mario de Andrade redigir um projeto “para criação de uma instituição que cuidasse do Patrimônio Artístico Nacional” e, com o decreto-lei 25, de 30 de novembro de 1937, foi constituído o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - SPHAN, que não leva todas as ideias apresentadas por Mario de Andrade e é reformulado por

Rodrigo Melo Franco de Andrade. Sob sua direção, é realizada a tarefa de “identificação, tombamento e restauração do patrimônio edificado brasileiro”, onde é consolidado as iniciativas iniciadas anteriormente (MENICONI, 1999, p. 92-93). A partir desse momento, Ouro Preto é integralmente tombada e inscrita no livro das Belas Artes (Inscrição nº 39, fls. 8, 20/04/1938) e se inicia uma fase onde novas ruas são abertas, edifícios existentes são restaurados e reestruturados e as novas construções necessitam serem submetidas à aprovação do município e do SPHAN.

Décadas mais tarde, em 1980, a cidade de Ouro Preto passou a integrar a lista do patrimônio cultural da humanidade da UNESCO, após solicitação do governo brasileiro em 1978, confirmando todos os valores já estabelecidos como monumento nacional e, então reafirmando-os internacionalmente, como foi apresentado na Convenção para a Proteção do Patrimônio Cultural e Natural Mundial, em Paris, no ano de 1972, realizado pela UNESCO, onde diz que Ouro Preto constitui tanto um "exemplo excepcional de um tipo de estrutura que ilustra uma etapa significativa da história", quanto "um exemplo excepcional de assentamento humano tradicional" (UNESCO apud MENICONI, 1999, p. 131).

O Sítio tombado pelo SPHAN e inscrito na lista de bens de patrimônio mundial da UNESCO corresponde ao Centro histórico e representa a maior parte de toda área urbana de Ouro Preto, existindo algumas áreas urbanas que não estão incluídas no tombamento, como é possível observar no mapa abaixo (Figura 6). A cidade possui maior número de bens listados individualmente pelo IPHAN quando comparada às outras cidades de Minas, são 46 ao todo, entre imóveis e móveis ou integrados (BRASIL, 2005, p.77).

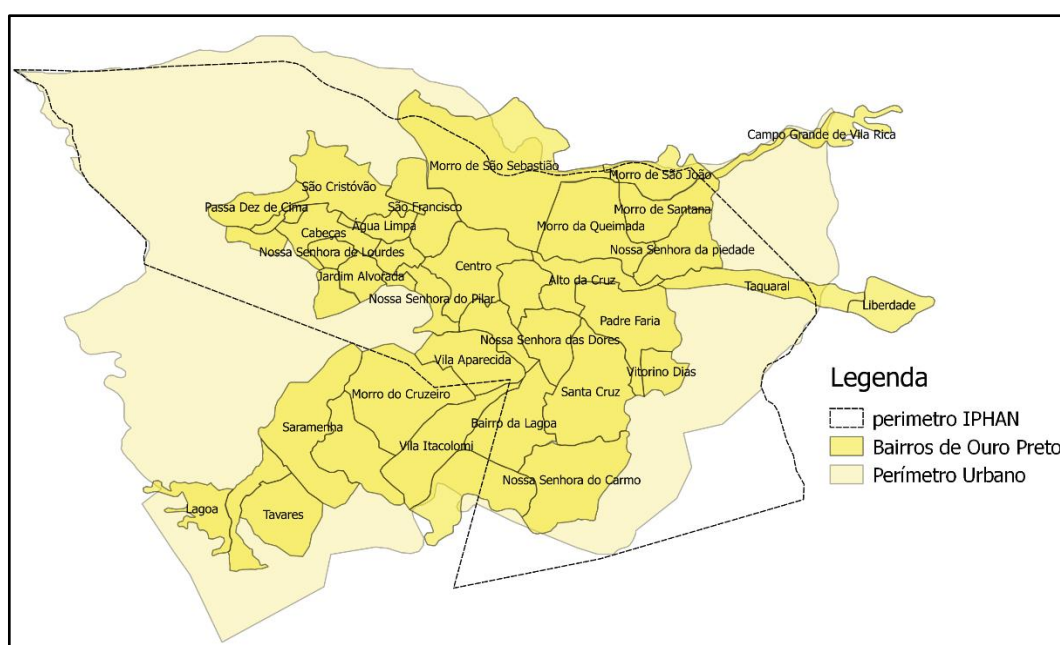


Figura 6: delimitação do perímetro tombado pelo IPHAN. Fonte: desenvolvido pela autora.

### 3.6.A cidade na atualidade

Após a mudança da capital para Belo Horizonte, a economia de Ouro Preto que já estava em declínio, desaqueceu completamente, como aponta Queiroz (2019). A autora expõe as mudanças que a cidade sofreu neste período, dentre as quais destaca que parte expressiva da população, dentre eles, funcionários públicos e profissionais liberais, migrou para a nova capital o que causou, num período de dez anos, uma redução de 40% da população local. Além disso houve um abandono dos casarios pelas famílias que se mudaram e não tinham condições financeiras nem interesse em mantê-los o que levou à um mal estado de conservação e, em alguns casos, até à ruína dos mesmos. Em consequência disso, alguns desses imóveis foram invadidos e outros vendidos por preços baixos (QUEIROZ, 2019, p. 85).

Queiroz (2019) aponta que, em meados do século XX, a economia de Ouro Preto começa a se reerguer, uma vez que grandes empresas, majoritariamente procedentes do exterior, de exploração de minério de ferro se instalam no local e sobretudo com a implantação, em 1952, de uma fábrica de alumínio no fundo do Vale do Tripuí, região sul da cidade. Além disso, a partir de 1934, a exploração das jazidas de bauxita presente na região pela *Alumínio do Brasil (Alcan)* foi responsável por redinamizar a economia e promover uma reestruturação do espaço urbano, uma vez que constitui um bairro novo e amplo, a Bauxita, para abrigar funcionários e dirigentes da empresa, local onde, em 1969, foi implantada a Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP) (QUEIROZ, 2019, p. 86). A expectativa de novos postos de trabalho atraiu muitas pessoas da região e gerou uma ocupação desordenada das áreas da periferia do centro histórico (QUEIROZ, 2019, p. 86). Um exemplo dessa ocupação é o surgimento do bairro Vila Aparecida, que aparece em destaque na figura 7, enfatizando a proximidade entre o referido bairro e o Centro histórico.



Figura 7: Centro histórico de Ouro Preto e, ao fundo, em destaque, bairro Vila Aparecida. Fonte: mineironaestrada.com.br.

Durante 40 anos, a Alcan foi responsável por grande parte da geração de emprego da cidade, contudo a partir de 2008 ela é vendida para a multinacional Novelis após perder *competitividade*. Esta, reduziu suas atividades quase que por completo em 2014, mantendo somente a produção de tarugo primário de alumínio (WERKEMA, 2018, *apud* QUEIROZ, 2019), e, atualmente produz apenas *alumina*, óxido extraído da bauxita, utilizado na produção de alumínio.

Com os impactos do rompimento da barragem de Fundão no ano de 2015, em Mariana, associado ao desaquecimento da produção de alumínio a economia ouro-pretana ficou ainda mais abalada. Em entrevista com Queiroz (2019), o Secretário de Turismo, Indústria e Comércio de Ouro Preto (STIC), Felipe Guerra, informou que com a crise da mineração, em outubro de 2018, o então prefeito da cidade, Júlio Pimenta, anunciou “cortes na estrutura administrativa de forma a manter a máquina pública em funcionamento” e que, devido ao agravamento da situação, no mês seguinte foi declarado estado de calamidade financeira (QUEIROZ, 2019, p. 86-87).

Segundo dados do último censo do IBGE (2010) Ouro Preto possuía 70281 habitantes no ano de 2010 e, segundo Queiroz (2019), 74.659 pessoas em 2017. A cidade possui 12 distritos e no distrito-sede concentram-se aproximadamente 87% dos habitantes (QUEIROZ, 2019, p.87). Devido à presença da UFOP na cidade, grande parte da população local é considerada *flutuante*, formada por universitários que residem na cidade durante o tempo da graduação.

### **3.7. Acessibilidade em Ouro Preto com base nas legislações**

#### **3.7.1. Plano diretor de Ouro Preto**

O plano diretor é uma lei municipal que objetiva a organização do crescimento bem como o funcionamento da cidade e está previsto no Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257/2001. Através da lei complementar nº 29 de 28 de dezembro de 2006, foi instituído o Plano diretor do município de Ouro Preto, o qual “incorpora os princípios de sustentabilidade, compatibilidade e equidade nas ações, planos, programas e projetos que devem nortear o desenvolvimento do Município” (Ouro Preto, 2006, p. 1) e, como consta no seu Art. 4º, tem como objetivos:

I- Favorecer a dinamização econômica no Município, de forma compatível com a proteção das áreas e edificações de interesse natural e cultural, facilitando e promovendo a descentralização das atividades econômicas e dos equipamentos urbanos em todo o território; [...] III- direcionar o desenvolvimento do Município no

sentido do cumprimento da função social da cidade; [...] V- planejar a expansão das áreas urbanas do Município de modo a adequar sua ocupação às condições do meio físico e à oferta de infraestrutura, bem como às necessidades de proteção do patrimônio natural e cultural; [...] VII- promover uma maior autonomia dos distritos e dos bairros do distrito-sede da sede municipal no sentido de atender as necessidades cotidianas de suas populações, de forma a reduzir as pressões de ocupação e de circulação de veículos no núcleo histórico de Ouro Preto; VIII - implementar e preservar espaços públicos destinados ao lazer, ao esporte, à saúde, à contemplação e à preservação da paisagem, estimulando as diversas formas de convívio da população[...] (Ouro Preto, 2006).

A temática da preservação do patrimônio está presente em todo o documento, o Art. 22 do mesmo, apresenta as diretrizes da Política de Proteção do Patrimônio cultural, que tem como objetivos “a sua preservação, valorização e promoção como fator de desenvolvimento sociocultural e econômico do Município”, e apresenta, em seu Art. 23, as medidas cabíveis ao poder público municipal em consonância com o IPHAN e com a população local para o bem do município, através de reforçar o vínculo entre os habitantes e a história local, além de considerar o espaço urbano como “patrimônio cultural dinâmico”, o qual apresenta os registros de “diversos tempos históricos” e local de “vida e das manifestações de cultura”, além de apresentar a proteção do patrimônio, propriamente dita, indicando a “implementação das medidas necessárias para seu acautelamento e preservação, prevendo-se as penalidades e formas de coibição à prática de danos e ameaças à sua integridade” e convocando a população para participação na “concepção, implantação e gestão de projetos e ações relativos à proteção do patrimônio cultural” (Ouro Preto, 2006)

O Capítulo II do plano diretor, que trata das funções sociais, em seu Art. 5º, apresenta como função social da cidade garantir:

A universalização do acesso ao trabalho, à moradia, ao lazer, à cultura, à educação, à saúde, ao transporte público, às infraestruturas e aos demais equipamentos e serviços urbanos; [...] a oferta de espaços públicos e de um ambiente urbano que propiciem o exercício da cidadania, através do convívio social, do acesso à informação e do estímulo a toda forma de expressão cultural e de participação na vida comunitária (OURO PRETO, 2006).

Sobre os direitos da pessoa com deficiência e suas necessidades, pouco se é apresentado, de forma direta, no plano diretor, o que se é observado somente no capítulo VII, que trata da mobilidade urbana, o qual diz em seu parágrafo único que “O poder público municipal e a sociedade em geral observarão, nos projetos e planos disposições relativas à acessibilidade universal, com especial atenção às pessoas portadoras de necessidades especiais”.

Portanto, nota-se pouco aporte legal à pessoa com deficiência, observando-se o plano diretor do município, contudo, este não pode ser analisado isoladamente, e por isso será apresentado a seguir as demais legislações municipais.

Para a revisão do Plano diretor de Ouro Preto, no ano de 2020, foi criada uma comissão executiva com representantes das Secretarias da Prefeitura, Câmara dos vereadores, Universidade Federal de Ouro Preto, Instituto Federal de Minas Gerais, Associação comercial e a FAMOP (Federação das associações de moradores de Ouro Preto). Equipe formada por arquitetos, engenheira civil e engenheiro ambiental, responsáveis pela secretaria de governo, de cultura e patrimônio, do meio ambiente, do desenvolvimento social, habitação e cidadania, advogada, representante da procuradoria jurídica e engenheiro civil representando a Fundação Cristiano Ottoni, contratada para apoiar a revisão do Plano diretor, a qual entregou em dezembro de 2019 o Plano de trabalho que “estrutura o processo em curso”.

O processo de revisão foi iniciado durante a 7ª conferência da cidade de Ouro Preto, em março de 2020, com previsão de finalização em dezembro do mesmo ano com a redação do projeto de lei e Audiência pública final.

### **3.7.2. Plano diretor de mobilidade urbana, Ouro Preto**

O plano diretor de mobilidade urbana de Ouro Preto, foi constituído através da Lei Complementar nº 177 de 22 de maio de 2018, e, conforme consta em seu artigo 2º, é caracterizado como:

Instrumento básico da Política Municipal de Mobilidade Urbana e um dos eixos estruturadores da política de desenvolvimento urbano, orientador da atuação da administração pública e da iniciativa privada em seu território, no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte (OURO PRETO, 2018).

Em seu Art. 11 fica estabelecido que é responsabilidade dos proprietários e ocupantes dos imóveis nas proximidades das vias públicas: “I - a implantação das calçadas em obediência aos padrões estabelecidos pelo poder público; II - a manutenção da pavimentação das calçadas; III - preservação da faixa livre de circulação, sem impedâncias” (OURO PRETO, 2018), e, ainda, que a largura mínima das calçadas para os novos loteamentos deve ser de 2,4m e que as rotas sejam acessíveis e contínuas, além de obedecer ao disposto na Lei Federal 10.048/2000 e ao Decreto 5.296/2004 que a regulamenta, bem como ao disposto na Norma Brasileira — NBR 9050/15.

No que diz respeito à sinalização viária o Art. 20 orienta que a mesma deve ser *implantada e mantida* pelo Executivo Municipal e “[...] atender aos princípios de suficiência, padronização, clareza, precisão, confiabilidade, visibilidade e legibilidade”, além de pontuar que a sinalização implantada nas área de preservação do patrimônio histórico e cultural deve “obedecer às orientações técnicas contidas no manual de Sinalização do Patrimônio Mundial



no Brasil, elaborado pelo Instituto Nacional do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional — IPHAN e pela UNESCO” (OURO PRETO, 2018). Voltado para à pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, o Plano Diretor prevê em seu Art. 21, a garantia de 2% das vagas de estacionamento nas vias públicas, bem como 5% para idosos. No artigo 23, é definido que o transporte público coletivo “é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no município” e que cabe ao Executivo Municipal “[...] a garantia da acessibilidade de pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida” (OURO PRETO, 2018)

O artigo 33 apresenta os princípios fundamentais da política de mobilidade urbana, quais sejam:

[...] II. a compatibilização entre as necessidades de deslocamento e a preservação do patrimônio histórico e cultural; III. a acessibilidade universal, nas dimensões física e tarifária; IV. a segurança nos deslocamentos das pessoas; V. a equidade no uso dos espaços públicos de circulação; IV. A eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano e da circulação; [...]” (OURO PRETO, 2018).

E, dentro das diretrizes da Política de Mobilidade Urbana de Ouro Preto, como consta em seu Art. 34, ao que diz respeito à PCD, destaca-se a prioridade pela “acessibilidade de pedestres e de pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida” e, ainda, prevê ações estratégicas para maior segurança do pedestres e pessoas deficiência e mobilidade reduzida, como definir um “padrão acessível de calçadas”, levando em conta as especificações locais, além de “obrigatoriedades, instrumentos de gestão e fiscalização, multas e incentivos fiscais” e prevê entre os patamares topográficos da cidade uma ligação acessível para os pedestres (OURO PRETO, 2018). Como consta no Art. 56, esse plano deve ser revisto a cada 5 anos, realizado em conjunto com o processo de revisão do Plano Diretor do Município e ainda, que na próxima versão devem estar integrados.

