

ASSEGURAR MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE AO SETOR TRADICIONAL E AO MUSEU HISTÓRICO DE PLANALTINA: MAIS UM DESAFIO PARA O SÉCULO XXI

A. E. Medeiros, O. L. Ferreira, F. B. Lira

RESUMO

Como definir diretrizes que orientem a intervenção arquitetônica e urbana capaz de garantir a acessibilidade e a mobilidade ao patrimônio cultural constituído pelo Setor Tradicional, de uma maneira geral e, especificamente, pelo Museu Histórico de Planaltina - DF? É essa a questão que conduz o desenvolvimento do presente artigo. A fim de respondê-la, o texto se estrutura em três partes. Primeiro, discute a mobilidade e a acessibilidade em patrimônios culturais a partir de definições e legislações. Em seguida, apresenta o Museu Histórico e o Setor Tradicional de Planaltina em suas dimensões histórica e, sobretudo, contemporânea, em uma análise que aponta problemas e levanta questões acerca da acessibilidade e mobilidade. E, por fim, propõe a construção de um caminho para a qualificação de patrimônios culturais, de uma maneira geral e, especificamente, do Museu e do Setor Tradicional, tendo por alicerce diretrizes para intervenção capazes de assegurar a mobilidade e acessibilidade.

1 INTRODUÇÃO

Entre os maiores desafios do século XXI encontra-se aquele de pensar a cidade sob a perspectiva da mobilidade e da acessibilidade urbanas. Sobre o tema, já são muitas as reflexões. Em menor número, entretanto, são aquelas que se dedicam a pensar a questão da mobilidade e da acessibilidade a partir de um edifício e de sua localização no contexto ao qual pertence, sobretudo se um e outro – edifício e tecido urbano – são bens reconhecidos como patrimônio cultural. É o caso do atual Museu Histórico e Artístico, situado no Setor Tradicional de Planaltina, celebrado como um dos mais significativos conjuntos urbanos e tradicionais do Distrito Federal.

Originalmente constituído de arquiteturas e arruamentos remanescentes de um Centro Oeste colonial, testemunho do povoamento do sertão goiano quando da exploração das minas de ouro e esmeralda na primeira metade do século XVIII, o Setor Tradicional de Planaltina preexistiu à Brasília e recebeu a Missão Cruls e a Polli Coelho. Hoje, diante do surgimento e consolidação de novos bairros com padrões morfológicos diferenciados, consequência de novas dinâmicas econômicas que são reflexo, entre outros, da incorporação da cidade à Brasília, como sua Região Administrativa VI, o bairro enfrenta problemas de mobilidade e acessibilidade. De um lado, tais problemas comprometem o acesso universal à cidade e, assim, às suas formas de permanências, de uso e de produção do espaço citadino. De outro lado, contribuem para a descaracterização do seu conjunto urbano e edilício, do qual faz parte o Museu Histórico.

Instalado em casarão representante da tradição vernácula de construção do sertão goiano, implantado em uma das esquinas que compõem a Praça Salviano Monteiro, o Museu já foi objeto de intervenções que o fazem ser, atualmente, uma das poucas exceções no quadro geral de degradação dos edifícios históricos do Setor Tradicional. Mas, a despeito das boas condições de conservação arquitetônica, em sua dimensão urbana, o Museu soma-se às outras expressões históricas às quais a cidade assegura, apenas parcialmente, mobilidade e acessibilidade.

Como definir diretrizes que orientem a intervenção arquitetônica e urbana capaz de garantir a acessibilidade e a mobilidade ao patrimônio cultural constituído pelo Setor Tradicional, de uma maneira geral e, especificamente, pelo Museu Histórico de Planaltina?

Frente a essa questão, o presente artigo estrutura-se em três partes. A primeira parte propõe a discussão e o desenvolvimento de um arcabouço teórico como alicerce para a construção de possíveis princípios de intervenção visando à acessibilidade e mobilidade em bens culturais. A segunda resgata, historicamente, o Museu e o Setor Tradicional, bem como apresenta diagnóstico de suas situações atuais por meio, inclusive, de mapas de acessibilidade e mobilidade. A terceira ensaia a definição de princípios e a tomada de diretrizes projetuais preliminares para o caso específico em questão, de maneira a responder ao problema da acessibilidade e mobilidade ao Museu e ao Setor Tradicional de Planaltina. Espera-se contribuir, ainda e de forma mais ampla, para pensar a acessibilidade e mobilidade urbanas à luz da prática preservacionista, tendo como pano de fundo a complexa relação entre tradição e modernidade, presente de maneira inquestionável em Planaltina.

2 MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE EM PATRIMÔNIO

Monstros, portentos, deformados, aleijados, feios, desfigurados, anormais, aberrações ... deficientes, portadores de deficiência, pessoas com deficiência: foram necessários séculos antes que o conceito de deficiência fosse transformado em uma questão de direitos humanos, de direito à igualdade, estabelecido pela ONU – Organização das Nações Unidas, em sua Declaração dos Direitos do Homem de 1948, ou instituído pela Constituição Federal de 1988. Como nos mostra Stiker (Apud Ferreira, 2011), a deficiência, hoje, é entendida não mais como um estigma, mas como uma parte normal em algum momento da vida de qualquer pessoa. Idosos com presbiopia levados a usar óculos, mães com carrinhos de bebê, indivíduos recuperando-se de uma perna quebrada com uso de muletas ... todos corporificam restrições, sejam elas permanentes ou temporárias, ao usufruto igualitário da cidade. É desta maneira que, recentemente, às pessoas com deficiência, assim entendidas, foi dado o direito ao uso pleno da cidade sendo reconhecida, para tanto, a obrigatoriedade do Estado em garantir a todos e a cada um dos seus cidadãos o livre arbítrio do ir e vir, do apropriar-se, do fruir, de modo franco, seguro e agradável, a urbe. Muito mais do que a forma como organiza usos e ocupação do solo de modo a assegurar o acesso aos equipamentos urbanos, ou os meios de transporte e trânsito, essa capacidade de atender às exigências da sociedade de se deslocar livremente a fim de realizar quaisquer atividades desejadas, pode ser entendida como mobilidade urbana.

