

A MOBILIDADE NAS CIDADES HISTÓRICAS E A PROTEÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL

Profa. Dra. Silvia Helena Zanirato¹

Resumo:

As cidades históricas são lugares de especial interesse para o turismo cultural. Justamente por isso, são lugares sujeitos a políticas especiais, destinadas a mitigar os resultados negativos que a visitação turística pode acarretar. A discussão presente trata dos problemas oriundos do transporte de veículos automotivos nesses espaços e das possibilidades de enfrentamento desses problemas.

Palavras chave: cidades históricas, mobilidade, conservação.

¹ Doutora em História e Pós-doutora em Geografia Política. Professora Associada da Universidade Estadual de Maringá. sizani@uol.com.br

MOBILITY IN THE HISTORICAL CITIES AND THE PROTECTION OF THE CULTURAL HERITAGE

Profa. Dra. Silvia Helena Zanirato

Abstract:

The historical cities are places of special interest for cultural tourism. Exactly therefore, they are places that require special politics, destined to mitigate the negative results that tourist visitation can cause. The present quarrel deals with the deriving problems of the transport of automotives vehicles in these spaces, and the possibilities of confrontation of these problems.

Keywords: historical cities, mobility conservation

Cidade história - cidade atrativa

A cidade histórica pode ser definida como aquela portadora de um núcleo central ou centro histórico, compreendido como um espaço vivo, em constante transformação, no qual as marcas da passagem do tempo se fazem presentes em construções que expressam valores históricos e estéticos (JOKILEHTO, 2002, p. 14). Ela é assim uma parte do ambiente cotidiano dos seres humanos, que expressa a presença viva do passado que lhe deu forma.

As edificações, as tradições e formas de vida ali presentes tornam-na singular. Essa singularidade, por sua vez converte-se na base de atrativo para a visitação turística. Considerado um fator de dinamismo da economia local, o empreendimento turístico é valorizado como um importante meio para o desenvolvimento econômico do lugar.

O turismo é sem dúvida um das mais importantes atividades econômicas do mundo, responsável por 10% do PIB mundial. Dentre as modalidades de turismo encontra-se o turismo cultural. Este é definido como a possibilidade das pessoas se acercarem da história natural, do patrimônio humano e cultural, das artes e da filosofia e das instituições de outros países (HERNANDEZ, 2002, p. 376).

Itália, Espanha e França são os lugares mais procurados pelos visitantes em busca do turismo cultural, justamente por serem países dotados de lugares de significativo valor histórico-cultural.

No Brasil não é diferente. As cidades que possuem centros históricos também se convertem em lugares privilegiados para o turismo cultural, como é o caso de Salvador, Olinda, Paraty, Ouro Preto, Goiás, Pirenópolis, Alcântara, Mucugê e outras. Cidades como essas atraem grande

número de pessoas em busca das características especiais de seu ambiente e nelas o empreendimento turístico é valorizado porque se apresenta como um importante meio para o incremento de renda. Em São Luiz do Paraitinga, por exemplo, o turismo é a atividade mais importante para a geração de divisas, com valores que ultrapassam a 40% da arrecadação municipal (DIAS e PIMENTA, 2005, p. 51).

Em função da procura turística, não raras vezes o centro histórico dessas cidades fica sujeito ao impacto da visitação. Daí decorre a necessidade de um planejamento adequado capaz de garantir a conservação do local, com políticas de desenvolvimento econômico e social e de planejamento urbano e regional capazes de sustentar a qualidade desses lugares.

Sem dúvida não se trata de uma tarefa fácil. Em função disso, organizações internacionais responsáveis pela orientação de políticas para esses espaços discutiram formas consideradas mais adequadas para intervir nos centros históricos. Resultaram então textos emitidos pela Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura - UNESCO, pelo Conselho Internacional de Monumentos e Sítios - ICOMOS, pelo Conselho da Europa e pela União Européia. Esses textos propõem meios apropriados para preservar e conservar as edificações históricas, expostas muitas vezes à urbanização difusa e descontrolada, ao turismo de massas, entre outros agentes que podem ameaçar o patrimônio cultural presente nesses locais.