#### **4. Objeto de estudo: Praça Tiradentes e Largo do Coimbra**

O objeto de estudo se trata do trecho entre a Praça Tiradentes e o Largo do Coimbra (Figura 8). O trecho foi escolhido tendo em vista que o local é um dos principais atrativos da cidade aos turistas e, ainda, por oferecer recursos aos moradores, onde passa as principais linhas de ônibus e apresenta grande parte do comércio da cidade. De modo particular, em trabalho anteriormente realizado no local, foi entrevistado um artesão da feira de pedra sabão que é cadeirante e relatou as dificuldades que ele encontrava diariamente ao se locomover pela cidade até o seu local de trabalho, levantando o questionamento sobre os órgãos que protegem o patrimônio e se apresentavam de forma a priorizar a preservação sobre a acessibilidade.



Figura 8: Vista aérea da Praça Tiradentes e Largo do Coimbra. Fonte: Google Earth. Modificado pela autora.

#### 4.1. Mudanças nos traçados da Praça e do Largo do Coimbra ao longo do tempo

Das modificações ao longo do tempo na Praça Tiradentes, antigo Morro de Santa Quitéria, destaca-se a demolição de uma construção religiosa do lado direito do antigo palácio dos governadores, como mostra a representação do século XVIII (*figura 9*). O que se observa é que no antigo Morro de Santa Quitéria, após a transferência do governo da capital da cidade de Mariana para a antiga Vila Rica, é instalado um centro administrativo e político, refletindo o poder local e do Reino, sendo a espacialidade marcada pela antiga Casa de Câmara e Cadeia, atual Museu da Inconfidência e o antigo Palácio dos Governadores, atual Escola de Minas da UFOP como arquitetura de referência (BUENO, 2017, p. 16)

Ao longo da história, a praça passou por diversas alterações em sua configuração espacial, tendo seu espaço sido ressignificado por seus diversos atores e agentes envolvidos. Em análise baseada nas figuras 9 a 12, Bueno (2017) aponta as alterações que ocorreram na praça; observando-se a primeira imagem (*figura 9*), do final do século XVIII, percebe-se que havia uma “diferenciação de nível, marcada por um muro de contenção, onde existia um chafariz”, o qual era um local onde as pessoas se concentravam no período colonial, além de ser um importante equipamento urbano da época. Na *figura 10*, que retrata a praça por volta de 1870, mostra a coluna Saldanha Marinho, *primeira homenagem aos Inconfidentes* a qual se encontra, atualmente, na Praça da Estação (*figura 13*). Na *figura 11* (s.d.), nota-se a presença da coluna Saldanha Marinho, mas a configuração da praça se apresenta em moldes *de um jardim com*

*inspiração francesa*. Na imagem a seguir, figura 12, de 1920 se observa a presença de um coreto.

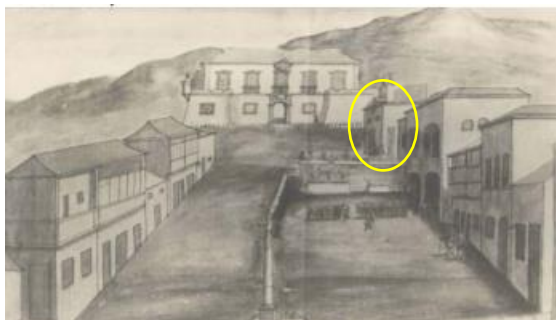


Figura 9: Morro de Santa Quitéria – c.1785 – 1790. Fonte: REIS, 2000. Extraído de BUENO, 2017



Figura 10: Praça da Independência - anos 1870. Fonte: Acervo do Museu da Inconfidência. Extraído de BUENO, 2017



Figura 11: Praça da Independência - s/d Fonte: Arquivo Público de Ouro Preto. Extraído de BUENO, 2017



Figura 12: Praça Tiradentes – anos de 1920. Fonte: Acervo IFAC, Fotografia Luiz Fontana. Extraído de BUENO, 2017



Figura 13: Coluna Saldanha Marinho na praça da estação. Fonte: tripadvisor.com.br

Já em imagem de 1946 (figura 14) é possível reconhecer o monumento instalado em homenagem à Tiradentes inaugurado no ano de 1894, e que permanece até os dias de hoje na praça homônima (figura 15).



Figura 14 e 15: Monumento em homenagem à Tiradentes (1846) Autoria: Luiz Fontana. Fonte: Acervo PMOP. e Praça Tiradentes (2019). Fonte: Acervo da autora

O largo de Coimbra é um exemplo da transformação ao qual foi sujeitada a paisagem cultural de Ouro Preto, um processo de ressignificação pelos sujeitos no decorrer da história, mas que mantém, contudo, seu caráter “de comércio e local de sociabilidade” (BUENO, 2017, p. 17).

Segundo França (2020), no século XVIII, o local era utilizado para demonstração de poder por meio da presença de um Pelourinho - onde escravos e infratores eram castigados, e onde eram realizadas eleições para o governo. Já em 1826, foi determinado que se construísse ali um mercado para os tropeiros (figura 16) e que “em frente à casa havia um pátio calçado com estacas para amarrar os animais, além de um grande tanque, com água corrente” (FRANÇA, 2020, p. 3). Ao discorrer sobre o local, Bueno (2017) o descreve como um mercado “de aspecto rudimentar e características coloniais” que era um importante ponto de parada dos tropeiros da região (BUENO, 2017, p.17).



Figura 16: Largo do Coimbra com a presença do mercado do Antonio Dias. S.d. Fonte: Arquivo de José Pessoa Simões

Bueno (2017) destaca que, no final do século XIX, o mercado foi substituído por “uma edificação eclética de características neoclássicas [...], bem ao gosto da época, marcada pelo desenvolvimento e chegada de novos materiais”, onde se manteve o *uso comercial e de local de troca* (BUENO, 2017, p. 18). As alterações realizadas podem ser observadas no registro da primeira metade do século XX (figura 17).

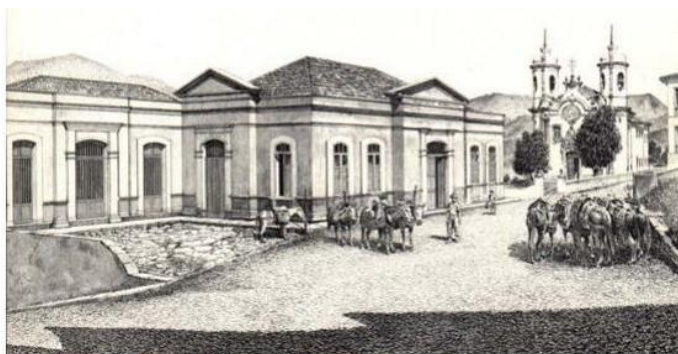


Figura 17: Edificação eclética no Largo do Coimbra. S.d. Fonte: Aline de C. Costa.

Após ter sido efetivado o tombamento pelo SPHAN do conjunto arquitetônico da cidade e, dentre outros prédios, a capela de São Francisco, o SPHAN decidiu demolir a edificação eclética, que para os modernistas, tratava-se de uma “arquitetura desprovida de significados” (BUENO, 2017, p.18). A autora salienta, ainda, que “certamente a decisão (pela demolição) faz parte de um conjunto de ações promovidas com o intuito de homogeneizar o centro histórico, considerando o caráter idealizado da arquitetura e arte colonial como produção genuinamente brasileira” (BUENO, 2017, p. 18). Atualmente existe, no local, uma feira de Artesanato, que, segundo França (2020), se tornou permanente em meados de 1980. Também conhecida como *feira de pedra sabão* (figura 18), a mesma reúne os artesãos locais que trabalham com o material abundante na região e de fácil trabalhabilidade. Além disso, o largo é palco de festividades

religiosas, como a Semana Santa e não religiosas, como apresentações musicais (FRANÇA, 2020, p.4).



Figura 18: Largo do Coimbra na atualidade. Fonte: [tripadvisor.com.br](https://www.tripadvisor.com.br).

#### 4.2. Uma proposição para assegurar acessibilidade e preservação no objeto de estudo

Para se alterar o espaço de valor cultural a Carta de Burra (2013) recomenda “fazer tão pouco quanto seja necessário para cuidar do sítio e torná-lo utilizável, mas, por outro lado, alterar tão pouco quanto seja possível para que o seu significado cultural fique retido” (CARTA DE BURRA, 2013, p.1) e ainda, em seu Art. 31, que quando houver qualquer alteração deve existir um registro constando as evidências que influenciaram na decisão pela intervenção e a especificação dessas decisões (Carta de Burra, 2013, p. 9)

Castriota (2009) ao expor suas considerações acerca de intervenções sobre o patrimônio ambiental urbano cita algumas estratégias as quais o mesmo julga pertinentes e que serão levadas em conta para a elaboração do projeto neste trabalho. São elas:

1. Priorizar sempre o contexto urbano [...] privilegiando conjuntos e ambiências em lugar de edificações isoladas; [...];
3. [...] Integração absoluta entre a política específica de preservação do meio ambiente urbano e a política urbana de um modo geral. Ao se pensar em termos de preservação ambiental deve-se tentar harmonizar sítios e edificações preexistentes com as novas, utilizando-se para isso instrumentos urbanísticos mais gerais, como o Plano Diretor para o município, a Lei de Uso e Ocupação do Solo, os códigos de obras e posturas, entre outros; [...]
5. [...] é vital perceber, acima de tudo, como os moradores e usuários utilizam e valorizam aqueles espaços que constituem o seu dia-a-dia [...];
6. Garantir a permanência da população de baixa renda nas áreas a serem urbanizadas, preservadas, etc. [...] (CASTRIOTA, 2009, p. 90-91).

A Instrução normativa nº 1/2003, prevê que

A instituição de um sistema integrado de elementos em acessibilidade, referenciado nos parâmetros técnicos definidos pela ABNT, devendo-se considerar os seguintes procedimentos: a adoção de pisos sinalizadores específicos, rampas e rebaixamentos

de calçadas; a reserva e distribuição de vagas para estacionamento; a concepção, adequação ou substituição dos elementos da urbanização e do mobiliário urbano; a adequação da sinalização, indicativa ou de trânsito, com especificações de cores, texturas, sons e símbolos (IPHAN, 2003, p. 8).

Para garantir a acessibilidade da PCD no trecho do terminal rodoviário de Ouro Preto até a Praça Tiradentes, baseando sua necessidade em pesquisa *in loco*, surge a proposta de utilização de veículos adaptados, garantido pela alínea *d* do item 3.5 da instrução normativa acima citada, a qual especifica que “a adoção de soluções complementares associadas à rota ou percurso acessíveis, tais como a utilização de veículos adaptados e mirantes, deve ser prevista em áreas de difícil acesso ou inacessíveis” (IPHAN, 2003, p. 8).

Serão levadas em conta todas as leis e normas anteriormente citadas neste trabalho, para garantir um projeto de acessibilidade no local que garanta à pessoa com deficiência o seu direito de usufruir do patrimônio cultural, com segurança e autonomia e de uma forma que essas alterações não interfiram no seu significado cultural.

### **4.3. Obstáculos encontrados para a locomoção da PCD**

Em todo território nacional nota-se a presença de barreiras arquitetônicas e urbanísticas, estas, segundo o caderno Técnico do IPHAN (2014) “são resultantes, muitas vezes, de sua implantação no território e das condições e práticas locais e regionais” (IPHAN, 2014, p. 17).

Em visita técnica realizada à cidade de Ouro Preto foi possível realizar o levantamento das barreiras arquitetônicas encontradas, dentre as quais destacam-se, a pavimentação de paralelepípedo, extrema declividade das vias, calçadas com revestimento em pedra quartzito que são escorregadias, e sobre estas, tampas de caixas de passagens elétricas e hidráulicas – algumas danificadas; esses fatores aumentam o risco de acidentes. Além disso, nota-se escada de acesso aos prédios avançando sobre a calçada, calçadas com largura menor que a recomendada pela NBR 9050, placas de trânsito<sup>9</sup> e lixeiras instaladas sobre elas, impossibilitando a livre circulação da PCD, sobretudo as que dependem de cadeira de rodas para se locomoverem. Foi instalado na praça um estacionamento, lateralmente ao monumento em ambos os lados, com vagas para 22 carros e nenhuma delas exclusiva para a pessoa com deficiência ou idosos.

---

<sup>9</sup> As placas de trânsito além de obstruir a passagem pelas calçadas não trazem informações que agregam acessibilidade.

Foi desenvolvido um mapa (anexo 1) o qual mostra a disposição as barreiras acima citadas, de modo a facilitar a sua compreensão no espaço; juntamente com os cortes (anexo 2) que amplia a percepção e impactos de tais barreiras no livre trânsito.

#### **4.4. A visão da Pessoa com Deficiência**

No ano de 2016, Laura Martins, autora do blog *Cadeira Voadora* visitou a cidade de Ouro Preto e através do seu blog, descreveu a experiência.

Laura Martins é moradora de Belo Horizonte, formada em Letras pela Universidade Federal de Minas Gerais dentre outras capacitações profissionais; atualmente, trabalha com atividades ligadas à inclusão da pessoa com deficiência, produz conteúdo para o blog anteriormente citado, presta consultoria sobre acessibilidade em viagens e é membro consultor da Comissão de defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência da OAB seção Minas Gerais (MARTINS, 2016). A autora, possui uma deficiência física causada pela doença *mielite transversa*<sup>10</sup>, adquirida quando a mesma possuía 5 anos e meio e se locomove exclusivamente com cadeira de rodas, a fim de evitar lesões.

Em seu blog ela apresenta a percepção que teve em suas viagens, sendo uma delas à cidade de Ouro Preto em 2016, quando foi para fazer o passeio de trem de Ouro Preto à Mariana e avaliar as condições de acessibilidade em ambas as cidades, nesse blog, ela fala de locais específicos os quais conseguiu visitar, bem como sua visão geral enquanto cadeirante. Ela expõe que a sua maior motivação para ir até a cidade, foi conhecer o patrimônio histórico.

Foram enviadas perguntas à autora do blog, por meio de e-mail, para complementar as informações que a mesma havia publicado. Laura disse que ouvia dizer que não havia nenhuma acessibilidade em Ouro Preto, mas que através de um programa na *TV Brasil*, ela soube que o Museu da Inconfidência possuía acessibilidade, na matéria era mostrado um cadeirante acessando o Museu por meio de um *Stair Trac*, que é um equipamento para subir escadas. Apesar das informações que ela tinha, ela quis checar para tirar suas próprias conclusões e ela disse que encontrou “mais do que imaginava, embora muito menos que o necessário”. Ela ressalta que encontrou uma pousada que investiu em itens de acessibilidade e que a deixou empolgada poder fazer o passeio de trem em um vagão que possuía “alguma acessibilidade”, apesar de ter notado vários problemas nesse passeio.

---

<sup>10</sup> A mielite transversa (MT) é um termo usado para descrever a inflamação da medula espinhal, com etiologia variada, podendo ser inflamatória, vascular, paraneoplásica, relacionada ao tratamento com a radiação, e idiopática (BORCHERS E GESHWIN, 2021, p. 248).



Martins (2016) elogia a facilidade de acesso à escola de Minas (antigo palácio dos governadores) por meio de sua rampa lateral, de onde consegue *boas fotos*. A sua conclusão sobre o mirante do Morro São Sebastião é de que as pessoas sem deficiência “podem ir a pé” apesar de chegarem cansadas, mas destaca que “os desafios das ruas de Ouro Preto não se limitam à declividade; o calçamento de pé de moleque é “terrível para cadeiras de rodas” e orienta que o ideal para o cadeirante é a utilização de carro e informa que é possível estacioná-lo no próprio mirante, mas aponta para a existência de um *alto degrau* entre a rua e o *espaço cimentado* que se trata do mirante propriamente dito, em suas palavras “tudo bem rústico, sem infraestrutura” (MARTINS, 2016).