A Lei nº 12.587/12 que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, define-a como “... a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano. É um atributo das cidades que se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens ...”. Essa mesma lei conceitua a acessibilidade como a “facilidade disponibilizada às

peças que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor”. Ou seja, de acordo com Soares (Apud Ribeiro, 2014) “... é a possibilidade de se alcançar com autonomia e segurança os destinos desejados na cidade, ir e vir sem obstáculos, em condição segura, nos espaços urbanos.”

Mas, ainda que a mobilidade e a acessibilidade urbanas sejam muito mais que uma questão técnica, conforme anteriormente colocado, como assegurá-la, tecnicamente? Frente ao direito de igualdade, de equidade e, sobretudo, de justiça social, surge, pelas mãos do arquiteto Ronald Mace, em 1985, o conceito de “desenho universal”. Trata-se, segundo o autor, de um processo de projeto e abordagem da arquitetura que vai além do “desenho inclusivo”, do “desenho acessível” ou do “desenho sem barreiras” e busca a inclusão social (Ferreira, 2011). O desenho universal lida com a arquitetura e o urbanismo na fase de projeto, já aí incorporadas as noções de direitos humanos. Assim, referir-se ao desenho universal antes dos anos oitenta do século passado soa anacrônico. É daí que surge o conceito de acessibilidade, para enfrentar o desafio de intervir em preexistências. Em outras palavras: embora traduzida em diretrizes que se materializam em projetos, a acessibilidade procura soluções para adequar ao uso de todos, de forma igualitária, universal, por meio de intervenções, o espaço já construído.

Para falar do usufruto da cidade ou do edifício como bem cultural, há que se referenciar, portanto, à acessibilidade. Afinal, o patrimônio arquitetônico e urbanístico, como partes da urbe, devem constituir espaços acessíveis, conforme previsto pela Constituição. Museus, templos, igrejas, individualmente ou como partes de bairros inteiros, exigem, entre outras expressões patrimoniais tangíveis, intervenções capazes de conciliar a conservação dos valores, pelos quais foram reconhecidos como patrimônio, à adequação ao acesso universal.

Na dimensão internacional de construção social do patrimônio cultural, a questão da mobilidade/acessibilidade, aparece na Carta de Washington, de 1986, ao encontro da qual se dirige a IN1 – Instrução Normativa Nº1, de 25 de novembro de 2003, do IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. “Estabelecer diretrizes, critérios e recomendações para a promoção das devidas condições de acessibilidade aos bens culturais imóveis (...) a fim de equiparar as oportunidades de fruição destes bens pelo conjunto da sociedade, em especial pelas pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida” (IPHAN, 2003: 1) é o que se propõe a IN1. A ela vem se somar, em 2014, o Caderno Técnico Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos (Ribeiro, 2014), que apresenta conceitos, princípios e diretrizes acerca de mobilidade e acessibilidade em centros históricos e ainda propõe uma metodologia para elaboração de Planos de Mobilidade e Acessibilidade. Toda este corpo legal faz referência ao respeito à norma da ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas, NBR 9050. Criada em 1983, a norma foi tornada mandatária, em 2004, pelo Decreto Federal 5.296 e, em 2015, recebeu a sua mais recente atualização. Segundo o Decreto, a NBR 9050 deverá ser respeitada em todas as intervenções em edificações de caráter público ou privadas de uso público, o que envolve grande parte das ações no patrimônio cultural.

Alicerçados na legislação vigente, cientes da complexidade inerente aos temas acessibilidade e patrimônio, individualmente ou em conjunto, os planos sugeridos pelo IPHAN alicerçam-se, particularmente, na negação de receitas prontas, na defesa da ideia de que cada caso de intervenção é única e na qualificação urbana entendida como forma de agregar qualidade de vida ao espaço citadino por meio da maximização das possibilidades

de apropriação, circulação e acessibilidade aos cidadãos. Nesse contexto, a participação popular é condição *sine qua non* para que as discussões, que conduzem aos projetos de intervenção e gestão, sejam por todos legitimados. Para tanto, como parte da política nacional de mobilidade, integrada às demais políticas urbanas de caráter social, econômico e cultural, os planos de mobilidade e acessibilidade para bens patrimoniais devem estar em consonância com os Planos de Mobilidade e Acessibilidade que passaram a ser obrigação legal para cidades com número de habitantes superior a 20 mil, como é o caso de Brasília, metrópole polinucleada, da qual faz parte a cidade de Planaltina.

