

OS DESAFIOS NA ADAPTAÇÃO DE NORMATIVAS QUANTO À ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA DIANTE DAS PREEEXISTÊNCIAS ARQUITETÔNICAS - O CENTRO HISTÓRICO TOMBADO DE LAGUNA/SC.

C. F. Medeiros, L. Baungratz, R. P. Pires

RESUMO

Garantir o acesso amplo e democrático ao espaço público, de forma inclusiva tornou-se prioridade nas cidades, assim, a mobilidade e a acessibilidade vêm sendo discutidas para se garantir o direito constitucional de ir e vir a todos. Os centros históricos tombados enfrentam peculiaridades específicas, pois toda intervenção deverá respeitar as preexistências, mesmo quando se fala em mobilidade urbana. Foi escolhido como estudo neste trabalho o centro da cidade de Laguna/SC, que representa um patrimônio nacional, tendo sua poligonal de tombamento instituída em 1985. Essa área delimitada possui características marcantes com intervenções em diferentes períodos. O objetivo deste trabalho é estudar formas de compatibilizar as normativas e legislações referentes à mobilidade e acessibilidade urbana com as preexistências, considerando quais aspectos arquitetônicos da cidade influenciam nessa tarefa. Os procedimentos metodológicos utilizados envolvem o levantamento e análise das normas e recomendações, visitas exploratórias no centro de Laguna, seleção de bibliografia e diagnóstico de um Plano de Mobilidade que foi elaborado para a cidade em 2010. Como resultado, enfatizamos a necessidade da elaboração de diretrizes específicas para centros tombados, que devem ir do urbano ao arquitetônico preservando o patrimônio cultural constituído.

1 INTRODUÇÃO

O trabalho tem como tema geral a mobilidade e acessibilidade do pedestre em centros históricos tombados, com uso predominante comercial. Existindo desta forma, uma união entre as construções e traçados pensados antes mesmo do advento do automóvel, com usos atuais de comércio e serviços. Esta tendência atual de nossas cidades, da priorização do transporte privado, causa muitos transtornos, incluindo aqui não só a poluição atmosférica, sonora e visual, mas também a mudança da paisagem urbana e a falta de respeito ao patrimônio constituído. Na figura 1 e 2, mostramos a Praça República Juliana em Laguna, paisagem que nitidamente altera-se com veículos estacionados de maneira irregular. A primeira foto retirada em um domingo e a segunda em horário comercial.



Fig. 1 Praça República Juliana, Laguna/SC. Fonte: os autores, 2016



Fig. 2 Praça República Juliana, Laguna/SC. Fonte: os autores, 2016

O propósito é expor as normativas existentes para o tema, como elas estão sendo aplicadas nos centros tombados, quais as dificuldades encontradas nas diretrizes projetuais e exemplificar com intervenções em nossa cidade, tendo como estudo de caso o seu Plano Geral de Mobilidade, que faz parte do Programa Nacional de Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Áreas Tombadas do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Apontamos de forma mais prática, alguns exemplos da aplicabilidade e da compatibilização das normas com as preexistências deste centro, que poderão servir como base para a realização de normalização específica e adaptada a esta realidade.

2 NORMAS TÉCNICAS, NORMATIVAS, LEIS E RECOMENDAÇÕES SOBRE MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE

Para descrevermos inicialmente sobre as normas e dispositivos legais acerca dos temas mobilidade e acessibilidade urbana, iniciamos com suas definições. A acessibilidade é definida pela norma NBR 9050/2015 e a mobilidade pela Lei 12.587/2012:

Acessibilidade: possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida. (ABNT NBR 9050, 2015)

Mobilidade: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano. (Lei nº 12.587, 2012)

Mesmo se tratando de dois termos diferentes, eles aparecem juntos em várias normativas, inclusive no título do caderno técnico nº 9 do IPHAN, Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos, disponibilizado em 2014, visto que refletem soluções para que as pessoas tenham acesso universal à cidade. A democratização do espaço urbano de Centros Históricos tombados e a aplicação da política nacional de mobilidade urbana são compatíveis, principalmente nos preceitos de deslocamentos alternativos e priorização dos pedestres.