Sobre as dificuldades encontradas para circular na Praça Tiradentes, ela diz que “não se pode dizer que seja realmente possível circular na Praça Tiradentes usando cadeira de rodas”, ela ressalta que devido ao calçamento da praça a cadeira trepida muito e que isso é “muito desconfortável”, e, o mais importante, além do desconforto, a trepidação causa “espasmos e fortes dores musculares”. Laura diz que, quando foi na cidade para fazer a matéria para o blog, ela somente passou pela Praça, mas que precisou da ajuda do amigo para empurrar a cadeira e incliná-la para transpor meios-fios, que o carro era estacionado o mais perto possível do local e eles se aventuravam. Para ela, as principais dificuldades são “calçamento com pé de moleque, falta de rebaixamentos de calçada, falta de local reservado para estacionamento, falta de calçadas acessíveis, falta de acessibilidade nos locais em torno da Praça, declividade das ruas que desembocam na praça” (MARTINS, 2020).

Laura Martins, ao ser questionada sobre a sua opinião a respeito da eliminação dos obstáculos, diz que não tem dúvidas de que poderiam ser realizadas adaptações no centro histórico de Ouro Preto e cita como exemplo a intervenção no pelourinho em Salvador, a qual ela acredita que pode ser transposta para Ouro Preto. Em Salvador foi realizada a construção de rota acessível e passarela para travessia, rebaixamentos das calçadas, utilização de plataformas elevatórias e *escarrampas*<sup>11</sup>, vagas reservadas para a pessoa com deficiência e intervenção nos restaurantes, monumentos e pontos de interesse, além da viabilização de um carrinho elétrico, como os usados por jogadores de golfe, para circulação de cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida pelo local.

A autora recomenda a viagem à cidade mesmo reconhecendo as suas limitações para a pessoa com deficiência, “é uma dose de arte e arquitetura, história e charme, romantismo e

---

<sup>11</sup> Escarrampas: rampa construída diagonalmente entre os degraus de uma escada.

beleza que não pode faltar no seu acervo de boas lembranças. Mesmo que você não consiga descer do carro” (MARTINS, 2016). Ela complementa dizendo que

Não podemos esperar que os locais fiquem acessíveis para visitá-los, sob o risco de reduzirmos drasticamente nossa experiência como seres humanos. A pandemia da Covid está levando a todas as pessoas um pouco daquilo por que passam as pessoas com deficiência. Sempre estivemos confinados, e é com muita luta, muita mesmo, que conseguimos acessibilidade em alguns lugares. O confinamento retira da pessoa o contato social, a oportunidade de estudar, trabalhar, se relacionar, ter lazer, etc. Quando é um isolamento de longa data, então, a pessoa fica privada de importantes experiências. Precisamos nos fazer visíveis para pressionar por acessibilidade. Se esperarmos Ouro Preto ficar mais acessível para ir lá, talvez ela não se transforme nunca... (MARTINS, 2020).

Laura Martins aponta que, para ela, é uma *vergonha* a falta de investimento de Ouro Preto em acessibilidade, “já há exemplos de sobra mostrando que é possível aliar acessibilidade à conservação histórica, evitando danos e perda da identidade”.

## **5. Proposta de intervenção e análise crítica do projeto**

A proposta de projeto consiste na adequação das adjacências da Praça Tiradentes, bem como do trecho de ligação entre a mesma e o Largo do Coimbra, considerando a possibilidade de alargamento das calçadas, sinalização e mobiliário urbano adequados para a melhor fruição do patrimônio, alternativas para locomoção entre as ladeiras íngremes do trajeto, tomando o devido cuidado para que não haja interferência nas características relevantes para a compreensão do patrimônio cultural, garantindo que o sentimento de pertença ao lugar passe a abranger às pessoas que atualmente encontram dificuldades de reconhecê-lo.

### **5.1. Obras análogas e referências projetuais**

Para a elaboração deste projeto foram analisadas algumas experiências realizadas em outros sítios históricos nacionais e internacionais, as quais serão apresentadas a seguir:

Em Portugal, foi instaurado o Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade – PNPA, como instrumento para definir medidas que tinham como objetivo a melhoria na qualidade de vida dos cidadãos e, de modo especial, as pessoas com necessidades especiais e a realização de seus direitos. Além das ações para conscientizar as pessoas acerca do direito à acessibilidade, o Plano também tem a proposta de garantir a acessibilidade no meio edificado e no espaço público. Especificamente nos centros históricos, “sugere disponibilizar apoio à realização de intervenções nos espaços públicos que possuem características específicas que impedem a realização de soluções convencionais e propõe, ainda, a promoção da acessibilidade nos

transportes urbanos e nas suas infraestruturas, tais quais estações, portos, aeroportos, rodoviárias, etc. (IPHAN, 2014, p. 49).

Quanto ao planeamento urbano a proposta do Plano é a definição de metodologias e critérios para se avaliar as “condições de acessibilidade nos espaços públicos e equipamentos coletivos, bem como para o desenvolvimento dos programas municipais de acessibilidade”. Além disso, propõe avaliar de forma qualitativa os espaços públicos e equipamentos coletivos considerando as “condições de plena utilização e participação por parte de pessoas com necessidades especiais”, considerando esses fatores na elaboração, revisão ou alteração dos planos de urbanização. Através do Decreto-Lei Nº 163/06 são definidas condições de acessibilidade para projetos e construções de equipamentos coletivos, espaços e edifícios públicos e estabelecidas normas técnicas (IPHAN, 2014, p. 49-50).

Em 2012, Portugal definiu as Diretrizes Nacionais para Mobilidade, baseando-se na política de mobilidade urbana da União Europeia, como mostra o Caderno Técnico do IPHAN (2014). A valorização do património foi uma das metas definidas como estratégias do desenvolvimento sustentável. Além disso, estabeleceu a obrigação da elaboração dos planos de mobilidade e de transportes para os municípios com mais de 50 mil habitantes, “sob pena de não acessar recursos financeiros estatais para investimento na respectiva área”, salientando que os planos precisam ser coerentes com o planeamento territorial e ter vigência de cinco anos (IPHAN, 2014, p. 50)

Um dos exemplos de cidades portuguesas que sofreram intervenções de requalificação urbana, é Viana do Castelo, localizada no Norte de Portugal e possui 90 mil habitantes. Ela é uma das quarentas cidades portuguesas que foram selecionadas para a elaboração de planos de mobilidade urbana, aponta o Caderno Técnico do IPHAN (2014). Esses planos priorizavam o transporte coletivo, além da implantação do *Estatuto da Cidade Sustentável* e o incentivo do transporte ferroviário (IPHAN, 2014, p. 50)

No Caderno Técnico do IPHAN (2014) é relatado que em Viana do Castelo passou a serem utilizados micro-ônibus elétricos para o transporte público no Centro histórico, a medida introduzida apresenta baixo impacto ambiental, pouco ruído e baixo custo, além de ser compatível com a largura das ruas. Ademais, estacionamentos subterrâneos foram implantados, ali, a população deixa seus carros particulares e circulam pelo centro no micro-ônibus e, ainda, ciclovias foram criadas com aproximadamente dez quilômetros de extensão, que permite “a ligação do mar, do rio e da montanha à cidade” (IPHAN, 2014, p. 51)

Na França foram definidos, em 1996, por meio de leis, os procedimentos relativos à elaboração dos *planos de Deslocamentos Urbanos – PDU*. Por meio dessas leis, tornou-se obrigatório que as cidades com população superior a 100 mil habitantes elaborassem o PDU, plano, este, que “define os princípios de organização do transporte de pessoas e de mercadorias no perímetro urbano e deve ser compatível com os outros instrumentos de gestão do território” (IPHAN, 2014, p.53). A França foi um dos países pioneiros na obrigatoriedade na elaboração do PDU inserido na legislação.

Em 2000, segundo consta no Caderno Técnico do IPHAN (2014), foi aprovado o *Plano de Nantes*, que abrange 24 municípios e cerca de 570 mil habitantes, além de ser reconhecido pela Comissão Europeia como um *exemplo de boas práticas* (IPHAN, 2014, p.53)

Por meio desse plano foram definidos cinco principais objetivos:

1-Continuar com o desenvolvimento da mobilidade para todos; 2- manter e desenvolver a acessibilidade a todas as centralidades; 3- tender para um equilíbrio entre o transporte individual (50%) e os 50% restantes modos de transporte (transporte coletivo: 18%; outros: 32%); 4- desenvolver uma abordagem de gestão global da mobilidade; 5- promover a participação dos diferentes atores envolvidos. (IPHAN, 2014, p. 54).

O Caderno Técnico do IPHAN (2014) mostra que com o propósito de dar respostas aos objetivos apresentados, foram definidos, pelo programa de ação do PDU, oito grandes eixos de intervenção para o período entre 2000 e 2010, são eles:

Desenvolver uma oferta alternativa ao automóvel; redefinir a afetação do espaço viário; criar novas ligações; melhorar a segurança e a acessibilidade das deslocações; organizar o transporte de mercadorias em meio urbano; utilizar o estacionamento como instrumento regulador da circulação; informar a população sobre as diferentes possibilidades de transportes; acompanhar e avaliar o PDU (IPHAN, 2014, p.55).

Dentre as ações implementadas destacam-se a renovação completa da frota de automóveis “com veículos movidos a gás natural”, a ampliação da rede de transporte coletivo coordenando-a com os demais modos de transporte, além do “desenvolvimento de planos de mobilidade de empresas em parceria com as mesmas”, promoção da integração tarifária, instalação de serviços de aluguel de bicicletas e aumento da rede de ciclovias (IPHAN, 2014, p.55)

Já no âmbito nacional, sabe-se que em 1994, no município do Rio de Janeiro foi promovido o Projeto Rio Cidade, projeto urbanístico que tinha o objetivo de melhorar a acessibilidade e a qualidade urbana. O governo municipal escolheu os principais eixos estruturadores da cidade e suas regiões próximas em catorze bairros. Buscaram-se soluções para problemas como tráfegos e caos dos estacionamentos, desordenamento das ocupações das calçadas, deficiência da iluminação, colapso na rede de drenagem, sucateamento do mobiliário

urbano, poluição visual, etc. através de um concurso público que foi coordenado pelo Instituto Pereira Passos e organizado pelo Instituto de Arquitetos do Brasil. No que dizia respeito à acessibilidade, a supervisão foi executada pelo Centro de Vida Independente do Rio de Janeiro (CVI-Rio) (CAMISÃO, 2010, p.6 )

Foram escolhidos alguns tópicos pertinentes à acessibilidade com o objetivo de estudar um trecho que fosse capaz de suportar a rota acessível<sup>12</sup>, dentre os quais:

A adequada localização das rampas de travessia, a compatibilização com os demais projetos de instalações, largura e declividade adequadas da rampa e o nivelamento entre a sarjeta. A pavimentação nivelada e antideslizante das calçadas, a liberação dos espaços nos passeios e junto às rampas. A garantia de interação com o novo mobiliário urbano: abrigos de ônibus, cabines telefônicas, lixeiras e caixas de correio, quiosques, jardineiras, estacionamentos (CAMISÃO p. 7).

Ao final da implantação do Projeto Rio Cidade, segundo Camisão, se notava um expressivo aumento de pessoas usuárias de cadeiras de rodas nas áreas remodeladas e que ao passar dos anos esse trânsito aumentou, notando-se que a acessibilidade foi incorporada “gradativamente ao dia-a-dia das pessoas para as quais é pré-requisito necessário para que a vida possa acontecer com dignidade” e, segundo a autora, essas pessoas, a partir de então, passaram a buscar locais com acessibilidade para fixarem moradia (CAMISÃO, p. 8).

Um outro exemplo de intervenção, desta vez em sítio histórico foi realizado no ano de 2000 em Pirenópolis-GO, a qual recebeu o título de “Pirenópolis sem barreiras, patrimônio para todos”, que, segundo Soares (2016), tinha como objetivo a promoção de adequações no tecido urbano da cidade, a fim de garantir a todos, e de modo particular, às pessoas com necessidades especiais de locomoção o “acesso irrestrito, independente, seguro e confortável” àquelas ruas no perímetro de preservação histórica e demais espaços onde existam equipamentos relevantes no cotidiano da cidade (SOARES, 2003, p. 116).

O projeto foi de grande relevância no contexto da acessibilidade em sítios históricos, por seus objetivos anteriormente citados e por envolver a comunidade em todo o processo, desde a análise de necessidades até as propostas de adequações (RIBEIRO, MARTINS E MONTEIRO, 2012, p. 146).

Contudo, o que se observa, é que os resultados são questionáveis, como aponta Ribeiro, Martins e Monteiro (2012) ao citar a ausência de corrimãos e guarda-corpos, rampas “mal executadas e/ou mal projetadas” como a da figura 19, que precisam passar pela rampa de acesso

---

<sup>12</sup> **Rota acessível**, segundo a NBR 9050 é o trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos ou internos de espaços e edificações e de maneira que possa ser utilizada de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência.

ao prédio mesmo sem a intenção de acessá-lo (RIBEIRO, MARTINS E MONTEIRO, 2012, p. 146).



Figura 19: Detalhamento da rampa de acesso. Fonte: Santos, 2003.

As autoras relatam que no local, antes da intervenção, havia uma dificuldade acessar o prédio devido ao desnível, porém não havia obstrução para que os pedestres passassem, possuindo ou não alguma dificuldade de locomoção. Elas salientam a importância de se pensar no desenho universal ao adequar os espaços considerando a acessibilidade, pois deve-se intervir para facilitar a vida de todos e não de um determinado grupo específico. (RIBEIRO, MARTINS E MONTEIRO, 2012, p. 146).

Além destas, o Centro histórico de Salvador recebeu um projeto de acessibilidade, o qual propõe a implantação de uma rota acessível, como mostra o caderno técnico do IPHAN (2014), no qual é evidenciado que a proposta do projeto é de alargar as calçadas em uma das laterais, realizar manutenção no meio-fio em granito existente e complementar a largura em concreto lavado. Foram propostas, para os cruzamentos das ruas, faixas em nível, utilizando a pedra *cabeça de nego*, utilizada na pavimentação da rua (Figura 20). Para garantir a regularidade no deslocamento da PCD, será colocada, na parte superior, uma passagem em granito cerreado (IPHAN, 2014, p.47).



Figura 20: Rampa de acesso à calçada. Acervo: Governo do Estado da Bahia. Fonte: Ribeiro, 2014.

O projeto original foi implantado e ampliado, alcançando a rua das Laranjeiras, com o objetivo de dar acesso ao estacionamento ali existente e que possui elevadores e rampas para deficientes (IPHAN, 2014, p. 48).

Na cidade de Ouro Preto, no ano de 2011, foi realizada a obra de reurbanização da rua São José, para “melhorias de infraestrutura, saneamento básico e recuperação e ampliação das calçadas de lajes de pedra” da mesma, como aponta Villaschi (2014). A obra fez parte do Programa de Humanização de Ouro Preto, da PMOP (VILLASCHI, 2014, p. 120).

Segundo o autor, a obra “imposta sem discussão pública” foi alvo de diversos embargos, os quais foram provocados “por uma minoria de comerciantes localizados naquela rua, ancorados em interpretação controversa do termo de tombamento de Ouro Preto” (VILLASCHI, 2014, p. 120)

Villaschi salienta que após análise em jornais locais, o que se observo que no local haviam poucas vagas de estacionamento, as mesmas sendo “monopolizadas por comerciantes e moradores remanescentes daquela rua”, portanto, segundo o autor, a consolidação da obra mostra que “venceu o anseio social por mobilidade pedestre, encontro e reunião casuais, sobre a circulação predominante e o estacionamento intenso de veículos na mais disputada artéria principal do centro histórico” (VILLASCHI, 2014, p.122).

Villaschi (2014) expõe que dentre as alterações realizadas na Rua São José estão a “inversão de prioridades de uso do espaço público com a ampliação das calçadas e a redução da via de rolamento e de áreas de estacionamento” (VILLASCHI, 2014, p.122) e, apresenta a avaliação negativa de alguns moradores ouro-pretanos que questionam as consequências da obra: o prejuízo ao comércio, uma vez que o estacionamento de veículos no local ficou restrito e problemas de escoamento de águas pluviais, gerando inundações (figura 21) (VILLASCHI, 2014, p. 123).