3 SETOR TRADICIONAL E O MUSEU DE PLANALTINA

A ocupação do Distrito Federal não se inicia com Brasília. A Capital Federal, considerada por muitos como construção *ex-nihilo*, materializa-se em um território marcado por preexistências goianas: as cidades de Planaltina, Brazlândia e Luziânia. De acordo com a tradição oral, o núcleo formador de Planaltina surgiu por volta de 1790, com a fixação (...) de um ferreiro descendente de bandeirantes, perito em manejar e consertar armas (...). A partir do estabelecimento desse sítio, toda a região passa a ser conhecida como Mestre D'Armas (DePHA, 1998: 8). Um século depois, Planaltina é elevada à categoria de Vila, em 1891, ainda sob o nome de Mestre D'Armas. São do ano seguinte os primeiros registros oficiais da conformação urbana da cidade resultantes dos trabalhos da Comissão Cruls (1892). De Vila de Mestres D'Armas, a Altamir (1910) e daí à Planaltina (1917), a cidade recebeu, quando das festividades do centenário da independência, em 1922, a pedra de fundação da futura capital brasileira. Mas, ainda seriam necessárias a formação e visita de trabalho de duas outras comissões nacionais, a Polli Coelho (1948) e a Belcher (1954) para que o chamando "sítio castanho" fosse definido delimitando, assim, o Distrito Federal em uma área de 5.814 Km², dentro da qual se encontrava a sede e grande parte do município de Planaltina que passaram a pertencer ao Distrito Federal¹.

Até então, Planaltina esteve distante do foco de interesses das políticas públicas. Nem mesmo a construção de Goiânia, a nova capital do Estado de Goiás, contribuiu para a sua inserção na agenda política. Quando Brasília trouxe consigo um grande contingente populacional ao DF, ainda assim, àquelas cidades tradicionais, de herança goiana, a exemplo de Planaltina, pouca atenção era dada. Dentre outras razões, isso se deveu a dois fatos: o primeiro decorreu da ideia de patrimônio histórico e artístico nacional, então em voga a partir da institucionalização da prática preservacionista pelo SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, de 1937 em diante, associada à arquitetura mineira à luz da qual as expressões goianas se viram eclipsadas, percebidas que eram como testemunhos de um Brasil afastado do apogeu econômico, desenvolvimentista e progressista; o seguinte estava relacionado ao fato de que a maior parte dos incentivos governamentais era alocada, nos primeiros anos de construção da nova capital, para as cidades novas como Taguatinga e Ceilândia, símbolos da modernidade.

Ainda assim, Planaltina (Figura 1) também passou a receber inúmeros migrantes, primeiramente na Vila Vicentina (1958), em seguida na Vila Nossa Senhora de Fátima. Depois, como resultado da transferência de invasões de Brasília, na Vila Buritis (1969), reflexo de um primeiro plano de urbanização local cujo objetivo era orientar o crescimento de Planaltina adequando-o ao seu novo papel de cidade satélite, situada na dicotomia entre

¹O restante do município passou a fazer parte do Estado de Goiás, sendo hoje conhecido como Brasilinha ou Planaltina de Goiás.

a tradição e a modernidade. Para tanto, o plano do arquiteto Paulo Magalhães, de 1966, previa independência entre a Planaltina Tradicional e a Planaltina Moderna que então se edificava. A Vila Buritis e o setor de integração foram inspirados em Brasília. A Vila Buritis foi projetada e construída para abrigar a função habitacional em longos blocos de residências isoladas, servidas por comércio local e instituições educacionais e religiosas (Laterza, 2012). O setor de integração se propunha a assumir o papel de centro urbano modernista com funções institucionais de importância regional. A essa estrutura urbana veio se somar, nos anos oitenta, no rastro da política de atração populacional do Governo Roriz (1989-1994) os bairros Jardim Roriz e a Vila Buritis II. Hoje, a área urbana de Planaltina ainda conta com a Vila Buritis III, a Vila Buritis IV, o Setor Habitacional Mestre D'Armas I, II, III, IV e V, o Setor Habitacional Arapoanga e alguns condomínios horizontais.

Expandir-se, modernizar-se com o fim de abrigar candangos e fazer parte do processo de construção de Brasília significou para Planaltina também enfrentar a necessidade de conciliação entre suas identidades tradicional e moderna, materializadas, respectivamente, no Setor Tradicional e nas expansões subsequentes. Do tecido urbano original conformado por quintais compridos com árvores frutíferas atravessando lotes, casas de adobe pintadas de cores claras e cobertas por telhas de barro derramando-se em beirais e dispostas rentes à rua, pouco ou nada restou. No rastro de uma modernidade sempre perseguida, ainda na segunda década do século XX, as platibandas *art-decô* passaram a esconder muitos dos beirais, as cores das paredes ficaram menos pasteis e, quando da construção de Brasília, nos anos cinquenta, azulejos e pedras deram o ar da graça nas fachadas coroadas por telhados em lajes planas e os afastamentos laterais e frontais começaram a se fazer presentes criando o que o DePHA (1998) chamou de espaço intermediário entre o público e o privado. E mais: a morfologia urbana conheceu uma mudança com o desmembramento dos lotes que, menores, começaram a ser protegidos por muros e cercas. Desenhavam-se, assim, ao longo do tempo, transformações que distanciavam o olhar mais cuidadoso sobre Planaltina, a partir da perspectiva da prática preservacionista.