De forma ainda muito restrita, segundo Paskin (2015) o assunto surge juridicamente no Brasil em 1985, com a Lei Federal 7.405/85, que mesmo não exigindo que os espaços públicos permitissem sua utilização por pessoas portadoras de condições especiais, exigia a colocação da simbologia internacional nos locais que possibilitavam esse acesso. E assim seguem novas legislações tratando de especificidades desse assunto, até a Lei 10.098/2000 que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, além de outras providências. O Decreto Federal nº 7.612, de 17 de novembro de 2011 institui o Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência, também denominado Plano Viver Sem Limite.

Quando relacionamos as adaptações necessárias para garantir a acessibilidade e a mobilidade nos espaços urbanos e edifícios construídos com os preceitos de preservação do patrimônio, podemos citar o Decreto nº 5.296 de 2004 que estabelece que “as soluções destinadas à eliminação, redução ou superação de barreiras na promoção da acessibilidade a todos os bens culturais imóveis devem estar de acordo com o que estabelece a Instrução Normativa nº 1 do IPHAN, de 25 de novembro de 2003”. Esta Instrução Normativa dispõe sobre a acessibilidade aos bens culturais imóveis com o intuito de que toda a sociedade tenha acesso e oportunidade de utilizar estes bens, uma vez que reconhecidos como Patrimônio Cultural, pertencem a todos.

A Lei Federal nº 12.587/12 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana tem seus princípios descritos nos incisos do seu artigo quinto, como a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, o desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais, a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços, a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros e a eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana, e é hoje a lei que norteia os assuntos relativos à mobilidade no Brasil.

A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) produz normativas para a padronização de diversos serviços e produtos, assegurando padrões de qualidade, com segurança e eficiência. As principais normas brasileiras relativas à acessibilidade e mobilidades, de acordo com o site da Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência (ABNT NBR, 2016) encontram-se relacionadas na tabela 1.

Tabela 1 Normas da ABNT relativas à acessibilidade e mobilidade urbana

NORMA ABNT	OBJETIVO
NBR 14020/1997	Esta Norma estabelece os princípios gerais para a acessibilidade à pessoa portadora de deficiência, de forma segura, em trens de longo percurso.
NBR 14273/1999	Esta Norma estabelece os padrões e critérios que visam propiciar às pessoas portadoras de deficiência condições adequadas e seguras de acessibilidade autônoma ao espaço aeroportuário e às aeronaves das empresas de transporte aéreo público regular, regional e suplementar.
NBR 13994/2000	Esta Norma fixa as condições exigíveis na elaboração do projeto, fabricação e instalação de elevadores de passageiros, com o fim de adequá-los com características para transportar pessoas portadoras de deficiência que podem locomover-se sem o auxílio de terceiros.
NBR 14021/2005	Esta Norma estabelece os critérios e parâmetros técnicos a serem observados para acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano, de acordo com os preceitos do Desenho Universal.
NBR 15320/2005	Esta Norma estabelece os padrões e critérios que visam proporcionar à pessoa com deficiência a acessibilidade ao transporte rodoviário.
NBR 14022/2006	Esta Norma estabelece os parâmetros e critérios técnicos de acessibilidade a serem observados em todos os elementos do sistema de transporte coletivo de passageiros de características urbanas, de acordo com os preceitos do Desenho Universal. Visa proporcionar acessibilidade com segurança a maior quantidade possível de pessoas, independentemente da idade, estatura e condição física ou sensorial, aos equipamentos e elementos que compõem o sistema de transporte coletivo de passageiros.
NBR 15599/2008	Esta Norma fornece diretrizes gerais a serem observadas para acessibilidade em comunicação na prestação de serviços, consideradas as diversas condições e percepção e cognição, com ou sem a ajuda de tecnologia assistiva ou outra que complemente as necessidades individuais.
NBR 15570/2011	Esta Norma estabelece os requisitos mínimos para as características construtivas e os equipamentos auxiliares aplicáveis nos veículos produzidos para operação no transporte coletivo urbano de passageiros, de forma a garantir condições de segurança, conforto, acessibilidade e mobilidade aos seus condutores e usuários, independentemente da idade, estatura e condição física ou sensorial.
NBR 9050/2015	Esta Norma estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quanto ao projeto, construção, instalação e adaptação do meio urbano e rural, e de edificações às condições de acessibilidade. No estabelecimento desses critérios e parâmetros técnicos foram consideradas diversas condições de mobilidade e de percepção do ambiente, com ou sem a ajuda de aparelhos específicos, como próteses, aparelhos de apoio, cadeiras de rodas, bengalas de rastreamento, sistemas assistivos de audição ou qualquer outro que venha a complementar necessidades individuais.