Figura 21: Alagamento na rua São José, 2016. Fonte: diariodoaco.com.br

## 5.2. Proposta de intervenção:

A proposta de intervenção apresentada a seguir, busca atender às principais demandas de acessibilidade do trecho estudado, apresentando projetos de intervenção nas calçadas, opções de trajeto nas íngremes ladeiras, estacionamento exclusivo para a PCD, sinalização e mobiliário urbanos adequados. Salientando que essas propostas se apresentam como opções de intervenção mínima que visam garantir a acessibilidade com segurança e autonomia, considerando os limites do terreno, da legislação e das premissas de intervenções no patrimônio tombado.

### 5.2.1. Calçadas:

Para as calçadas do trecho, o que se sugere é a recomendação do item 6.12.13 da ABNT NBR 9050/2020, modificando as larguras das mesmas para atender à norma e propõe largura mínima de 1,90m divididos em 0,7m para a **faixa de serviço**, com o objetivo de acomodar os canteiros, mobiliário, árvores e postes de iluminação ou sinalização e 1,2m de **faixa livre** - ou passeio, destinado exclusivamente à circulação de pedestres, sendo contínua entre os lotes, livre de qualquer obstáculo e com altura livre de 2,1m (ABNT NBR 9050, 2020, p.74), como pode ser observado nas figuras 22 e 23.

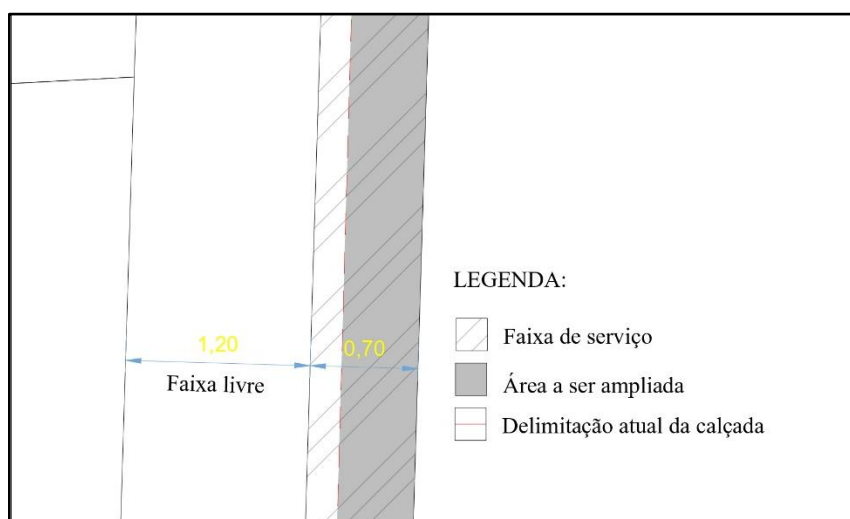


Figura 22: detalhamento calçada com área a ser acrescentada. Fonte: desenvolvido pela autora.



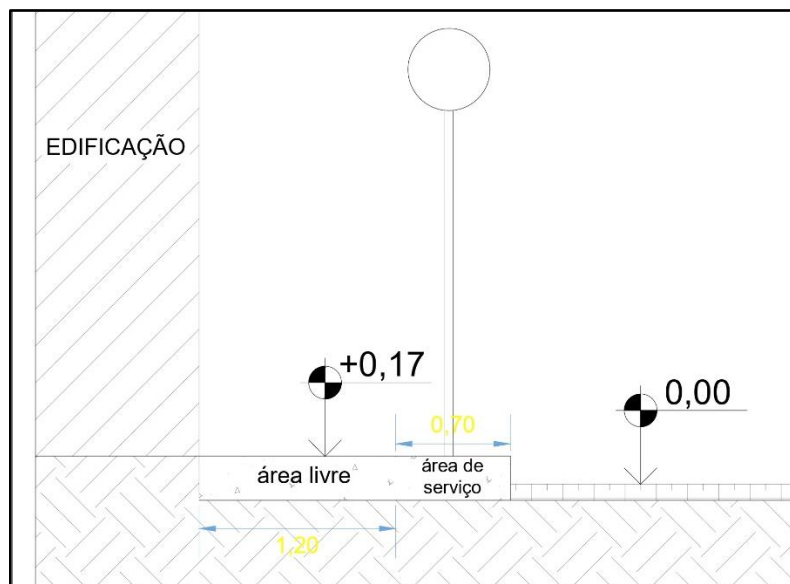


Figura 23: Detalhamento calçadas adaptadas. Fonte: desenvolvido pela autora

No Largo do Coimbra, no lado oposto à feira de pedra sabão, nota-se a inexistência de calçadas, por isso, sugere-se a implementação da calçada em todo o local, atendendo ao especificado na norma e citado anteriormente, como exemplificado na figura 24, a seguir.

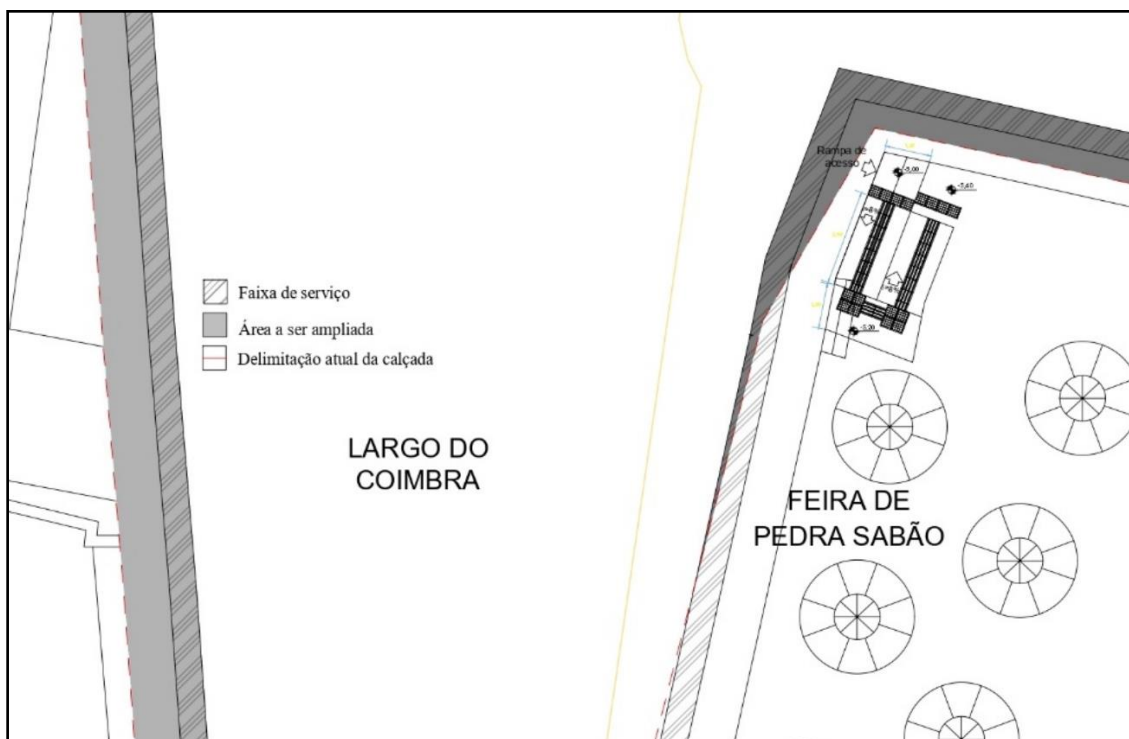


Figura 24: Implantação calçada largo do Coimbra

Como forma de garantir o acesso da PCD na feira de pedra sabão, sugere-se a implantação de uma rampa de acesso à mesma (figuras 25, 26 e 27), vencendo um desnível de 0,40m e atendendo ao disposto na ABNT NBR 9050.



Figura 25: Rampa de acesso à feira de pedra sabão



Figura 26: Rampa de acesso à feira de pedra sabão



Figura 27: Detalhamento do piso tátil e passarela elevada. Fonte: Desenvolvido pela autora.

Para os locais onde existem degraus isolados, a ABNT NBR 9050 recomenda a implantação de corrimãos com, no mínimo, 0,3m de comprimento e instalados a 0,75m da quina do degrau. Baseando-se nisso, a figura 28 mostra a proposta de intervenção e inserção de corrimão em um degrau isolado da rua do Ouvidor. Contudo, em casos que houverem aberturas que coincidam com os degraus e impeçam a implantação do corrimão na posição apresentada, outras alternativas podem ser executadas de acordo com a ABNT NBR 9050, como exposto na figura 29.

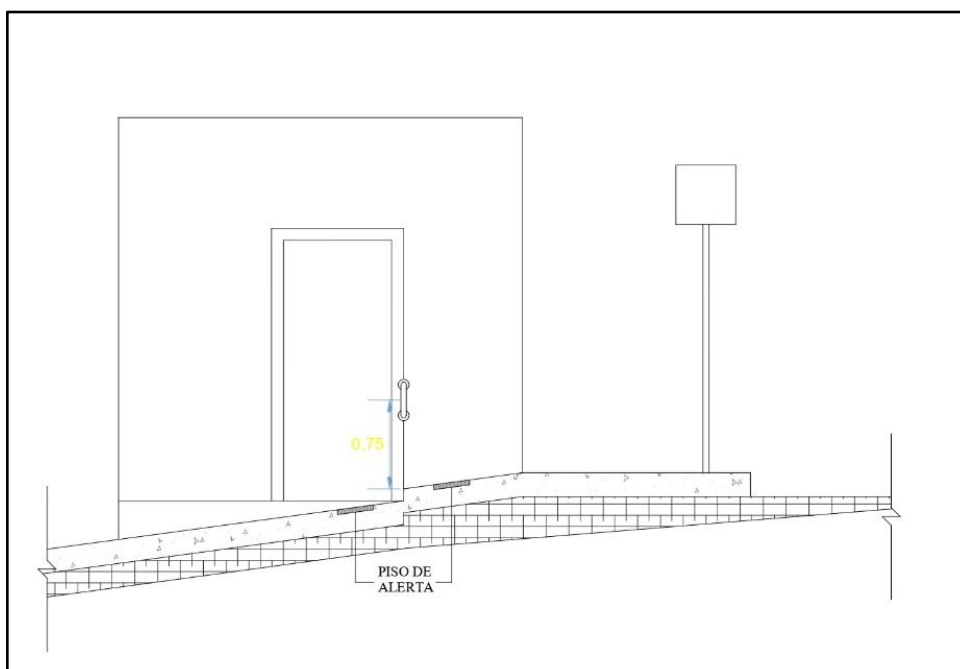


Figura 28: Detalhamento implantação de corrimão em degrau isolado. Fonte: desenvolvido pela autora.

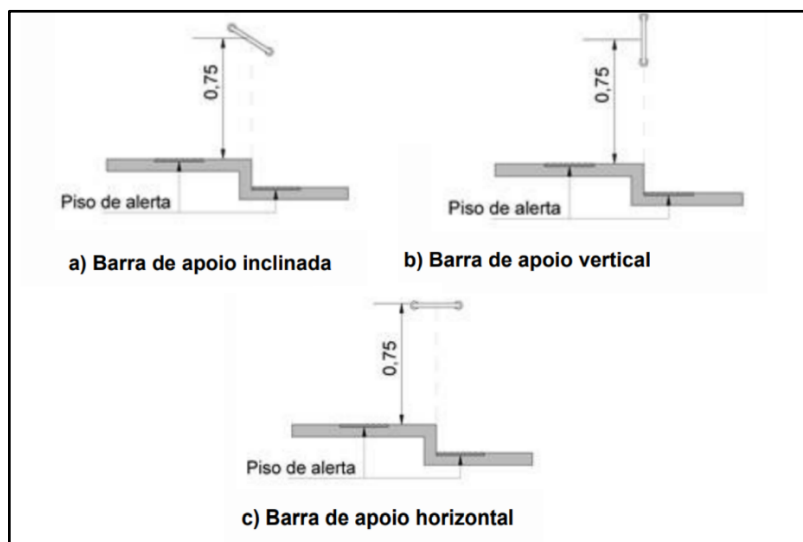


Figura 29: Implantação de corrimão em degrau isolado Fonte: Extraído da ABNT NBR 9050.

### 5.2.2. Ruas:

Como o Plano Diretor de Ouro Preto prevê 2% das vagas de estacionamento nas vias públicas para pessoa com deficiência (OURO PRETO, 2006, Art. 21), sugere-se a implantação de duas vagas, destinadas para esse fim, no estacionamento existente na Praça Tiradentes, como mostram as figuras 30, 31 e 32 a seguir:

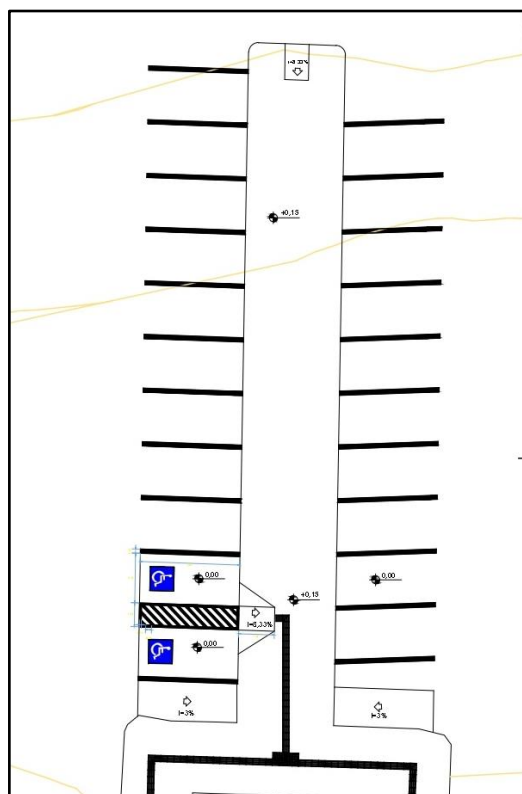


Figura 30: Estacionamento Praça Tiradentes. Fonte: desenvolvido pela autora.

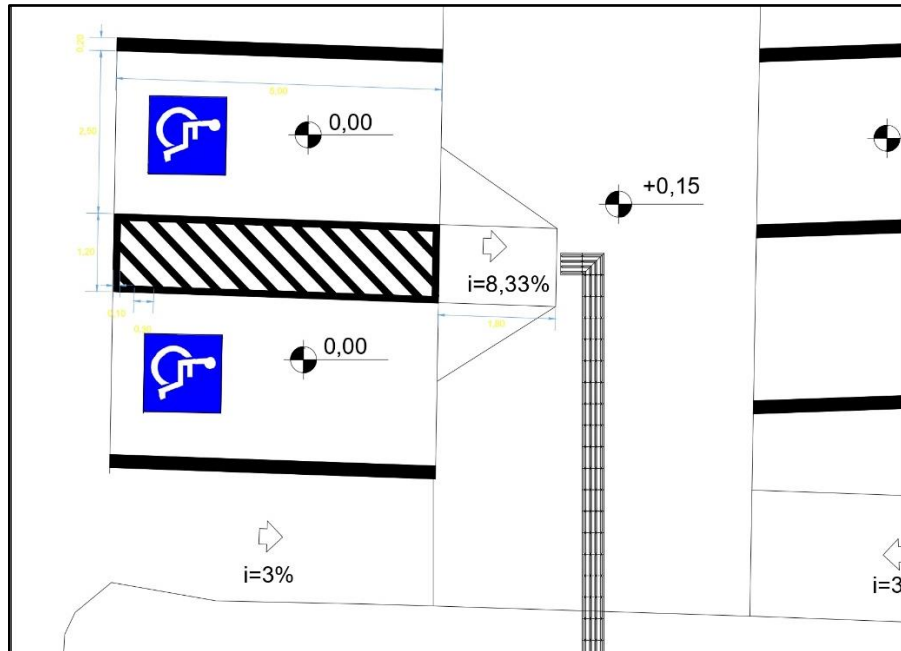


Figura 31: Detalhamento estacionamento exclusivo para Pessoa com Deficiência. Fonte: desenvolvido pela autora.



Figura 32: detalhamento estacionamento exclusivo para pessoa com deficiência. Fonte: desenvolvido pela autora.