Apenas nos anos oitenta do século passado, quando o GT Brasília – Grupo de Trabalho Brasília, mobilizou-se em estudos visando ao reconhecimento da capital como patrimônio, Planaltina passou a ser considerada como objeto de preservação. No momento em que Lucio Costa foi convidado pelo GDF a revisitar a Brasília projetada, diante da Brasília construída e em prol de uma Brasília tombada - o que fez no documento Brasília Revisitada (Costa, 1987) a partir de uma visão do Plano Piloto – o GT entendeu Brasília como o DF e suas preexistências, incluída, aí, a cidade de Planaltina. Então, apenas duas edificações do Setor Tradicional, a Igreja de São Sebastião e o Museu Histórico e Artístico, além da pedra fundamental, esta fora do perímetro antigo, eram reconhecidas como patrimônio cultural pelo GDF. Ainda assim e apesar das propostas de Laterza (2012) Planaltina não foi incorporada como destino do turismo cultural no DF. Tanto é assim, que a cidade não consta das discussões trazidas à tona pelo discurso competente na área do turismo, a exemplo da publicação de Steinberger (2009). Não há, hoje, um reconhecimento formal desse mesmo Setor Tradicional como bem cultural. Tampouco há um projeto de interpretação do patrimônio local alinhavado em um circuito de mobilidade e acessibilidade urbanas capaz de promover a valorização e o (re)conhecimento de outras expressões planaltinenses, materiais e imateriais, dentro e/ou fora do perímetro do centro histórico, como é o caso do Vale do Amanhecer, esse sim, único atrativo a aparecer em buscas sobre o turismo do DF, como parte do chamado roteiro místico.

Mas, o entendimento das questões de mobilidade urbana em Planaltina pressupõe a compreensão do contexto do macrozoneamento do DF. Assim, conforme nos mostra Schvasberg (2014) a primeira iniciativa de planejamento territorial no DF acontece em 1977 por meio do PEOT – Plano Estrutural de Organização Territorial. Entre 1977 e 2009 seguiram-se mais cinco planos: o POT – Plano de Ocupação Territorial (1985), o POUSO – Plano de Ocupação e Uso do Solo (1990) e as três versões do PDOT – Plano Diretor de Ordenamento Territorial (1992, 1997 e 2009). Desde o primeiro, confirmando-se no último, o que se observa, ainda segundo análise de Schvasberg, é que, a despeito das intenções de propor uma ocupação urbana equilibrada do DF, com alternativas de expansão apoiadas em um tecido urbano capaz de minimizar os custos de mobilidade e infraestrutura por meio da eliminação gradual da Brasília polinucleada, nitidamente o eixo privilegiado é o sudoeste. Eleito como vetor principal de crescimento, ao se assumir a bipolaridade entre o Plano Piloto e Taguatinga e a inserção do metrô em Águas Claras criando um eixo de conurbação, a este eixo sudoeste vem se somar aquele outro vetor entre Samambaia, Recanto das Emas e Santa Maria. A novidade que o último PDOT traz consigo é o agrupamento de RAs – Regiões Metropolitanas, criando unidades de planejamento territorial vinculadas ao mesmo tipo de infraestrutura de transporte público urbano, no caso o ônibus. Nesse novo arranjo territorial, Planaltina faz parte da unidade V-Norte, fora dos grandes eixos e vetores de conurbação e crescimento. Ou seja, Brasília adentra o século XXI como metrópole polinucleada dividida, administrativamente, em 31 RAs. A RA – VI corresponde à cidade de Planaltina.

Quarenta e dois quilômetros separam Planaltina de Brasília e, para vencê-los, além do automóvel particular, sobram como opção os ônibus e as bicicletas, uma vez que a linha do metrô termina na Rodoviária do Plano Piloto. Entretanto, não há ciclovias na RA – VI ou entre essa e as demais RAs e, apesar das 46 linhas urbanas somadas às 5 rurais de ônibus disponíveis², o fato é que o tempo de deslocamento é alto, contribuindo para a diminuição da qualidade de vida da população, sobretudo se considerado o número de habitantes que se desloca diariamente em função do local de trabalho. De acordo com a PDAD – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio de Planaltina, em 2015, a cidade possuía 189.412 habitantes, dos quais 40,35% trabalham na RA – I Plano Piloto, 37,8% na própria RA – VI e 8,66% em outros locais. Do total de moradores 51,68% afirmaram utilizar o ônibus como meio de transporte para ir ao trabalho; 29,94% usam o carro particular e apenas 9,45% caminham e 2,83% pedalam.

O Setor Tradicional é atravessado por três vias principais (Figura 1) que desempenham, ainda, o papel de conectoras com as demais RAs e outros setores da cidade: a Avenida Independência, atual entrada oficial da RA – VI, para aqueles que vem de fora; a Avenida Floriano Peixoto e a Avenida Marechal Deodoro. De quem chega de outras RAs, o acesso direto ao Setor Tradicional se dá por meio da Avenida Goiás, a mais antiga. Apesar dos dados da PDAD apontarem para a imagem de uma cidade dotada de infraestrutura urbana, onde 95,4% das ruas são asfaltadas, 88,89% têm calçadas, 92,08% apresentam meio-fio, 98,34% e 75,73%, respectivamente, contam com iluminação pública e rede de água pluvial, a realidade que se mostra nas principais vias de acesso é a de calçadas deterioradas, ausência de equipamentos públicos ou de meio-fio rebaixado, dificultando a acessibilidade. O Setor Tradicional enfrenta, ainda, a questão maior colocada pela mobilidade nas cidades brasileiras, patrimônio cultural ou não: apesar dos planos de mobilidade, de cadernos técnicos que, pelo menos em teoria, propõem mudanças, a prática

² Disponível em: <http://www.sistemas.dftrans.df.gov.br/> Acesso: Abril/2016.

demonstra, via de regra, a continuidade de ações que privilegiam o transporte individual, em detrimento do coletivo, e que favorecem a circulação do automóvel, no lugar do pedestre ou da bicicleta, do ônibus ou dos trens e metrô. Espaços públicos são, recorrentemente, usados como estacionamentos. O Setor não apresenta ciclovias, vias compartilhadas ou exclusivas para pedestres. Os ônibus, cujos circuitos adentram o Setor Tradicional, apesar das ruas não apresentarem calçamento original ou traçado sinuoso e estreito, impactam a estrutura dos edifícios, poluem sonora, visual e atmosféricamente, o ambiente urbano, e dificultam o que Murta e Albano (2002) vão chamar da “interpretação do patrimônio”. É a partir desse contexto específico de mobilidade e acessibilidade que o Museu Histórico e Artístico de Planaltina se apresenta como objeto de reflexão e análise.