A NBR 9050 foi revisada e teve sua terceira edição publicada em setembro de 2015, tendo sua abordagem ampliada, pois além de considerar as pessoas portadoras de deficiências, ela também considera as pessoas idosas, com dificuldades de locomoção e as obesas, buscando um conceito de acessibilidade para todos. Para Figueiredo (2015), um marco importante desta revisão foi a ampliação do termo desenho universal, que antes em 2004 era entendido como “aquele que visa atender à maior gama de variações possíveis das características antropométricas e sensoriais da população”, e em 2015 é entendido como uma “concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem utilizados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva.” Deste modo, agora o intuito primordial é a utilização de serviços e produtos por todas as pessoas, independentemente de sua condição especial.

3 PLANO DE MOBILIDADE EM LAGUNA-SC

As peculiaridades dos centros urbanos mais antigos, em relação à formação de vias, construções e estruturação urbana, carecem de um olhar específico sobre a mobilidade e a acessibilidade. Apesar de muitos condicionantes serem resultantes de processos Históricos, a renovação urbana atual precisa encontrar meios para se adaptar a estas realidades, influenciando deste modo, na locomoção dentro da cidade e na reabilitação destas áreas.

Partindo dessa premissa, objetivando garantir o direito de ir e vir de todos os cidadãos e o acesso universal à cidade, o governo brasileiro instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Além da democratização do espaço urbano, esta Lei incentivava a integração de políticas públicas com a preservação dos espaços construídos e preservados como já citado anteriormente. A compatibilização das diversas normas técnicas, normativas, leis e recomendações com o ambiente construído exigem o conhecimento e estudo de vários aspectos, que vão desde a própria preservação, o respeito às diversidades até a articulação de um melhor aproveitamento dos recursos públicos.

Para fomentar a mobilidade e a acessibilidade em cidades históricas frente à novas técnicas e diretrizes conceituais o IPHAN criou através da Portaria nº 623, no ano de 2009, o Programa Nacional de Mobilidade em Áreas Tombadas. O Programa tinha como base três principais ações, sendo elas: elaboração de planos pilotos em conjuntos urbanos tombados; Encontro Nacional de Mobilidade Urbana em Áreas Tombadas e elaboração de um Caderno de Referências sobre o tema.

Um dos planos pilotos apoiados e realizados com recursos do próprio órgão foi para a cidade de Laguna. O Centro histórico tombado desta cidade (figura 3) sempre desempenhou uma função importante em termos econômicos e sociais, refletindo diversas manifestações culturais. Ele é resultado da ocupação urbana no decorrer dos tempos. Deste modo, o diagnóstico preciso foi uma das premissas para o sucesso do plano e conseqüentemente de uma futura intervenção coerente que não descaracterizasse o Patrimônio Cultural. A empresa contratada pelo IPHAN foi o Instituto Terra Viva que desenvolveu o Plano Geral de Ordenamento da Acessibilidade e Mobilidade no Sítio Histórico de Laguna.