Com o objetivo de garantir a segurança e o acesso à PCD no trecho, sugere a implantação de uma faixa elevada ligando o monumento no centro da Praça Tiradentes ao “hall” em frente ao Museu da Inconfidência. A proposta se baseia no exigido ABNT NBR 16537:2016 e apresenta detalhes a seguir:

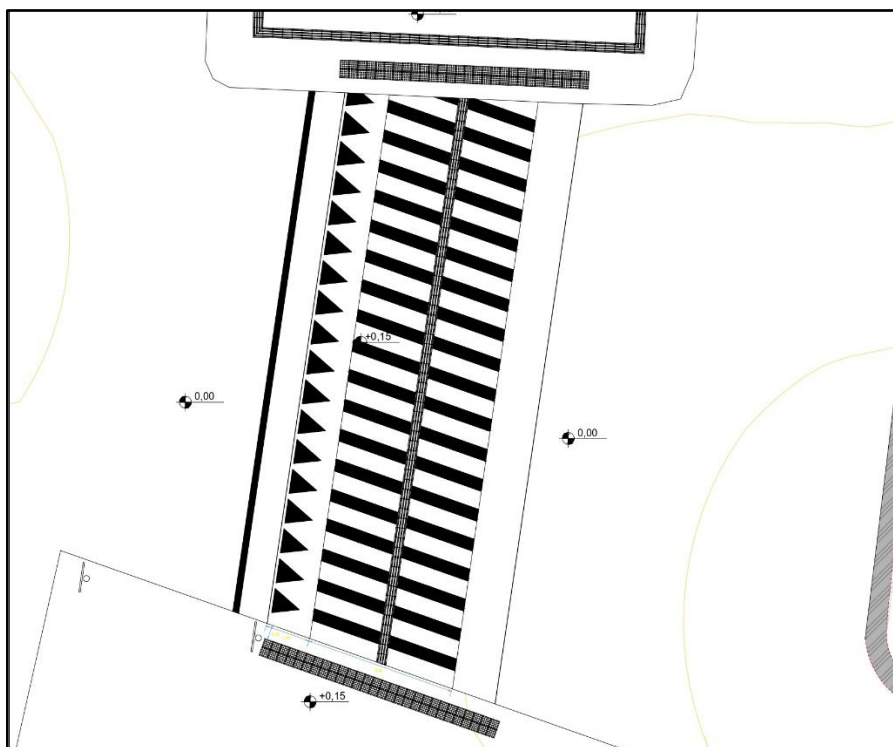


Figura 33: detalhamento passarela elevada para pedestre. Fonte: desenvolvido pela autora.



Figura 34: detalhamento passarela elevada para pedestre. Fonte: desenvolvido pela autora.

Para o deslocamento, entre a Praça Tiradentes e o Largo do Coimbra, da PCD, sobretudo a que faz uso de cadeira de rodas, é sugerido a utilização de Carrinho elétrico adaptado. O

mesmo é utilizado no Centro histórico de São Luís - MA, desde o ano de 2019, como mostra o jornal online “página 2”, através do site <https://pagina2.com.br>, e se mostrou muito eficiente em transportar o cadeirante, como mostra a figura 35, a seguir:



Figura 35: Carrinho de deslocamento em São Luís – MA. Fonte: [pagina2.com.br](https://pagina2.com.br).

Porchera, Loss, Miranda e Leal (2016), apresentam as vantagens do carro elétrico destacando sua eficiência, tendo em vista que seu motor converte em torno de 70% da energia das baterias em “energia útil para o veículo”, enquanto que os motores de combustão “aproveitam apenas 20% da energia contida na gasolina” (Porchera et al., 2016, p.5). Além disso, os autores salientam o fator de menor custo de manutenção do carro elétrico quando comparado ao carro comum, uma vez que aquele possui uma variedade pequena de peças “sujeitas a desgaste”, além de as trocas de óleo do motor, filtros e afins serem realizadas num maior intervalo de tempo (PORCHERA et al., 2016, p. 5).

Porchera et al. (2016), salientam ainda que o veículo elétrico não emite “qualquer tipo de gases durante sua utilização”, conferindo uma “melhoria na qualidade do ar e, naturalmente, da própria vida” (PORCHERA et al., 2016, p.5). Além disso o veículo é silencioso, contribuindo no combate à poluição sonora; apresenta facilidade para ser conduzido, uma vez que não possui sistema de embreagem; devido aos seus benefícios no âmbito da sustentabilidade, alguns lugares possuem pontos de abastecimento de energia para recarga do veículo, como forma de incentivar seu uso, e por fim, os autores ressaltam que “praticamente todos os países do mundo são capazes de produzir energia elétrica para satisfazer as suas necessidades internas” e que, dessa forma a dependência de importação de combustíveis fósseis reduziria drasticamente, dando autonomia ao país (PORCHERA et al., 2016, p.5-6).

Tendo como referência o projeto instalado em São Luís, sugere-se a utilização do modelo *cadeirante* (figuras 36 e 37) da empresa *lig veículos elétricos*, empresa nacional, localizada no estado de São Paulo, “especializada em venda, locação e manutenção de veículos elétricos”. em seu site oficial (<https://ligveiculos.com.br>) está exposto as seguintes características para o produto:

Motor elétrico de 5 kW / 48 V, baterias da marca Trojan; 6 baterias de 8V, capacidade de transporte: Motorista + cadeirante + 5 pessoas, freio de estacionamento de fácil operação, com acionamento em alavanca manual. Freio a disco nas quatro rodas, transmissão automática (sem alavancas), com seletor de frente e ré no painel. Suspensão dianteira e traseira de feixe de molas reforçado e com amortecedores individuais e Velocidade máxima controlada 25 Km/h (Extraído do site: <https://ligveiculos.com.br>)



Figura 36 e 37: Carrinho de acessibilidade “lig veículos”. Fonte: [ligveiculos.com.br](http://ligveiculos.com.br).

Após a empresa ser contatada por telefone, a mesma afirmou que, devido ao fato de o veículo não ser regularizado junto ao DETRAN e, conseqüentemente, não ser emplacado, ele não pode transitar em vias públicas. Contudo, tendo como precursor o caso de São Luís, nota-se que sua utilização é possível de ser viabilizada, junto ao órgão responsável.

Após pesquisa em sites de venda, foi encontrada a opção de Sidecar para o transporte de cadeira de rodas (figura 38), que consiste numa plataforma acoplada à uma moto e exige que o condutor possua, somente, a carteira de habilitação categoria A, dando-lhe autonomia para dirigir veículos de duas ou três rodas. O valor do aparato denominado “Sidecar cadeirante” é de R\$2.904,42 e não garante o transporte do cadeirante. Contudo, sugere-se a adequação do mesmo quanto à segurança e ergonomia para que ele possa ser utilizado para o transporte do cadeirante no trecho.

Partindo do mesmo pressuposto do item anterior, uma outra opção de acessibilidade é a adequação de motos em triciclos, como mostra a figura 39, onde uma moto *Honda Titan* foi “transformada” em triciclo (ou *trike*) para o transporte de passageiros.





Figura 38 e 39: Sidecar cadeirante. Fonte: [Mercadolivre.com.br](http://Mercadolivre.com.br) e trike de transporte de passageiros. Fonte: [motonline.com.br](http://motonline.com.br)

A empresa *Gaia Eletric Motors*, apresentou em 2019 no simpósio *Automotive Business Experience* o modelo de um “pequeno automóvel elétrico de três rodas para uso urbano”, desenvolvido por engenheiros de várias partes do mundo, como consta no site [lexicarbrasil.com.br](http://lexicarbrasil.com.br), o triciclo denominado Gaia Zero (figura 40) apresenta dois assentos e, segundo informações do site, ele é “desprovido de portas e possui um guidão no lugar do volante; as rodas são de liga leve e as lanternas de LED. [...] suas baterias podem ser recarregadas em 8 horas em tomada doméstica” (extraído do site [lexicarbrasil.com.br](http://lexicarbrasil.com.br)).

O veículo que teve sua pré-venda lançada em junho de 2019, juntamente com o início de sua fabricação, em Manaus-AM, custava em torno de US\$15.000,00 e é apresentado aqui como uma opção para transporte para pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida no trecho apresentado.



Figura 40: Gaia zero. Fonte: [lexicarbrasil.com.br](http://lexicarbrasil.com.br)

### 5.2.3. Mobiliário urbano:

Como consta no item 8.6 da ABNT NBR 9050, as lixeiras instaladas em área públicas devem ser localizadas fora das faixas livres de circulação, portanto, nessa proposta de intervenção sugere a instalação das lixeiras na área de serviço, com dimensões de até 0,7m de largura, como mostra a figura 41; além de ter garantido o espaço para a pessoa cadeirante, com “altura que permita o alcance manual do maior número de pessoas”, como consta no item 8.6.2, da mesma norma (figura 42).

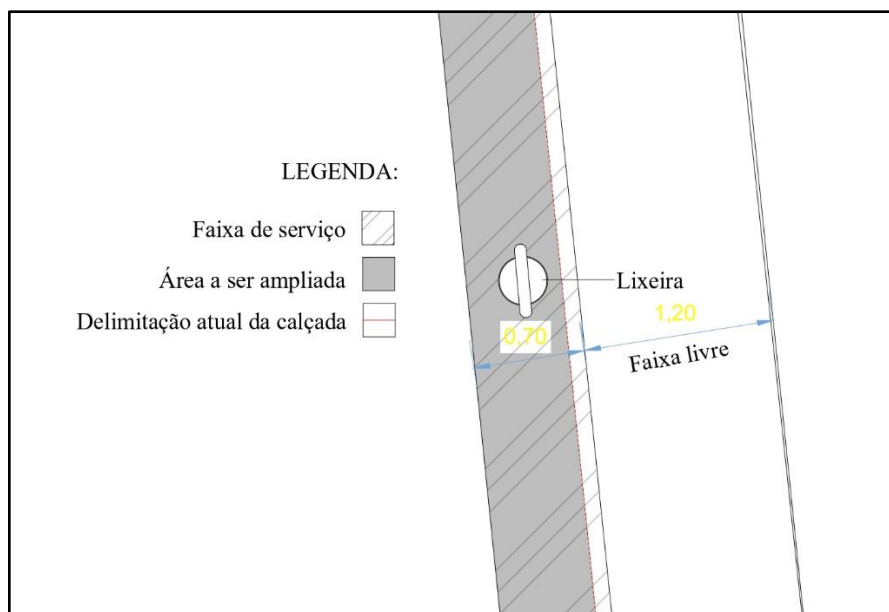


Figura 41: Implantação da lixeira na faixa de serviço. Fonte: Desenvolvido pela autora.

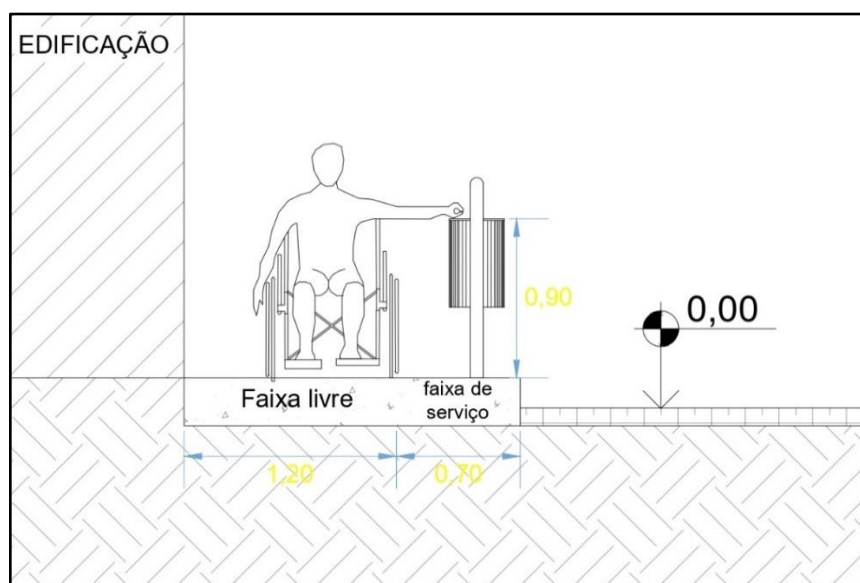


Figura 42: Lixeira com alcance para PCD. Fonte: Desenvolvido pela autora.

#### 5.2.4. Sinalização:

A implantação do piso tátil na rota acessível garante o acesso ao patrimônio para a pessoa com deficiência visual que utiliza a bengala para ter segurança ao se locomover, bem

como identificar a rota que deve seguir quando, esta, for indicada. Dessa forma, atendendo ao exigido pela ABNT NBR 16537, sugere- a implantação do piso tátil em todo o percurso estudado, como exemplificado no trecho apresentado na figura 43.

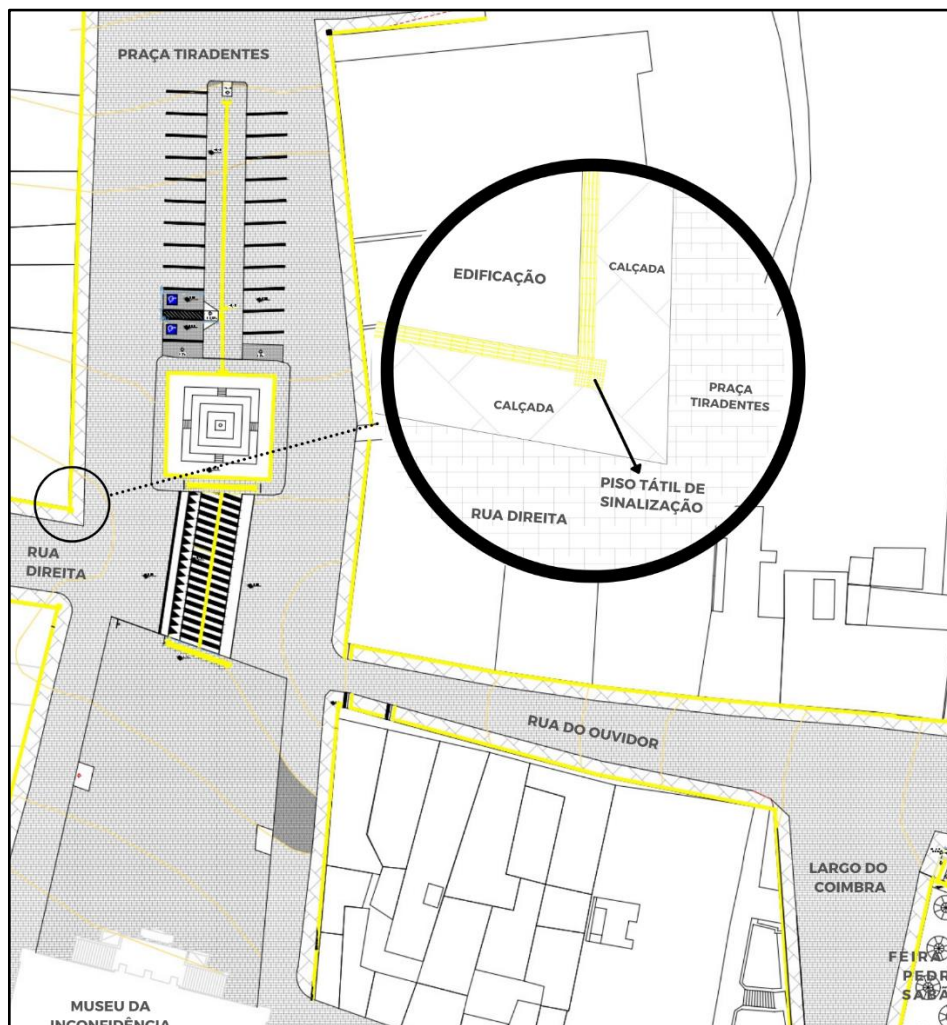


Figura 43: Implantação do piso tátil (em amarelo) no trecho estudado, com detalhamento na esquina entre a rua direita e a Praça Tiradentes. Fonte: Desenvolvido pela autora.