Segundo o entendimento da UNESCO, a salvaguarda das cidades história deve constituir “uma obrigação para os governos e para os cidadãos dos Estados em cujo território se encontram”. Para isso, há que se formular políticas capazes de adaptá-las às exigências da vida contemporânea, sem comprometer os valores ali contidos (IPHAN, 2004, p. 221).

Um dos caminhos diz respeito especificamente ao controle da mobilidade.

O tráfico de veículos como um problema para as cidades históricas.

A mobilidade no interior dos centros históricos passou a constituir problemas, sobretudo após a Segunda Guerra, quando se consolidou um modelo de locomoção que prioriza o transporte privado em detrimento do transporte público e do deslocamento a pé. (MIRALLES-GUASCH, 1999).

Desse período em diante, as cidades grandes e médias do mundo ocidental viveram uma fase de valorização da modernidade, na qual o incremento da motorização privada apareceu como expressão de progresso. O automóvel ocupou os espaços das ruas, que se tornaram hostis para o caminhante. As políticas de desenvolvimento urbano passaram a planejar os deslocamentos no tempo e no espaço em torno dos automóveis e a dificultar mais e mais a caminhada. As redes viárias foram planejadas para o transporte privado, marginalizando outros meios de transporte, sobretudo o andar a pé. Com isso, as cidades históricas, dotadas de um traçado viário inapropriado para o ritmo do automóvel, sofreram interferências para facilitar o deslocamento em seu núcleo central. Não tardou para que a afluência de veículos nesse entorno passasse a ser percebida como um problema para a conservação das qualidades das quais o centro histórico é portador.

E foi em meio a essa constatação que se buscou controlar o acesso de veículos motorizados aos centros históricos.

Reunidos em Nairobi, Quênia, em 1976, especialistas da UNESCO emitiram uma Recomendação relativa à salvaguarda dos conjuntos históricos, na qual constou a necessidade de

se tomar medidas preventivas contra os ruídos e vibrações de máquinas e meios de transporte, bem como de se evitar o tráfego local. O documento reconheceu a existência de conflitos entre os conjuntos históricos e o trânsito automobilístico e recomendou aos Estados Membros a adotarem medidas que estimulassem e ajudassem as autoridades locais a encontrar soluções para tal problema. O preconizado foi o favorecimento do trânsito de pedestres e o estímulo à localização e ao acesso aos estacionamentos fora do perímetro delimitado para a salvaguarda. Também recomendou que fossem estabelecidas redes de transporte que facilitassem a circulação dos pedestres, o acesso aos serviços e o transporte público (IPHAN, 2004, p. 217).

Na seqüência, a Carta de Machu Pichu de 1977 chamou a atenção para a necessidade das cidades históricas priorizarem o transporte público de massa (Idem, p. 239). Em 1986 essa recomendação foi reiterada pela Carta de Washington que defendeu a estrita regulamentação da circulação de veículos no interior das cidades históricas, que deveriam contar com áreas de estacionamento planejadas, de modo a não degradar nem o aspecto, nem o entorno do conjunto. Em continuidade insistiu que os traçados rodoviários não deveriam penetrar nas cidades históricas, mas passar nas pelas cercanias para permitir-lhes um fácil acesso (IDEM, p. 284).

Essa medida foi reafirmada por meio da Carta Internacional para a Conservação de Populações e Áreas Urbanas Históricas, emitida pela ICOMOS em 1997, que estabeleceu uma série de princípios para a atuação nos centros históricos, destacando que “a circulação de veículos deve ser estritamente regulada” e que “não se permitirá que rodovias ou vias de circulação entrem em áreas urbanas históricas” (TUGORES e PLANAS, 2006, p. 65).