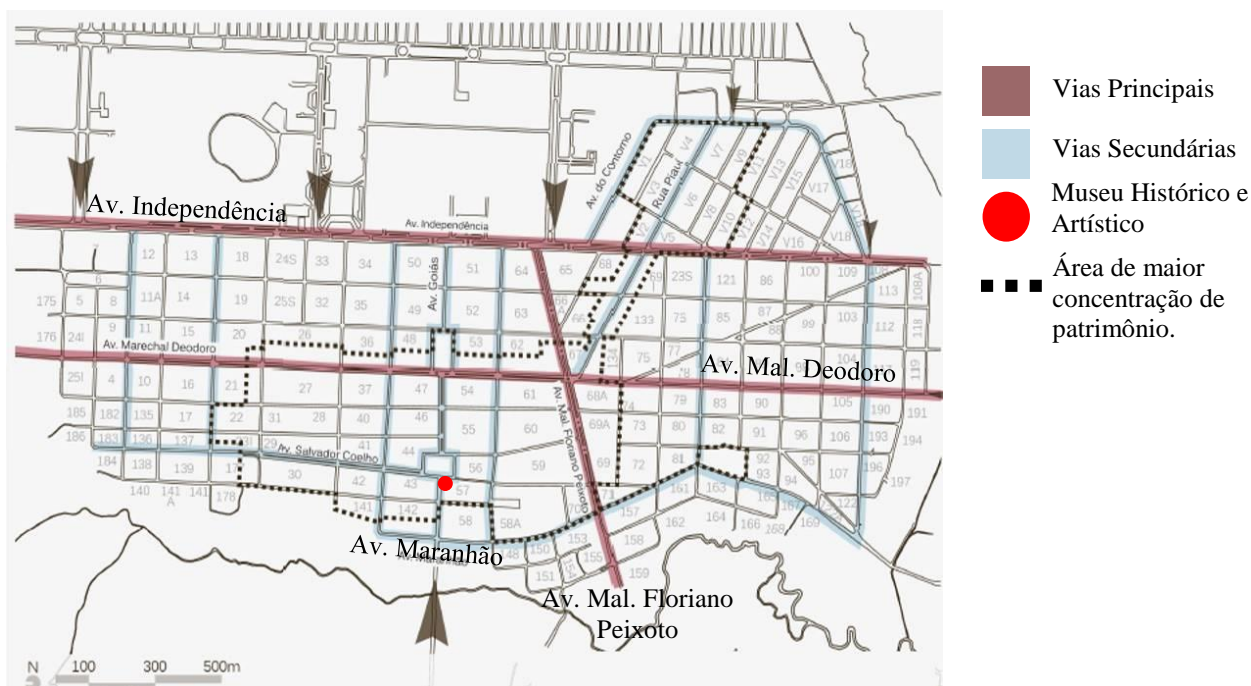


Fig. 1 Mapa de Mobilidade – Setor Tradicional – Planaltina. Fonte: Laterza, 2012 (modificado pelos autores).

Localizado no Setor Tradicional, na praça Salviano Monteiro, esquina da Avenida Goiás com a Rua Salvador Coelho, o Museu Histórico e Artístico de Planaltina foi construído no final do século XIX (1898) por Afonso Coelho da Silva Campos que, em 1903, vendeu a residência para Salviano Monteiro Guimarães. Considerada uma das casas mais importantes de Planaltina, a residência ficou sob a tutela da família Monteiro Guimarães até o ano de 1973 quando foi adquirida em desapropriação amigável pelo GDF que, em 22 de abril de 1974, inaugurou no local o Museu Histórico e Artístico. Em 1982, o bem foi tombado como patrimônio histórico do DF.

O museu (Figuras 2 e 3) foi construído dentro dos preceitos da arquitetura colonial. Identifica-se a gaiola de madeira, uma estrutura independente composta de baldrame, esteios e frechal que oferecem sustentação ao entramado do telhado, também em madeira, coberto com telhas de barro e acabado com uso de beiral em cimalha de madeira. A gaiola, elevada do solo, está assentada sobre uma fundação em pedra, provavelmente, quartzito. Esta configuração possibilitou a execução de piso em tábuas de madeira maciça assentadas sobre um barroteamento pesado e a criação de um porão com pouco mais de 0,70m de altura, ao longo da maior parte dos cômodos. As vedações utilizadas na residência são feitas de adobe cru, com 0,20m x 0,20m x 0,40m, facilmente perceptíveis logo acima da

linha do forro onde não estão revestidos por argamassa. O forro, por sua vez, um tabuado tipo saia e camisa, reveste todos os cômodos.



Fig. 2 Museu Histórico e Artístico de Planaltina – Fachada Leste (2010). Fig. 3 Museu Histórico e Artístico – Trecho da Fachada Norte (dir.) e Av. Goiás (2010). Fotos: Oscar L. Ferreira.