A ABNT NBR 16537, em seu item 5.6.1 recomenda que a sinalização tátil no piso, direcional ou de alerta, deve ser “detectável pelo contraste de luminância (LRV) entre a sinalização tátil e a superfície do piso adjacente, na condição seca ou molhada” (ABNT NBR 16537, 2016, p.9). Com isso, a norma acima referida apresenta os contrastes recomendados entre as cores da sinalização tátil e o piso, devendo “prevalecer o contraste claro-escuro percebido pela maioria da população, com quaisquer que sejam as cores determinadas”.

Após revisão do recomendado pela ABNT NBR 16537 (figura 44), a proposta deste projeto é pela adoção do piso tátil na cor amarela (figura 45).

	Bege	Branco	Cinza escuro	Preto	Marron	Pink	Lilás	Verde	Laranja	Azul	Amarelo	Vermelho
Vermelho	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Amarelo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Azul	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Laranja	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Verde	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Lilás	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Pink	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Marron	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Preto	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Cinza escuro	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Branco	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Bege	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Aceitável  
 Não usar

Figura 44: Contrastes recomendados pela ABNT NBR 16537. Modificado pela autora

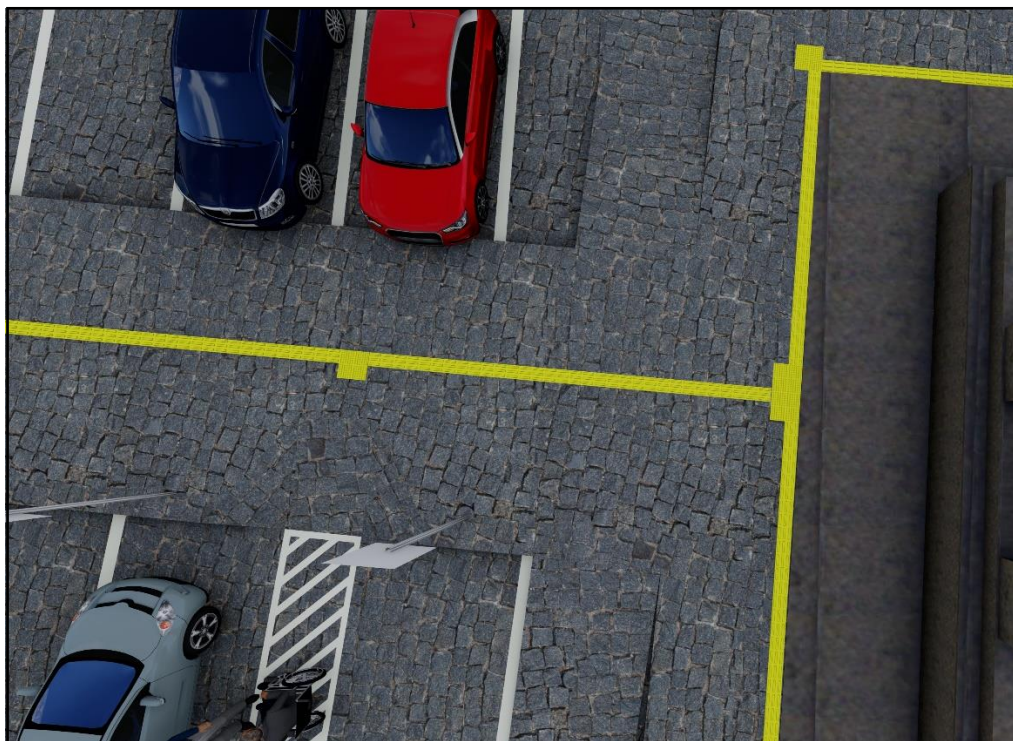


Figura 459: Detalhamento piso tátil. Fonte: desenvolvido pela autora

Nas calçadas que possuem degraus isolados, atendendo ao que a NBR 16537 recomenda, sugere-se a implantação do piso tátil com as definições apresentadas na figura 46.

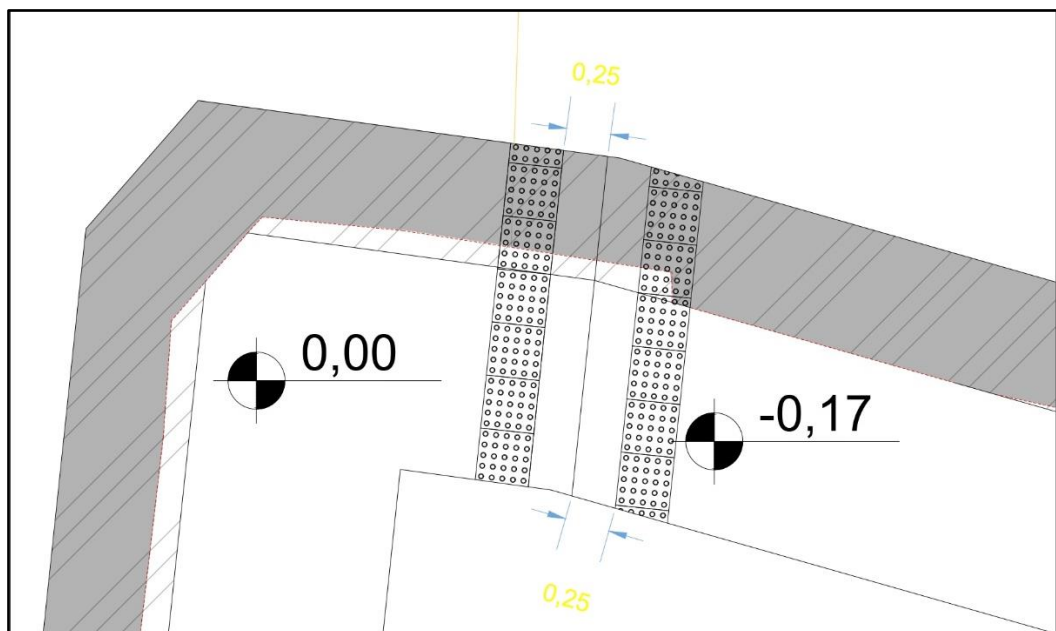


Figura 46: Sinalização tátil em degrau isolado. Fonte: Desenvolvido pela autora.

Levando em conta a recomendação da carta de Burra (2013) que diz, em seu Art. 31, que quando houver qualquer alteração deve existir um registro constando as evidências que influenciaram na decisão pela intervenção e a especificação dessas decisões (Carta de Burra, 2013, p. 9), no apêndice A desse trabalho, se encontra um quadro justificativo acerca das intervenções acima sugeridas.

### 5.3. Análise crítica dos resultados:

Tendo em vista que a bibliografia estudada foi utilizada como um norteador no desenvolvimento da proposta de intervenção, a análise do resultado será feita à luz de tais referências e avaliada sua factibilidade, relevância e decisões tomadas.

Pautado no proposto nas legislações, este trabalho, desde a sua projeção e pré-desenvolvimento, buscou garantir a igualdade, proposta na Constituição Federal de 1988, e facilitar o acesso da PCD ao Centro histórico de Ouro Preto, eliminando o máximo possível das barreiras arquitetônicas e contribuir para eliminar todas as formas de discriminação. O presente trabalho, ainda, chama a atenção da comunidade acadêmica, científica, política e local para as necessidades das pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, convidando-os a atender ao proposto no Estatuto da Pessoa com Deficiência, no que diz respeito à garantia dos direitos ao trabalho, à vida, à educação, cultura, turismo, lazer e à mobilidade, dentre outros.

Além disso, notou-se que na cidade de Ouro Preto, as políticas públicas não cumprem com o preconizado pela Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, a qual defende que as barreiras

e obstáculos sejam eliminados, ao passo que o presente trabalho buscou fazê-lo, sugerindo uma reforma que atenda, rigorosamente, aos requisitos e parâmetros das normas específicas da ABNT, garantindo, em grande parte, o acesso de todos através da adoção de pisos sinalizadores, rampas e adequações das calçadas, reserva e distribuição de vagas para estacionamento exclusivo, adequação do mobiliário urbano e sinalização.

Fundamentada pela Instrução Normativa nº 1/2003 do IPHAN, a proposta de intervenção aqui apresentada buscou implementar um itinerário adaptado, não conseguindo alcançar, plenamente, tal objetivo, uma vez que a redução da declividade da rua do Ouvidor se faz inexecutável, tendo em vista o seu desnível em relação à Praça Tiradentes, o fluxo de veículos que por ali percorre e as consequências que uma alteração no local acarretaria nos seus arredores. Contudo, como forma de garantir o deslocamento nesse trecho, sugeriu-se a implementação de um veículo adaptado; tal proposta se enquadra no Art. 55 do Estatuto da Pessoa com Deficiência, no qual é sugerido a adoção de uma *adaptação razoável*, quando a adequação completa não for possível.

Não obstante, este trabalho traz a possibilidade da utilização do sítio histórico de uma forma melhor e mais completa do que é feita atualmente, garantindo, ainda que de uma forma modesta, a existência de um percurso onde não há barreira arquitetônica, sinalizado, unindo as edificações comerciais da Praça Tiradentes ao estacionamento exclusivo, o qual também se une ao museu da Inconfidência por meio da rota acessível, tendo sido levado em conta a largura das ruas, calçadas, necessidade de implantação de estacionamento, os serviços ali prestados e as demandas pela acessibilidade, como sugere a Instrução Normativa nº 1/2003 do IPHAN.

As decisões tomadas baseadas nas teorias da restauração foram de manter inalteradas as intervenções realizadas no local ao longo do tempo, sugerindo mudanças para garantir sua função útil à sociedade, como sugere a Carta de Veneza (1964). Buscou-se intervir minimamente, considerando as proposições fundamentais para que o sítio atenda às demandas da acessibilidade, como orienta a Carta de Burra (2013), salientando que, seguindo o recomendado por esta, foram consideradas alternativas que possuísem um impacto menor, contudo, os resultados não foram satisfatórios.

Fundamentado na Teoria Contemporânea da restauração, apresentada por Muñoz Viñas, este trabalho antepôs apresentar a Pessoa com Deficiência como parte especialmente interessada na ocupação dos espaços com valor patrimonial, transformando esses lugares e adaptando-os às necessidades sociais. Considerando, ainda, que a restauração deve ser baseada em acordos entre sujeitos, como afirma Muñoz Viñas, é sugerido aqui um “pacto” entre os

atores; os que buscam a preservação do Patrimônio e os que buscam a acessibilidade, salientando a importância de ambos, mas, destacando que é preciso abrir mão (de partes) de um em detrimento de outro; deve-se buscar um consenso que afete o mínimo possível do Centro histórico, sem deixar de atender à demanda da acessibilidade, reforçando a ideia de que a restauração, segundo Muñoz Viñas, deve ser feita para os usuários presentes e futuros, garantindo, portanto, com a intervenção proposta neste trabalho, que as pessoas encontrem no Centro histórico de Ouro Preto condições favoráveis para sua locomoção e que não haverá barreiras que lhes impeçam de conhecer, participar e viver a sua própria história.

#### **5.4. Considerações finais**

O desenvolvimento do presente trabalho expôs as divergências entre a preservação do Patrimônio Cultural Edificado nos Centros Históricos e as condições de mobilidade e acessibilidade para as pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida utilizando-se das leis, normas e teorias da restauração que abrangem ambos os interesses e propôs uma intervenção que permitiu uma compatibilização entre preservação e acessibilidade.

Dentro dos objetivos específicos deste trabalho, foram verificadas as potencialidades do ambiente e concluiu-se que o mesmo não é capaz de comportar todas as adequações necessárias, uma vez que seu terreno íngreme não permite que se chegue nos índices mínimos de declividade, sendo possível ver, também, que as leis e normas que amparam a PCD não são cumpridas no que se refere ao espaço urbano, sendo vistas, somente, nos espaços privados.

Ao analisar criticamente o trecho estudado foi possível perceber que o mesmo passou por intervenções anteriores para se adequar às necessidades de cada época, justificando, assim, a intervenção aqui proposta, mostrando que o espaço urbano é vivo, passível de mudanças, desde que em benefício de um bem maior, neste caso, a acessibilidade.

Ao expor as barreiras arquitetônicas presentes no trecho se fez perceber as dificuldades que as pessoas com deficiência ou dificuldade de locomoção encontram ao tentar transitar por ali, trazendo à tona detalhes que normalmente passam despercebidos às pessoas que não apresentam necessidades especiais, mas que são grandes limitadores àquelas. Tendo em vista tais barreiras, a proposta de intervenção buscou assegurar condições de acessibilidade a todos.

O mais relevante neste trabalho é compreender a complexidade existente em intervir no centro histórico, perceber que intervenções deste tipo são extensas e impactantes, sobretudo visualmente, além de entender que as obrigatoriedades da preservação é um fator limitador para a acessibilidade, mas que ao serem colocadas face-a-face as necessidades e exigência de cada

uma dessas demandas, é possível chegar num consenso, e formar um compromisso entre os interesses de ambos os lados, para que a comunidade seja atendida.

A proposta aqui apresentada mostra que é possível realizar uma intervenção no Centro histórico de Ouro Preto, pautada na Teoria Contemporânea da Restauração, considerando os direitos da Pessoa com Deficiência de usufruir deste espaço como lhe aprouver e tendo-a como afetada pelo valor simbólico do bem, portanto, diretamente interessada em preservar o espaço ao mesmo tempo em que ela se insere nele.

A proposta desenvolvida, se apresenta como uma sugestão a ser aplicada, tendo em vista as pesquisas realizadas e os objetivos a serem alcançados, sendo que, tais sugestões estão explicitamente ligadas à experiência e subjetividade da autora e fundamentadas na bibliografia, portanto, não se deve apontar tal proposta como uma máxima a ser executada, como única solução, ao contrário, passível de críticas e complementos.

Conclui-se, portanto, que tal intervenção é factível considerando as possibilidades legais e do espaço físico, que assegurar os direitos da Pessoa com deficiência deve ser de interesse e atuação de todos e, que, este trabalho apresenta uma dentre tantas opções de adequar o espaço, sendo um pequeno passo de uma longa caminhada em direção à acessibilidade plena dos centros históricos, sobretudo o de Ouro Preto.



## 6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ALVARES, Daniela Fanton; LOURENÇO, Júlia Maria Brandão Barbosa. **Planejamento, Competitividade e Gestão do Turismo em Ouro Preto**. Disponível em: file:///E:/Users/Lucia/Downloads/Dialnet-planejamentoCompetitividadeEGestaoDoTurismoEmOuroP-5018506.pdf. Acesso em 27.11.2020.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, p. 162. 2020.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 16537 ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, p. 44. 2016.

BORCHERS, Andrea T. GERSHWIN, Eric M. **Transverse myelitis**. *Autoimmun Rev.* 2012;11(3):231-48.

BRAGA, Márcia (Org.). **Conservação e restauro – Arquitetura brasileira**. 1. Ed. Rio de Janeiro: Editora Rio, 2003. v. 1. p.129

BRANDI, C. **Teoria da Restauração**. Tradução de Beatriz Mugayar Kühl. Cotia - Ateliê Editorial, Coleção Artes & Ofícios, 2008.

BRASIL. **Lei nº. 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

BRASIL. **Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília: Presidência da República/Secretaria Geral. 2012. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm)>. Acesso em: 11 nov. 2020.

BRASIL, Ministério da Cultura. **Programa Monumenta Sítios históricos e conjuntos urbanos de monumentos nacionais: sudeste e sul**. Brasília: Ministério da Cultura, Programa Monumenta, 2005. 392 p.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto Nº 6.949, de 25 de agosto de 2009** – Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo facultativo, assinado em Nova York, em 30 de março de 2007. Organização das Nações Unidas – ONU. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-010/2009/Decreto/D6949.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-010/2009/Decreto/D6949.htm). Acesso em 16.11.2020

BRASIL. Presidência da república. **Lei Nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/110098.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/110098.htm). Acesso em 16.11.2020

BRASIL. Presidência da república. **Decreto Nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004.** Regulamenta as leis nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que específica, e 210.098, 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](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm). Acesso em: 16.11.2020.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Destinos Indutores: Política de desenvolvimento do turismo nos destinos.** Brasília: MTur, 2007. Disponível em [http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/noticias/acontece/download\\_acontece/AirtonPereira\\_Destinos\\_Indutores\\_manhx\\_0408.pdf](http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/noticias/acontece/download_acontece/AirtonPereira_Destinos_Indutores_manhx_0408.pdf). Acesso em 27.11.2020.