Fig. 3 Vista do Centro histórico, Laguna/SC
Fonte: Geraldo Gê, 2015

Para o diagnóstico foram utilizadas duas metodologias, sendo a primeira baseada em estudos sobre a caracterização da área abrangendo aspectos Históricos, econômicos e sociais; infraestrutura urbana de circulação compreendendo sistema viário e circulação de

pedestres; e sistema de transportes existentes. Já a segunda metodologia compreendeu o Dia da Mobilidade no Centro histórico, com oficinas, ações educativas e reunião pública sobre a temática mobilidade/ acessibilidade, como representado na figura 4, na qual crianças participam da oficina e percebem através da dinâmica as dificuldades de locomoção de pessoas portadoras de mobilidade reduzida (IPHAN, 2010).



Fig. 4 Dinâmica realizada no Dia da Mobilidade
Fonte: Escritório Técnico do IPHAN de Laguna/SC

Vale salientar que todo diagnóstico envolveu a análise de normativas e da legislação existente e que todo material elaborado compreende a situação do município como um todo, porém o enfoque central do presente artigo é a poligonal de tombamento. A tabela 2 foi elaborada pelos autores a partir do material resultante do diagnóstico e aborda os principais tópicos levantados no que tange a infraestrutura urbana.

Tabela 2 Diagnóstico - revisão bibliográfica, análise documental e oficina participativa

Identificação do Item	Situação Existente	Problemática identificada
Vias Públicas	Vários revestimentos diferentes e vias estreitas	Tráfego intenso provoca deformação na pista; Obras de Infraestrutura mal executadas que não consideram o aspecto estético funcional; falta de conexão entre os pavimentos diferentes; a conservação das vias é comprometido pela ineficácia do sistema de drenagem pluvial; ausência de ciclovia ou ciclofaixa;
Passeios Públicos	Vários revestimentos diferentes	Infraestrutura não planejada que compromete o perfil dos passeios; descontinuidade de materiais; faixas estreitas, sem acessibilidade e com obstáculos; descontinuidade de pisos podotáteis; depósito de materiais sobre os passeios; falta de conforto na circulação;

Sinalização	Ausência de sinalização e má conservação	Dificuldade de visualização das placas devido ao estado de conservação; problemas de tráfego causados pela ausência de sinalização;
Transporte coletivo	Transportes precários, sem acessibilidade	Ausência de abrigos; acessibilidade comprometida até o acesso ao transporte e para o acesso aos transportes; deficiência de informação aos usuários do transporte público; ponto de espera/parada ausente ou em péssimas condições;

Com base nos levantamentos realizados e no diagnóstico, surgiram então as diretrizes e as propostas de intervenção. Basicamente quanto à infraestrutura elas englobaram a adequação das sinalizações no Centro histórico; promoção de melhorias físicas no ambiente priorizando o pedestre e o ciclista, promovendo assim estes tipos de locomoção; adequação de pontos estratégicos do trânsito, bem como redução do tráfego de veículos; implementação da acessibilidade aos transportes coletivos; incentivo ao turismo vinculado a mobilidade e a acessibilidade; adequação do sistema de informação ao pedestre; intervenções geométricas das vias abordando o conceito de Espaço Compartilhado; criação de bolsões de estacionamento com regulamentação; entre outros. Já em termos de fiscalização e educação as diretrizes foram focadas no aumento do monitoramento e promoção de ações educativas (IPHAN, 2010).

As propostas foram todas desenvolvidas de forma genérica e sem um nível de detalhamento elevado. Para as intervenções em vias, foram estabelecidos cinco tipos diferentes, sendo a primeira exclusiva para pedestre, a segunda com espaço compartilhado entre pedestres portadores de mobilidade reduzida, veículos e ciclistas (figura 5), a terceira com circulação de pedestres, ciclistas, veículos e área de estacionamento, a quarta, que possui baixo fluxo de circulação de mercadorias, com ampliação dos passeios e a quinta, referindo-se a três vias especificamente, com adequação dos conflitos diagnosticados.