Em 2006, Medeiros e Ferreira (2006) anotaram várias intervenções pontuais no edifício do museu, com a inserção de materiais contemporâneos, facilmente percebidas como a introdução de alvenaria de tijolos maciços cozidos no lugar do adobe e a substituição do revestimento em argamassa de barro e cal, por argamassa de cimento e areia. As patologias mais comuns identificadas naquele momento foram a presença de insetos xilófagos, trincas de revestimento e manchas de umidade. Um ano antes, o museu fora atingido em sua fachada principal por um veículo desgovernado que, além de destruir um trecho da parede, afetou parte do telhado da sala, que ruiu. Após o acidente, reflexo de problema de mobilidade, o museu ficou fechado até ser restaurado em 2007. Nessa intervenção o local foi parcialmente adaptado para atender aos requisitos da norma de acessibilidade NBR-9050 e uma nova escada e rampa de acesso executadas em concreto e aço foram instaladas na fachada posterior. Em 2012, em razão de processos de degradação a edificação passou por nova intervenção. A adaptação para acessibilidade, realizada em 2007, que impactava fortemente na edificação preexistente, especialmente pelo uso do vidro e aço inoxidável, foi removida, apoiada no princípio da reversibilidade, sem causar danos ao patrimônio.

Hoje, a acessibilidade ao Museu (Figura 4) ainda não está garantida. O edifício, concebido e construído em um momento em que questões acerca do desenho universal inexistiam, coloca desafios à intervenção, sobretudo considerada a sua condição de patrimônio cultural. Suas portas têm largura inferior ao mínimo dos 0,80 m exigidos pela norma e suas aberturas apresentam sentido incorreto. Banheiros são inacessíveis quer pela largura e sentido de abertura das portas, quer pela ausência de espaço de manobras para cadeirantes. Desníveis internos entre cômodos ou na fronteira entre os espaços público e o privado, no limiar entre a calçada e o edifício, também se fazem presentes. Inexistem sinalizações visuais e tácteis em pisos e paredes impossibilitando o acesso universal, inclusive àquelas pessoas cuja deficiência é não entender o português. A esses, o acesso também é restrito, uma vez que não há registro de informações em outras línguas. Informes em braile também inexistem. O ofuscamento pela diferença de luminosidade entre interior e exterior também dificulta a apreensão do espaço, sobretudo para aqueles que apresentam deficiência visual.

A acessibilidade ao Museu, na dimensão urbana, também se revela deficitária. Desníveis entre calçada e rua acima do definido por lei, sem rebaixamento do meio-fio, salvo raras exceções (vide Figura 3) são uma constante. Sinalização visual e tátil, de situações de alerta e/ou direcionamento, no espaço urbano inexistem, assim como são recorrentes as calçadas com largura insuficiente, pisos inadequados, quebrados e sem manutenção, vegetação e equipamentos urbanos dispostos e/ou desenhados de forma incorreta competindo pelo espaço com pedestres, pessoas em cadeiras de rodas, carrinhos de bebês, entre outros. Soma-se a isso ainda a iluminação pública precária. Assim, como construir um caminho?

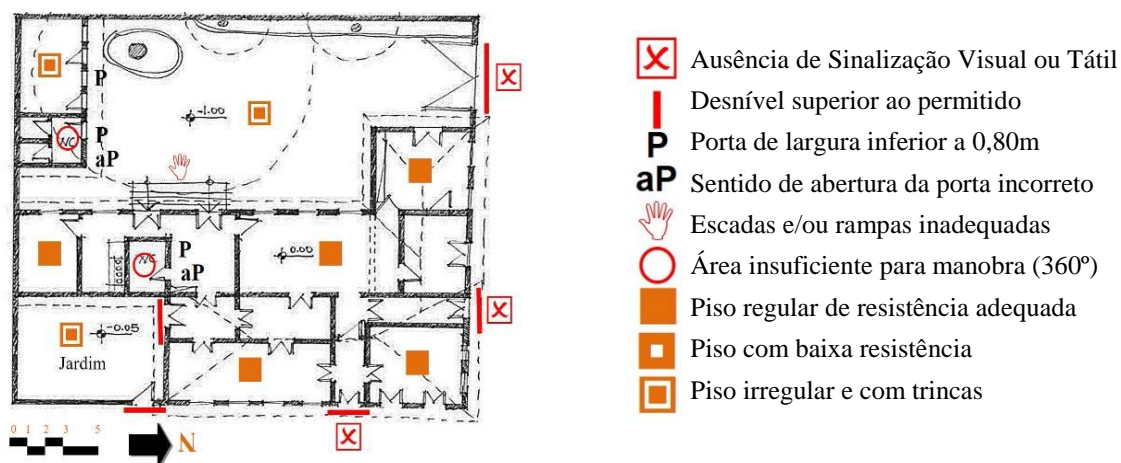


Fig. 4 Mapa de Acessibilidade do Museu Histórico e Artístico. Fonte: Oscar L. Ferreira