BUENO, Fernanda Alves de Brito. **Entre o Sagrado e o Profano: aspectos da Paisagem Cultural de Ouro Preto.** In: XVII Encontro nacional da Associação nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2017, São Paulo. Anais XVII Encontro nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Belo Horizonte, 2017. p. 01-21.

CAMISÃO, Verônica. **Acessibilidade & Educação Inclusiva.** 2004. Disponível em: [http://www.acessibilidade.net/at/kit2004/Programas%20CD/ATs/cnotinfor/Relatorio\\_Inclusiva/pdf/Acessibilidade\\_extra\\_pt.pdf](http://www.acessibilidade.net/at/kit2004/Programas%20CD/ATs/cnotinfor/Relatorio_Inclusiva/pdf/Acessibilidade_extra_pt.pdf). Acesso em 27.11.2020.

CAMPOS, Katia Maria Nunes. **Vila Rica: Formas Espontâneas e Planejadas num Traçado Urbano Setecentista.** In: IX Jornada Setecentista: “Os domínios ibéricos e suas fronteiras”. Universidade Federal do Paraná, Curitiba, Paraná, 2012, p.15

**CARTA DE ATENAS.** Sociedade das Nações. Outubro de 1931. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201931.pdf>. Acesso em 25.11.2020

**CARTA DE BURRA.** Conselho Internacional de Monumentos e Sítios, na Austrália, 2013. Disponível em [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/The-Burra-Charter-2013-Adopted-31\\_10\\_2013.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/The-Burra-Charter-2013-Adopted-31_10_2013.pdf). Acesso em 25.11.2020.

**CARTA DE VENEZA,** II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos, maio de 1964. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>. Acesso em 25.03.2021

**CARTA DE WASHINGTON,** Conselho Internacional dos Monumentos e dos Sítios (ICOMOS), 1987. Disponível em: <https://www.revistamuseu.com.br/site/br/legislacao/patrimonio/228-carta-de-washington.html>. Acesso em 25.03.2021

CASTRIOTA, Leonardo Barci. (Org.). **Urbanização Brasileira: Redescobertas.** Belo Horizonte: C/Arte, 2003.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Patrimônio Cultural: Conceitos, Políticas e Instrumentos**. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: IEDS, 2009.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (Brasil) (CONTRAN). **Sinalização horizontal/Contran-Denatran**. 1ª edição – Brasília: Contran, 2007. 128 p.: il. (Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito; 4)

DISCHINGER, M.; BINS ELY, V. H. M. **Promovendo acessibilidade nos edifícios públicos: Guia de avaliação e implementação de normas técnicas**. Santa Catarina: Ministério Público do Estado, 2005. Disponível em: [https://www.mpam.mp.br/attachments/article/5533/manual\\_acessibilidade\\_compactado.pdf](https://www.mpam.mp.br/attachments/article/5533/manual_acessibilidade_compactado.pdf). Acesso em 16.11.2020.

DO CARMO, Fernanda Heloísa; VICHNEWSKI, Henrique; PASSADOR, João; TERRA, Leonardo. Cesare Brandi. **Uma releitura da teoria do restauro crítico sob a ótica da fenomenologia**. *Arquitextos*, São Paulo, ano 16, n. 189.01, Vitruvius, fev. 2016 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.189/5946>>.

FERREIRA, F. M. C.; SOUZA, H. A., **Um olhar sobre o patrimônio: levantamento da acessibilidade do conjunto arquitetônico da basílica do Senhor Bom Jesus de Matosinhos, Congonhas-MG**. *Revista ação ergonômica*, Rio de Janeiro, v. 7, n. 3. p. 3-4, 2012.

FRANÇA, Tayami Fonseca. **Do material ao intangível. Estudo e inventário do largo de Coimbra em Ouro Preto**. *Arquitextos*, São Paulo, ano 21, n. 244.05, Vitruvius, set. 2020. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/21.244/7880>. Acesso em 26.11.2020.

GUIMARÃES, Marcelo Pinto. **Acessibilidade: Diretriz para a Inclusão**. *Revista USP*, v.1, p.1-9, 2000.

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

IPHAN. **Portaria Nº 312, de 20 de outubro de 2010**. Dispõe sobre os critérios para a preservação do Conjunto Arquitetônico e Urbanístico de Ouro Preto em Minas Gerais e regulamenta as intervenções nessa área protegida em nível federal. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria\\_n\\_312\\_de\\_20\\_de\\_outubro\\_de\\_2010.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_n_312_de_20_de_outubro_de_2010.pdf). Acesso em 25.11.2020.

IPHAN. **Caderno Técnico 9 - Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos / organização de Sandra Bernardes Ribeiro**. – Brasília: Iphan, 2014. 120 p.

JULIÃO, Leticia. **Sensibilidades e representações urbanas na transferência da capital de Minas Gerais** *História* (São Paulo), vol. 30, núm. 1, enero-junio, 2011, p. 114-147 Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho São Paulo, Brasil. Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=221019134004>. Acesso em 31.10.2020

LEITE, Flávia Piva Almeida. A Convenção Sobre os Direitos das Pessoas Com Deficiência: Amplitude Conceitual. **Revista de Direito Brasileira**, [S.l.], v. 3, n. 2, p. 31-53, set. 2012. ISSN

2358-1352. Disponível em: <<https://www.indexlaw.org/index.php/rdb/article/view/2654>>. Acesso em: 27 mar. 2021.

MARGHANI, V. G. R.; TANURE, R. L. Z.; MONTEIRO, C. F. M.; **Avaliação do mobiliário urbano com ênfase na acessibilidade**. *Revista ação ergonômica*, Rio de Janeiro, v. 5, n. 1. p. 30, 2010.

MARTINS, Laura. **Passeio de trem de Ouro Preto a Mariana: acessibilidade**. Cadeira voadora, 2016. Disponível em: <http://cadeiravoadora.com.br/passeio-de-trem-acessibilidade/>. Acesso em 09.11.2020.

MARTINS, Laura. **Do sentir ao agir – a Percepção da pessoa com deficiência sobre a cidade de Ouro Preto**. Entrevista concedida a Ana Paula Pereira. Vieiras (via digital), 01 de dezembro de 2020.

MENICONI, R. O. M. **A construção de uma cidade-monumento: O caso de Ouro Preto**. Mestrado em arquitetura e urbanismo- Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, p. 156. 1999.

MUÑOZ VIÑAS, Salvador. **Teoría contemporánea de la Restauración**. Madrid: Síntesis, 2003.

OMS. **Classificação Internacional de Funcionalidade, Deficiência e Saúde (CIF)** / OMS, 2004, que substituiu a Classificação Internacional de Impedimentos, Deficiências e Incapacidades / OMS, de 1980. Disponível em: <http://biblioteca.cofen.gov.br/wp-content/uploads/2014/11/CLASSIFICACAO-INTERNACIONAL-DE-FUNCIONALIDADE-CIF-OMS.pdf> acesso em 17.11.2020.

OURO PRETO. **Lei complementar nº 29 de 28 de dezembro de 2006**, Plano diretor do Município de Ouro Preto. Disponível em: [https://ouropreto.mg.gov.br/static/arquivos/menus\\_areas/lc-29-2006-plano-diretor.pdf?dc=937](https://ouropreto.mg.gov.br/static/arquivos/menus_areas/lc-29-2006-plano-diretor.pdf?dc=937). Acesso em 08.11.2020.

OURO PRETO. **Lei complementar nº 177 de 22 de maio de 2018**, Plano diretor de mobilidade de Ouro Preto.

PORCHERA, Gustavo da Silva Oliveira; LOSS, Mário Eugênio Sperandio; MIRANDA, Pedro Henrique Rodrigues; LEAL, Érika de Andrade Silva. **Vantagens e Barreiras à Utilização de Veículos Elétricos**. Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia, [s.i.], p.1-12, 2016. Disponível em: <https://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos16/28224302.pdf>. Acesso em: 22.07.2021

QUEIROZ, Lúcia Maria Aquino de. **Turismo Cultural e Desenvolvimento: Cachoeira e Ouro Preto**. 1. ed. Cruz das Almas: Editora UFRB, 2019. v. 1. p. 250.

RIBEIRO, Gabriela Souza. MARTINS, Laura Bezerra. MONTEIRO, Circe Maria Gama. **O desafio da acessibilidade física diante da sacralização do Patrimônio Histórico e Cultural**. In: Cadernos do PROARQ. Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-graduação em Arquitetura, n. 19, dezembro 2012. p. 132-151.

SASSAKI, Romeu kazumi. **Vida Independente: história, movimento, liderança, conceito, filosofia e fundamentos.** São Paulo: RNR, 2003, p. 12-16.

SASSAKI, Romeu kazumi. **Inclusão – Construindo uma sociedade para todos.** 3. Ed. Rio de Janeiro: WVA, 1999. P.50.

SILVA, Cláudio Oliveira da. **Cidades concebidas para o automóvel: mobilidade urbana nos planos diretores posteriores ao Estatuto da Cidade.** (Dissertação de mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Brasília. 2009.

SOARES, Ciane Gualberto Feitosa. **Acessibilidade ao Patrimônio Cultural: políticas públicas e desenvolvimento sustentável.** (Dissertação de mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Brasília, 2003.

SCHLEE, A. R.; FERREIRA, O. L. **Patrimônio Cultural: Segurança e Acessibilidade.** In: O MODERNO JÁ PASSADO, O PASSADO NO MODERNO, 2007, Porto Alegre. Anais do III seminário projetar. Brasília.

TORRES, Rute Guimarães. **Da praça à montanha: a paisagem identitária de Ouro Preto, Minas Gerais, na Primeira República.** In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 28., 2015, Florianópolis, SC. Anais do XVIII simpósio nacional de história. Florianópolis, 2015, p.14. Disponível em: [https://anpuh.org.br/uploads/anais-simposios/pdf/2019-01/1548945016\\_68d9a6b6967056665b4367425e3e7bb1.pdf](https://anpuh.org.br/uploads/anais-simposios/pdf/2019-01/1548945016_68d9a6b6967056665b4367425e3e7bb1.pdf) Acesso em 31.10.2020

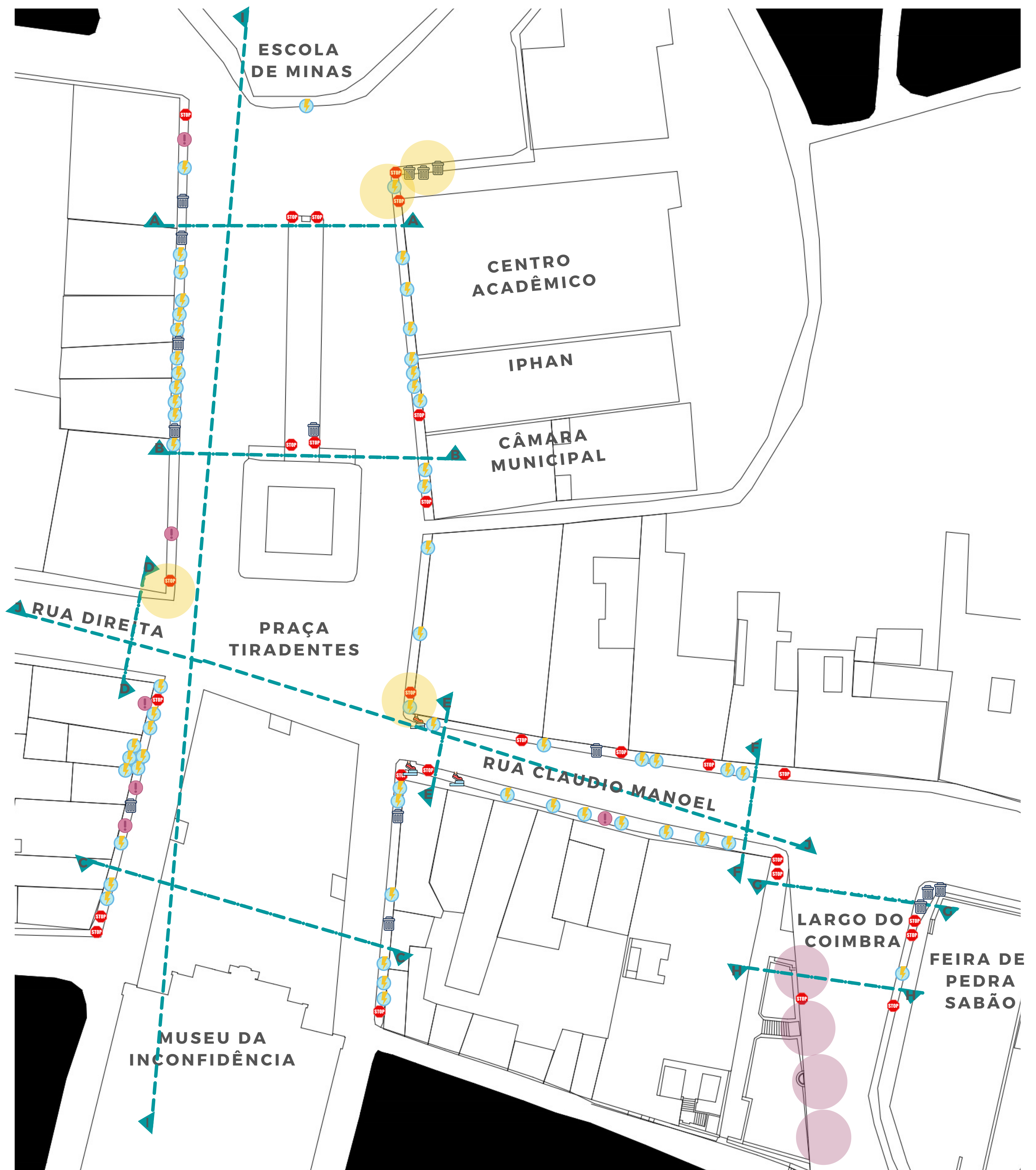
VASCONCELOS, Sylvio de. **Vila Rica: formação e desenvolvimento - residências.** São Paulo: Perspectiva, 1977.

VIEIRA, Liliane de Castro. “**Ouro Preto E O século XIX: O Mito Da Decadência**”. Revista CPC0, no. 22 (dezembro 26, 2016): 145-189. Acesso em 03.05.2021.

VILLASCHI, J. N. S. **Hermenêutica do Patrimônio e Apropriação do Território em Ouro Preto- MG.** 294 f. 2014. Tese (Doutorado- Programa de Pós Graduação em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letra e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2014.

YIN, R. **Estudo de caso. Planejamento e métodos.** 2ª edição, Porto Alegre/RS: Bookman, 2001. Disponível em [https://saudeglobaldotorg1.files.wordpress.com/2014/02/yin-metodologia\\_da\\_pesquisa\\_estudo\\_de\\_caso\\_yin.pdf](https://saudeglobaldotorg1.files.wordpress.com/2014/02/yin-metodologia_da_pesquisa_estudo_de_caso_yin.pdf). Acesso em 25.03.2021.

# ANEXO I - MAPA DE BARREIRAS ARQUITETÔNICAS



MAPA DE BARREIRAS ARQUITETÔNICAS SOBRE A CALÇADA:

## LEGENDA:

 Tampas de caixas de passagens elétricas e hidráulicas.

 Placas de trânsito.

 Lixeiras.