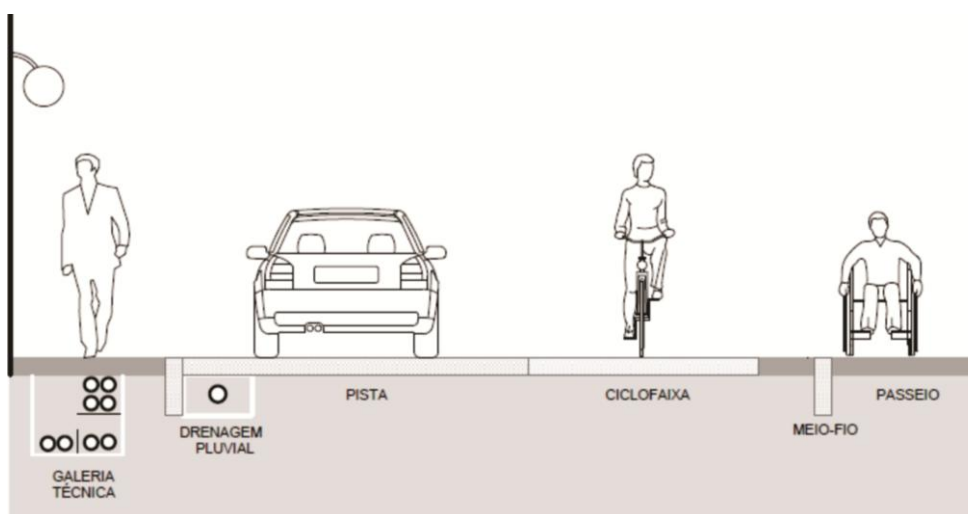


Fig. 5 Proposta de Intervenção - Corte Esquemático. Fonte: IPHAN, 2010

Outros projetos já haviam sido desenvolvidos em Laguna anteriormente, contratados pelo Escritório Técnico do IPHAN, com o objetivo de revitalizar o Centro histórico e fomentar a acessibilidade e a mobilidade, porém nenhum deles foi executado em sua totalidade.

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

Todo projeto foi desenvolvido exclusivamente para as necessidades da cidade, incluindo os pisos podotáteis, os quais possuem um desenho em conformidade com a norma técnica e também se adaptam aos passeios públicos existentes. Nessa intervenção o pedestre é valorizado em contraponto ao veículo, sendo que nos cruzamentos das ruas contempladas pela obra foi optado pela criação de vagas vivas, que consiste na transformação de vagas de estacionamento em áreas de convivência e áreas verdes, além de possuir a elevação do eixo carroçável nas esquinas, ficando na mesma cota dos passeios.

4 DIAGNÓSTICO DE INTERVENÇÕES SOBRE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE LAGUNA

A elaboração do Plano de Mobilidade e Acessibilidade para o Centro histórico de Laguna permitiu visualizar de forma clara e eficaz os problemas que precisam ser sanados para atingirmos uma cidade igualitária e universal. Apesar disso, percebe-se que os problemas pontuados referem-se somente a infraestrutura urbana, já citados anteriormente, como vias, passeios, sinalizações e transportes.

Se em termos urbanísticos a elaboração do plano contribuiu muito, em termos arquitetônicos ainda faltam metodologias aplicáveis no que diz respeito às especificidades dos centros urbanos tombados. Os dinâmicos processos globalizadores favorecem uma urbanização intensa que modifica o ambiente. Logo, além de se pensar como adaptar uma cidade e sua linguagem urbana com as novas exigências de acessibilidade e mobilidade, deve-se pensar em como adaptar suas construções, no caso de Laguna, protegidas por Lei, para estes novos conceitos e necessidades. Isso tudo, sem causar prejuízos ou descaracterizar os valores culturais, históricos, paisagísticos e arquitetônicos das preexistências.

É fato que intervir no patrimônio já edificado é um processo único e específico para aquela situação, mas elaborar manuais e normativas auxiliam os profissionais responsáveis pela intervenção. Conforme Ribeiro (2014) "Ao procurar soluções para os problemas encontrados no espaço urbano, os projetistas devem adotar propostas simples, de fácil execução, que possam atender às necessidades contemporâneas e ao mesmo tempo valorizar o Patrimônio Cultural". Como exemplo destacam-se as figuras 6, 7, 8 e 9, nas quais foram propostas soluções de acessibilidade para o Museu Histórico Anita Garibaldi que priorizam o acesso universal, a valorização do imóvel e a reversibilidade da intervenção.