4. CONSTRUINDO UM CAMINHO: O PLANO DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

A partir das discussões teóricas realizadas, este artigo estrutura procedimentos gerais para a construção do Plano de “Qualificação, Mobilidade e Acessibilidade em Edifícios e Conjuntos Urbanos Tombados ou de Interesse Especial”, parcialmente aplicados ao caso de Planaltina. São três as etapas propostas: 1ª etapa – Entendendo demandas e necessidades: para iniciar as atividades é necessário estabelecer um diálogo entre todos os envolvidos na elaboração das diretrizes para checar especificidades, demandas, bem como ter uma visão do que é a significância cultural do bem; 2ª etapa – Levantamentos e diagnósticos: a partir dos levantamentos físicos, históricos e normativos é possível identificar quais atributos físicos e imateriais são mais relevantes e valorados no bem, são os chamados atributos patrimoniais. As recomendações de acessibilidade devem buscar preservar a integridade e autenticidade, garantido que a ele sigam sendo atribuídos valores culturais. Neste artigo propõe-se que para a identificação dos atributos do Museu de Planaltina e o seu contexto urbano seja adotado arcabouço teórico proposto por Lira (2010), como uma alternativa aos procedimentos apresentados no Caderno Técnico do IPHAN e a seguir exposto; 3ª etapa – Propostas do plano, diretrizes e ações, estratégias de implementação e definição de projetos, projetos de lei necessários e estimativa de custos e tempo para as intervenções propostas: as diretrizes são linhas gerais que deverão conduzir o desenvolvimento das estratégias e poderão indicar as ações a serem adotadas. Nesse momento é que se desenvolve a estratégia, qual o caminho a seguir. Aqui, são definidos os projetos, as ações e as alternativas selecionadas para a concretização dos objetivos, buscando conciliar as demandas da comunidade, a preservação dos atributos patrimoniais do bem, assim como o contexto de limitação de recursos e a capacidade de gestão.

Buscou-se aqui avançar na 2ª etapa, que concentra os maiores desafios teóricos, os quais balizarão a tomada de decisões, alicerçadas em arcabouço teórico para fins de verificação da autenticidade, que se baseia na identificação e compreensão de cinco aspectos principais presentes em bens culturais materiais (Lira, 2010):

§ *Espacialidade*: refere-se às relações entre partes da edificação que conformam espaços exteriores (análise urbana) e interiores (análise arquitetônica). Para o Museu de Planaltina as diretrizes devem respeitar as relações formais preservadas até os dias atuais. As dimensões dos cômodos e sua disposição devem ser mantidas, pois revelam o modo de habitar passado. Deve-se buscar garantir o acesso a todos os cômodos, podendo este ser apenas visual quando se julgar imprescindível aumentar a dimensão das aberturas das portas. Na escala urbana, o traçado da malha deve ser assegurado, sendo possível intervenções como o nivelamento da calçada com a via, tornando o espaço compartilhado entre pedestres, ciclistas e veículos, bem como, a proposição de rotas acessíveis, que são trajetos contínuos, desobstruídos e sinalizados, que conectam os ambientes externos ou internos.

§ *Tipo construtivo*: análise do invólucro mural (volumétrica) buscando identificar forma de implantação, gabarito, elementos decorativos, relação entre cheios e vazios. Pode-se afirmar que o Museu de Planaltina apresenta-se íntegro quanto ao seu tipo. As adaptações necessárias à acessibilidade devem buscar a reversibilidade e o mínimo impacto, prerrogativa esta que não foi alcançada com a inserção da rampa em estrutura metálica e concreto e corrimão em vidro e aço inoxidável, de 2007. Os desníveis presentes compõem o tipo e precisam ser preservados. A utilização de plataformas móveis para vencê-los pode ser adotada. Em relação à dimensão urbana, no Setor Tradicional as adaptações quanto à acessibilidade e mobilidade urbanas devem respeitar a escala da área, privilegiando gabaritos compatíveis, tirando partido das relações entre cheios e vazios, densificando a massa verde dos quintais ou criando outras.

§ *Técnicas e materiais construtivos*: os materiais e os sinais da tecnologia construtiva empregados. No Museu deve-se evitar a utilização de materiais que tragam grande impacto ou mascarem aqueles originais. O uso do vidro e do aço na rampa instalada em 2007 impactou significativamente no conjunto pelo contraste estabelecido. Sem incorrer em falsos históricos, as inserções para assegurar a acessibilidade devem pautar-se no equilíbrio pelas cores e texturas originais, caracterizadas pela singeleza. Diretrizes válidas, também, para intervenções na escala urbana do Setor Tradicional tanto no que diz respeito à garantia a acessibilidade, quanto a mobilidade, observados, sobretudo, o mobiliário urbano, a sinalização, a pavimentação e as inserções de novas arquiteturas, sem adotar o pastiche.

§ *Pátina*: de acordo com Carta do Restauro de 1972 (Cury, 2004), a pátina, entendida como o efeito da passagem do tempo nas superfícies dos objetos, deve ser conservada por razões históricas, estéticas e técnicas. Recomenda-se que os elementos inseridos adotem materiais que proporcionem um envelhecimento das superfícies semelhante aos originais, o que evita contrastes acentuados.

§ *Usos e práticas sociais*: processos que animam o edifício ou o sítio, atributos de natureza não material envolvidos na dinâmica de utilização do bem pelas pessoas. A adaptação às normas de acessibilidade e mobilidade visa garantir o acesso universal. Nesse sentido, ainda que algumas transformações ocorram para garantir tais condições, a

exemplo de mudanças de uso, alterações de percursos, estas se justificam pela democratização ao seu acesso, o que é fundamental para sua significância cultural.

5. CONCLUSÕES

O Museu e o Setor Tradicional constituem um cenário que não difere muito de outros existentes em cidades patrimônio, Brasil afora, pelo menos no que diz respeito ao diagnóstico geral de mobilidade e acessibilidade. Nota-se, todavia, potencialidades e dificuldades específicas. De um lado, apesar do Museu ser tombado e o Setor Tradicional ser objeto de valorização e reconhecimento como bem cultural, por parte da população civil organizada e de outros setores sociais e institucionais, o fato é que a localização no eixo norte de desenvolvimento e de expansão de Brasília não contribui para que o conjunto se coloque no centro das atenções da agenda política local. Postura que se reflete, inclusive, no planejamento turístico.