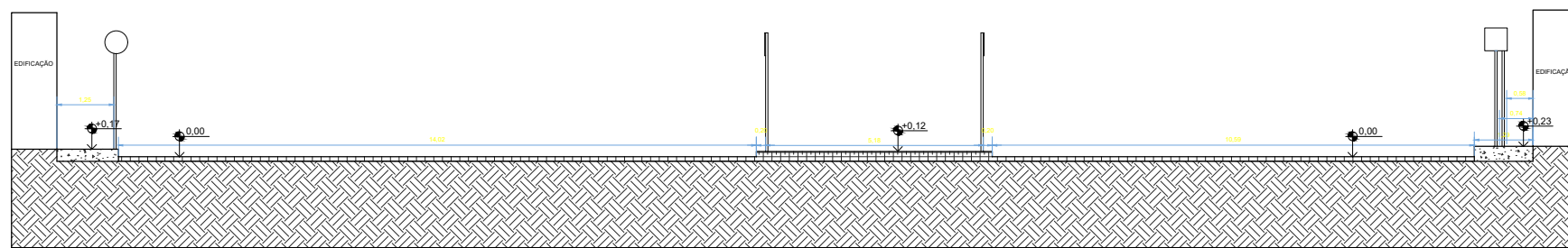
 Escada de prédios avançando sobre a calçada

 Degrau na calçada.

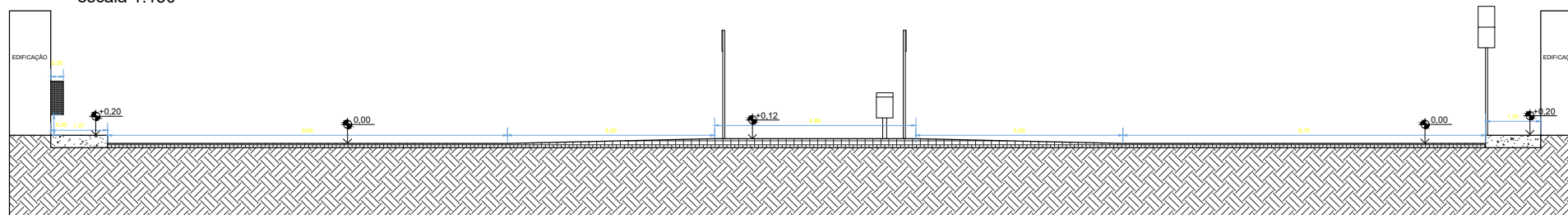
 Largura menor que 1,2 m devido à barreira.

 Inexistência de calçada.

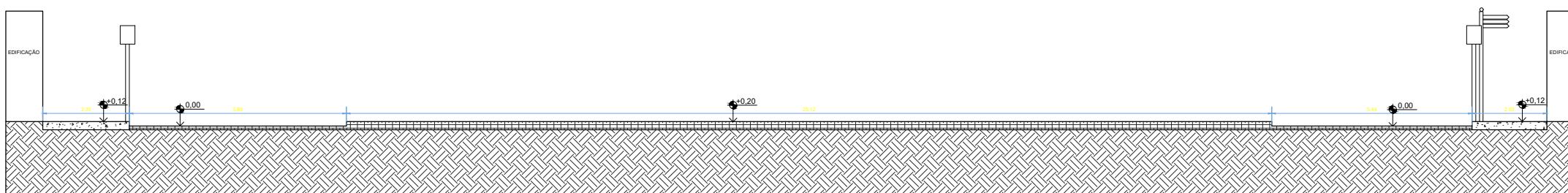
# Anexo II - Cortes



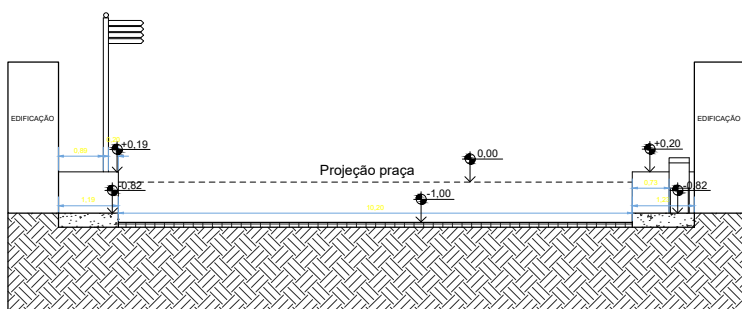
Corte AA  
escala 1:150



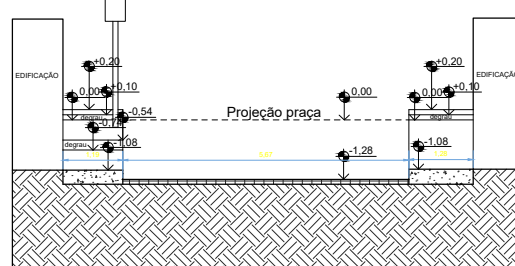
Corte BB  
escala 1:150



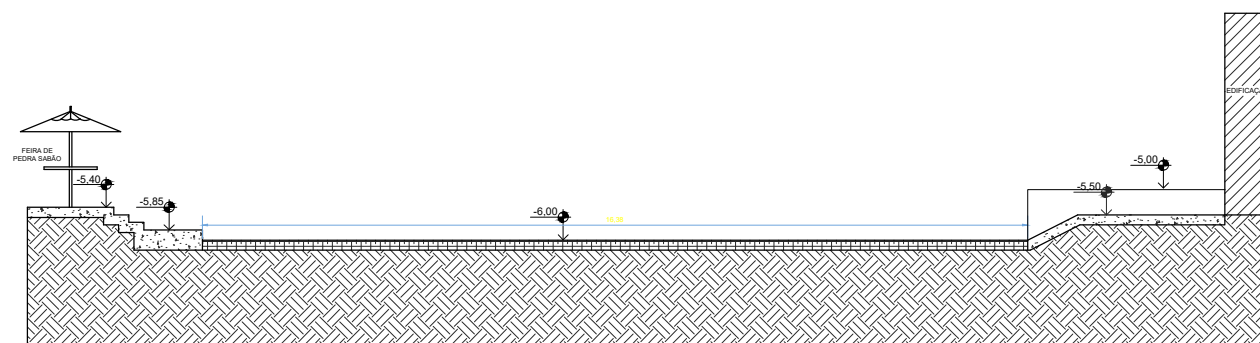
Corte CC  
escala: 1:150



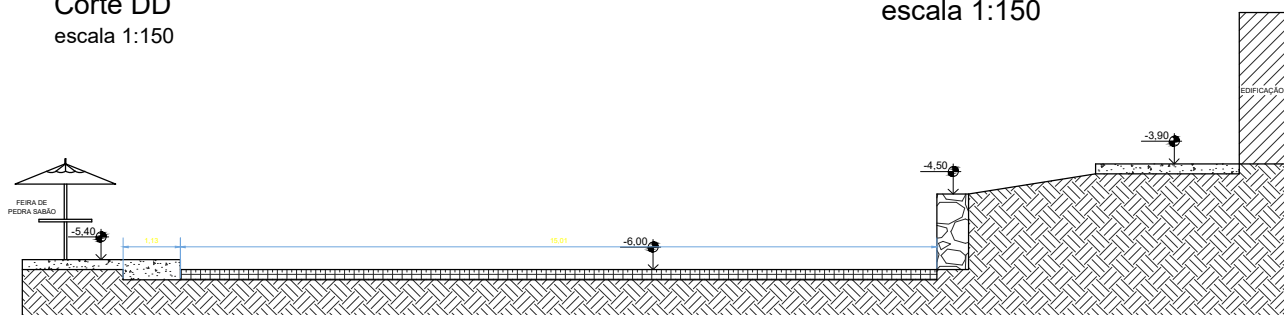
Corte DD  
escala 1:150



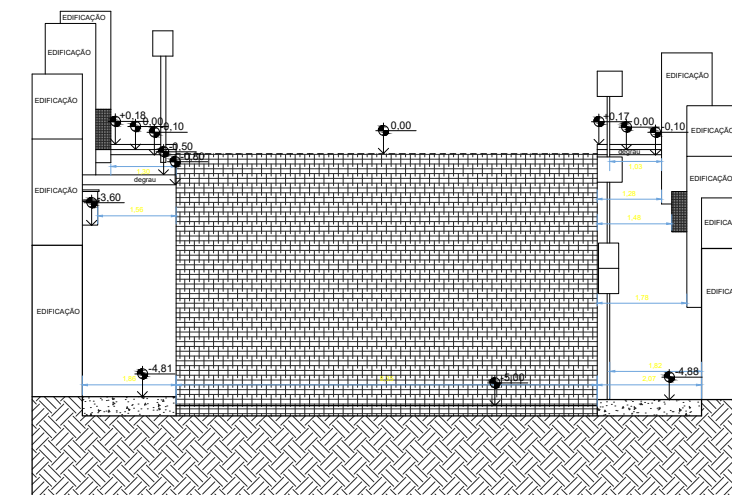
Corte EE  
escala 1:150



Corte GG  
escala 1:150



Corte HH  
escala 1:150



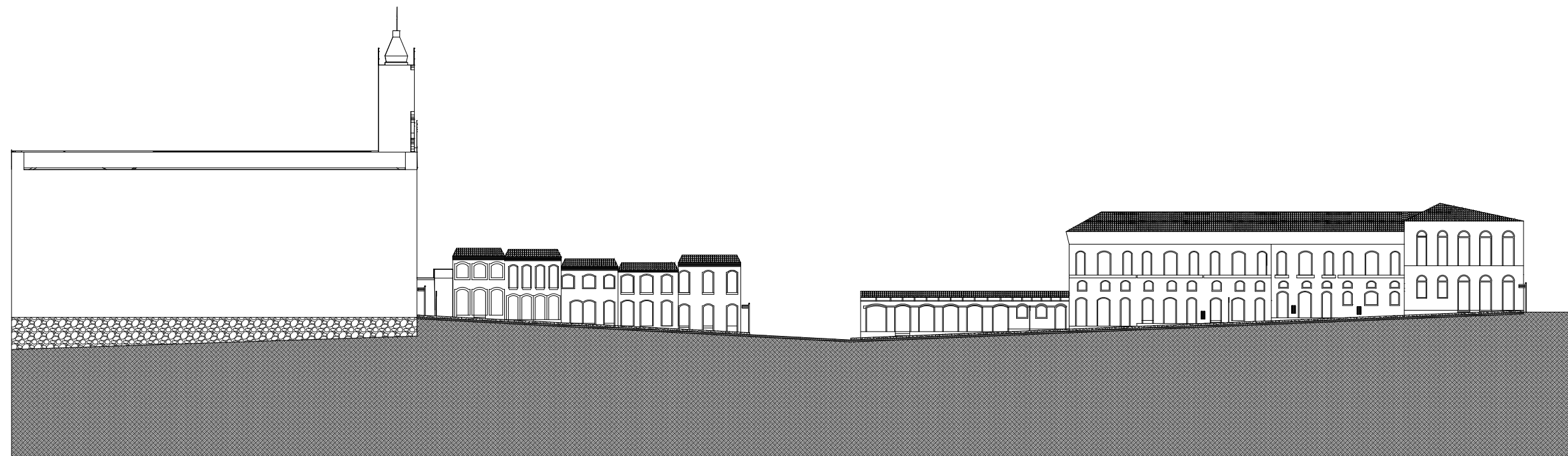
Corte FF  
escala 1:150

ESTABELECIMENTO: UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO - UFOP	DATA: 23/08/2021
CURSO: ARQUITETURA E URBANISMO	ESCALA: 1:150
DISCIPLINA: TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO 2	PRANCHA: 01/02
CONTEÚDO DA PRANCHA: CORTES AA, BB, CC, DD, EE, FF, GG E HH	
ALUNA: ANA PAULA PEREIRA SILVA	

Anexo II - Cortes



Corte II  
escala 1:500



Corte JJ  
escala 1:500

ESTABELECIMENTO:	UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO - UFOP	DATA:	23/08/2021
CURSO:	ARQUITETURA E URBANISMO	ESCALA:	1:150
DISCIPLINA:	TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO 2	PRANCHA:	02/02
CONTEÚDO DA PRANCHA:	CORTES II E JJ		
ALUNA:	ANA PAULA PEREIRA SILVA		



# Apêndice

PROPOSIÇÕES	NORMA ATENDIDA	INSERÇÃO NO QUADRO LEGISLATIVO ATUAL	CONSIDERAÇÕES EM RELAÇÃO ÀS TEORIAS DA RESTAURAÇÃO
<b>Passarela elevada</b>	ABNT NBR 9050 item 6.12.7.2 ABNT NBR 16537 item 6.6	Cap. 2, Art. 5º do Plano Diretor de Ouro Preto	<p>- A conservação de um monumento é “sempre favorecida por sua destinação a uma função útil à sociedade”, desde que não altere a “disposição ou decoração dos edifícios” Art. 5º, Carta de Veneza, 1964.</p> <p>- A restauração é feita para os utilizadores dos objetos: aqueles para quem estes objetos significam algo, aqueles para quem estes objetos cumprem uma função essencialmente simbólica ou documental, mas talvez também outros tipos de função. Muñoz Viñas, 2003.</p> <p>- O que determinará a validade da restauração é o consenso entre as pessoas afetadas; a restauração não é feita para os próprios objetos, mas sim para os seus usuários presentes ou futuros Muñoz Viñas, 2003.</p> <p>- Deve limitar a adaptação àquilo que for essencial para a utilização do sítio pensando em seu significado cultural e seu uso e só é aceitável a adaptação que impactar minimamente sobre o significado cultural do sítio e após terem sido consideradas outras alternativas que não necessitassem de intervenções Carta de Burra, 2013.</p>
<b>Alargamento/implantação da calçada</b>	ABNT NBR 9050 item 6.12.13	- Art. 44, Inciso I, Plano Diretor de mobilidade Urbana de Ouro Preto, 2006 - Alínea b, item 3.5 da Instrução normativa nº 1/2003 do IPHAN	
<b>Vaga de estacionamento para PCD</b>	ABNT NBR 9050: item 6.14	- Art. 21, Inciso IV, Plano Diretor de mobilidade Urbana de Ouro Preto, 2006 - Alínea c, item 3.5 da Instrução normativa nº 1/2003 do IPHAN	
<b>Piso tátil</b>	ABNT NBR 16537	Alínea c, item 3.5 da Instrução normativa nº 1/2003 do IPHAN	
<b>Corrimão</b>	ABNT NBR 9050 item 6.9.4	X	
<b>Percurso rua do Ouvidor</b>	X	- Alínea d, item 3.5 da Instrução normativa nº 1/2003 do IPHAN. - Art. 44, Inciso III, Plano Diretor de mobilidade Urbana de Ouro Preto, 2006	
<b>Lixeiras</b>	ABNT NBR 9050 item 8.6	X	

• Plano Diretor de Ouro Preto:

Capítulo 2, Art. 5º: É função social da cidade garantir: I - a universalização do acesso ao trabalho, à moradia, ao lazer, à cultura, à educação, à saúde, ao transporte público, às infraestruturas e aos demais equipamentos e serviços urbanos; II- a proteção do patrimônio e da produção cultural para a fruição no presente e a sua transmissão às gerações futuras, observadas as competências do Estado e da União; III- a manutenção e a oferta de um meio ambiente ecologicamente equilibrado; IV- a oferta de espaços públicos e de um ambiente urbano que propiciem o exercício da cidadania, através do convívio social. do acesso à informação e do estímulo a toda forma de expressão cultural e de participação na vida comunitária; V - a gestão democrática do Município, através da participação de sua população nos processos de planejamento, execução e fiscalização das ações dos agentes públicos.

• Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Ouro Preto:

Art. 21: A definição de vagas de estacionamentos nas vias públicas pode ser estabelecida pelo Executivo Municipal, desde que observado:

VI. A Reserva de 2% (dois por cento) do número de vagas para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e 5% (cinco por cento) do número total de vagas para idosos.

Art. 44: São ações estratégicas, no tocante aos pedestres, pessoas com deficiência e mobilidade reduzida:

I. definição de padrão acessível de calçadas para o município, considerando as especificidades locais; [...]

II. Ligação acessível para pedestres entre os patamares topográficos da cidade.

• Instrução Normativa nº 1, de 25 de novembro de 2003

Item 3.5: As soluções para acessibilidade em sítios históricos, arqueológicos e paisagísticos devem permitir o contato da pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida com o maior número de experiências possível, através de, pelo menos, um itinerário adaptado, observando-se ainda [...]

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

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

d) A adoção de soluções complementares associadas à rota ou percurso acessíveis, tais como a utilização de veículos adaptados e mirantes, deve ser prevista em áreas de difícil acesso ou inacessíveis.