Fig. 6 Acesso ao Museu Histórico Anita Garibaldi. Fonte: os autores, 2016



Fig. 7 Plataforma elevatória. Fonte: os autores, 2016



Fig. 8 Rampa interna em aço e vidro temperado. Fonte: os autores, 2016



Fig. 9 Elevador interno. Fonte: os autores, 2016

Outros exemplos que representam a adaptação das normativas em conformidade com as preexistências arquitetônicas podem ser analisadas nas figuras 10, 11, 12 e 13 em edifícios públicos e privados. Tais adaptações não seguem o rigor da Norma pois não apresentam diferenciação cromática e tátil.



Fig. 10 Adaptação no passeio público. Fonte: os autores, 2016



Fig. 11 Rampa de acesso a agência bancária. Fonte: os autores, 2016



Fig. 12 Intervenção reversível. Fonte: os autores, 2016



Fig. 13 Adaptação no passeio público. Fonte: os autores, 2016

Ainda em relação aos exemplos de adaptação do Centro às normativas, percebemos a elevação da pista em cruzamento de vias, priorizando o transeunte portador de mobilidade reduzida ou não, como na figura 14. E em seguida, na figura 15, observa-se a adaptação na pavimentação dos passeios entre a Praça Vidal Ramos e a Igreja Matriz Santo Antônio dos Anjos, com rampas de acesso conforme a norma NBR 9050.

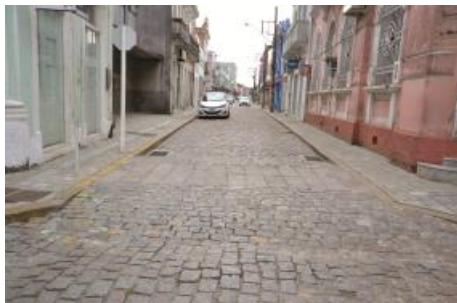


Fig. 14 Elevação da pista nivelando-a aos passeios públicos. Fonte: os autores, 2016



Fig. 15 Adaptação dos passeios públicos. Fonte: os autores, 2016

No entanto, nem todos os exemplos buscam adequar-se as normas, existem várias propostas de acessibilidade desastrosas e questionáveis frente ao bom senso dos projetistas e executores, sendo que não foram observados os detalhes das normativas e sequer houve empatia para utilizar os espaços públicos pelas pessoas com limitação de movimentos, como podemos observar nas figuras 16, 17, 18 e 19.



Fig. 16 Postes que impedem a passagem dos transeuntes. Fonte: os autores, 2016

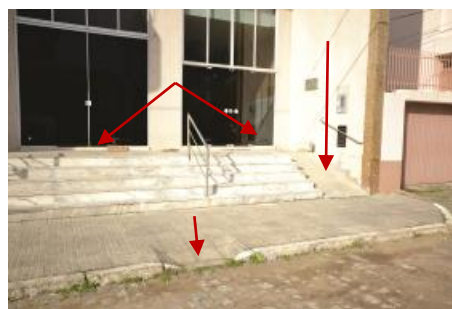


Fig. 17 Rebaixamento do passeio público e rampa com inclinação superior a normativa. Fonte: os autores, 2016



Figs. 18 e 19 Área de manobra necessária não considerada. Fonte: os autores, 2016

Com estes exemplos, fica evidente que muito além das normas e das legislações vigentes, o bom senso e a empatia de quem projeta os espaços públicos e suas intervenções é muito importante. Considerar as preexistências, a reversibilidade e o visual estético são itens que devem ser observados. Não basta inserir elementos e propor alternativas sem fundamento e sem observar todo contexto do ambiente. Caso isso aconteça, há um risco ainda maior de

acidentes e situações perigosas para quem circula no espaço urbano. Na figura 20 percebe-se que foi utilizado piso podotátil, porém de forma incorreta, na qual a sinalização tátil e visual de alerta é interrompida de forma inesperada por uma caixa de inspeção não havendo o contorno do obstáculo para direcionar o pedestre, conforme a normativa.