Na direção norte, as atenções estão voltadas, primeiramente, para o turismo ecológico, no Parque Nacional da Chapada dos Veadeiros, patrimônio mundial reconhecido pela Unesco em 2001, e às suas principais entradas, Alto Paraíso, São Jorge e Cavalcante. Em seguida, o interesse recai no turismo religioso ou místico, onde Planaltina se destaca devido ao Vale do Amanhecer, bem cultural do GDF. Em 2012, Laterza (Laterza, 2012) já alertava para potencialidades negligenciadas: a proximidade da Estação Ecológica de Águas Emendadas; as expressões de um patrimônio imaterial nos modos de fazer das chamadas “flores do cerrado” ou a Festa do Divino e a Via Sacra do Morro da Capelinha; a força e interesse da comunidade local; e, especialmente, edifícios de interesse histórico-cultural: o Casarão Azul, o Hotel Casarão, a Casa do Idoso e a antiga Prefeitura, entre outros. Nesse sentido, se intervenções de qualificação apoiadas em mobilidade e acessibilidade ajudam na apropriação da cidade também por turistas, no caso do Setor Tradicional e do Museu, recomenda-se pensar nessas intervenções como meio para estabelecer, de forma mais concreta, a cidade como destino turístico. Planos de acessibilidade, de turismo, de preservação devem convergir.

Frente ao exposto e considerando o contexto mais amplo, pode-se concluir que algum nível de perda da integridade e autenticidade dos bens poderá ocorrer para garantir condições adequadas de acessibilidade. O desafio é equacionar perdas e ganhos, preservando aqueles atributos que mais fortemente carregam os valores patrimoniais do lugar, mas permitindo que mudanças e atualizações aconteçam para que essas áreas sigam plenamente integradas à dinâmica urbana.

5 REFERÊNCIAS

Brasil. (2015). **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro: ABNT.

ArPDF. (1999). Planaltina: Um Referenciamento de Fontes. **Cadernos de Pesquisa número 8**. Brasília: ArPDF.

Castro, M. (2016). **Cartilha Cultural de Planaltina**, 1990. Disponível em: <<http://usinaarteliteraria.blogspot.com.br/2013/01/cartilha-cultural-de-planaltina.html>>. Acesso em: 24 abril 2016.

Costa, L. (1987). **Brasília Revisitada**. Brasília: Diário Oficial do Distrito Federal – Decreto Nº 10.829. Disponível em: <www.sehab.df.gov.br>. Acesso: 24 abril 2016.

Cury, I. (2004). **Cartas Patrimoniais**. Rio de Janeiro: IPHAN.
DePHA. (1998) **Ruas de Planaltina: inventário do Patrimônio Cultural de Planaltina**. Brasília: DePHA - Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico do DF.

Ferreira, O. L. (2011) **Patrimônio Cultural e Acessibilidade**. Tese de doutorado. Programa de Pesquisa e Pós-Graduação – PPG/FAU, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Brasília, 2011.

GDF. (2015). **PDAD Planaltina 2015**. Brasília: GDF, Secretaria de Planejamento, Orçamento e Gestão e CODEPLAN.

IPHAN. (2003). Instrução Normativa nº 1, de 25 de novembro de 2003. Brasília: IPHAN.

Laterza, A. (2012). **Planaltina - DF: problemi e indirizzi per il recupero del centro storico**. Tesi di Laurea. Relatore/Orientador: Pedro Paulo Palazzo e Gisuseppe Cinà. Brasília/Torino: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília - FAU/UnB e Politecnico di Torino. II Facoltà di Architettura.

Lira, F. B. (2010). **Patrimônio cultural e autenticidade: montagem de um sistema de indicadores para o monitoramento**. Recife: Editora universitária UFPE.

Lira, F. B.; Medeiros, A. E. (2015). **Setor Tradicional de Planaltina. PROAU 8 - Técnicas Retrospectivas**. Notas de Aula. Brasília: FAU/UnB.

Medeiros, A. E.; Ferreira, O. L. (2006). **Museu Histórico de Planaltina – PROAU-8 Técnicas Retrospectivas**. Notas de Aula. Brasília: FAU/UnB.

Medeiros, A. E., Capanema, B., Ferreira, O. L., Palazzo, P. P. e Saraiva, R. C. F. (2011). **Casarão Dona Negrinha**. Relatório Consolidado. Brasília: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília – FAU/UnB. Mimeo.

Murta, E. M.; Albano, C. (Orgs.). (2002). **Interpretar o patrimônio: um exercício do olhar**. Belo Horizonte: Editora da UFMG; Território Brasília.

Ribeiro, S. B.. (2005). **Brasília – Memória, Cidadania e Gestão do Patrimônio Cultural**. São Paulo: Annablume.

Ribeiro, S. B. (Org.). (2014). **Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos**. Cadernos Técnicos 9. Brasília: IPHAN.

Schvasberg, B. (2014). O Processo de Planejamento Urbano e Territorial de Brasília. In: SABOIA, Luciana e DERNTL, Maria Fernanda (Orgs.). **Brasília 50 + 50 – Cidade, História e Projeto**. Brasília: Editora UnB.

Steinberger, M. (Org.). (2009). **Territórios Turísticos do Brasil Central**. Brasília: LGE Editora.