Fig. 20 Piso podotátil utilizado incorretamente. Fonte: os autores, 2016

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

São inúmeros os desafios encontrados na adaptação da acessibilidade e da mobilidade em Centros Históricos. É preciso inovar em ideias e estabelecer prioridades em relação ao pedestre em contraponto às ações praticadas em anos sem planejamento e bom senso. É preciso ir além do padrão e identificar as necessidades de cada edifício, de cada preexistência e exigir uma estrutura administrativa que valorize intervenções qualificadas que preservem o patrimônio e o desenvolvimento da cidade.

As normativas e Leis elaboradas ao encontro com a temática mobilidade/acessibilidade norteiam as possibilidades de intervenções visto que direcionam os profissionais para melhores soluções. No caso específico de Laguna, conforme as imagens acima, encontramos intervenções plausíveis e outras questionáveis, tanto por questões funcionais como por questões estéticas. Desta forma, cabe ao técnico compatibilizar estes condicionantes legais com o desenho urbano e arquitetônico que foi desenvolvido através dos tempos, sempre observando as características funcionais de inclusão e desenho universal, mas também primando pela estética e o respeito ao patrimônio constituído.

Outro fato a considerar é que estas intervenções devem ser realizadas por profissionais habilitados, desde o levantamento de dados e diagnóstico, até o projeto e execução. A população deve se apropriar dos espaços públicos, sem obstáculos, e deve ter consciência da importância da acessibilidade a todos. Projetos inovadores e condizentes com as normativas vigentes não são suficientes quando a comunidade não se apropria do espaço.

Dentro os enormes desafios que são elencados quando falamos em mobilidade e acessibilidade de centros históricos tombados, está em primeiro plano a necessidade de reabilitação, conferindo a inclusão de todos, garantindo o direito de acessar todos os espaços públicos e edificações. Esta adaptação dos espaços, dos equipamentos, dos serviços públicos pode ser considerada como premissa para a preservação do patrimônio.

5 REFERÊNCIAS

Associação Brasileira de Normas Técnicas - NBR 9050 (2015), Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, disponível em: http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_imagens-filefield-description%5D_164.pdf (acesso 10 Abril 2016).

Associação Brasileira de Normas Técnicas (2016), Normas Técnicas, disponível em: www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/normas-abnt (acesso 14 Abril 2016).

Decreto nº 5.296 (2004), - prioridade de atendimento às pessoas que especifica e normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, **Diário Oficial da União**, Brasília.

Decreto nº 7.612 (2011), - Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência, **Diário Oficial da União**, Brasília.

Figueiredo, P. C. S. (2015) Alterações na NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, disponível em: www.riscobiologico.org/lista/20151126_01.pdf (acesso 13 Abril 2016).

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, IPHAN (2010) Plano Geral de Ordenamento da Acessibilidade e Mobilidade em Sítio Histórico de Laguna - Diagnóstico, 01, 1-143.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, IPHAN (2010) Plano Geral de Ordenamento da Acessibilidade e Mobilidade em Sítio Histórico de Laguna - Diretrizes e Propostas, 01, 1-25.

Instrução Normativa IPHAN nº 01(2003) - A Acessibilidade aos Bens Culturais Imóveis Acautelados em Nível Federal e Outras Categorias, **Diário Oficial da União**, Brasília.

Lei nº 12.587 (2012), - Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, **Diário Oficial da União**, Brasília.

Paskin, M. (2015) A evolução histórica, normativa e social do conceito de 'desenho universal' e seus impactos sobre acessibilidade e mobilidade urbana, **Revista Eletrônica JusBrasil**, disponível em: <http://maxpaskin.jusbrasil.com.br/artigos/125579570/a-evolucao-historica-normativa-e-social-do-conceito-de-desenho-universal-e-seus-impactos-sobre-acessibilidade-e-mobilidade-urbana> (acesso 10 Abril 2016).

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

Zanirato, S. H. (2008) A Mobilidade nas Cidades Históricas e a Proteção do Patrimônio Cultural, **Revista Eletrônica de Turismo Cultural**, 02 (02), 01-16.