Como se vê, as recomendações são de que se controle o trânsito interno desses centros e que priorize o tráfego de pedestres. Apesar disso, há muitas resistências para a implementação dessas medidas, com argumentos contrapostos a favor da livre acessibilidade ao local, como um fator de intensificação do comércio

Entretanto, experiências de outros lugares demonstram que a eliminação do tráfego de veículos automotores nas ruas dos centros históricos não implica na diminuição da visitação e comercialização nesses lugares. Basta ver os casos de Segóvia, Ávila, Toledo, Granada, Salamanca, Santiago de Compostela na Espanha ou ainda Parati e Salvador no Brasil, que estabeleceram regras para o acesso de veículos ao núcleo central e nem por isso tiveram perdas de visitantes.

Se a restrição do trânsito nos centros históricos já era assunto questionado desde as décadas de 1970-1980, a situação piorou muito em face da constatação de que houve um decréscimo do uso do transporte público e um crescimento da utilização do transporte individual.

As cidades históricas sentiram esse impacto, como se pode ver em Tiradentes, tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, cujos imóveis e monumentos coloniais apresentam rachaduras causadas pelo trânsito de veículos no seu centro histórico (WERNECK, 2008a). Também Ouro Preto passou por problemas quando um caminhão desgovernado causou estragos a um Chafariz do século 18 (WERNECK, 2008b).

Os danos não se reduzem a esses, outros podem ser percebidos nas ruas estreitas e cheias de carros, sem estacionamentos e sujeitas a altas doses de ruídos e contaminação, com efeitos negativos ao patrimônio edificado como a perda de atrativos e de potencialidade turística.

Os efeitos negativos também se estendem aos habitantes dessas localidades, afinal o automóvel é a principal fonte de emissão de contaminantes de efeito local e responsável por três quartas partes da contaminação atmosférica mundial

Por tudo isso há que se analisar, com prudência, o controle da mobilidade e acessibilidade nas cidades históricas de modo a assegurar o acesso da população residente e torná-lo compatível com a conservação do meio ambiente urbano e do patrimônio cultural. Não se pode ignorar que “a capacidade de acolhida das cidades e conjuntos monumentais é limitada e o número de visitantes não pode seguir crescendo de forma indefinida” (TROITIÑO VINUESA, 2004, p. 35) O que, sem dúvida, é um desafio de difícil enfrentamento.

Os centros históricos apresentam problemas específicos de mobilidade e acessibilidade que se devem aos seguintes fatores:

- 1) A posição central no conjunto da cidade. O centro histórico é o núcleo central a partir do qual se desenvolveu a cidade tal como a conhecemos. Muitas vezes ele ocupa uma posição central no todo urbano e a estrutura radial das ruas que dali partem, contribui para que o tráfego passe por esse lugar.
- 2) As características especiais do traçado urbano que o diferenciam do resto da cidade por ser estreito e tortuoso. Esse traçado surgiu no contexto de uma cidade de deslocamentos a pé, ou movido por tração animal e que agora se vê pouco adequado para o transporte mecanizado. A topografia também é um elemento complicador uma vez que esses centros foram pensados como

localidades defensivas, o que faz com que a entrada a alguns desses lugares se reduza a poucos acessos, o que resulta em congestionamento do tráfego.

3) A concentração de atividades. O centro histórico também é um lugar de concentração de atividades administrativas: prefeitura, câmara, fórum, etc., e onde se encontra grande parte do comércio. Ainda que tenha havido certo esvaziamento pela transferência de alguns serviços, as atividades comerciais continuam ali e atraem moradores de outras áreas da cidade. A esses somam os viajantes que se deslocam em busca dos atrativos turísticos do lugar, o que acarreta um número significativo de pessoas que acessam, em veículos, essa parte da cidade.

Desses fatores depreendem os seguintes problemas do trânsito automotivo

1) Contaminação atmosférica. Os gases resultantes da queima do combustível emitem diversos poluentes que afetam o patrimônio edificado provocando seu deterioro. Os poluentes compreendem o monóxido de carbono, os hidrocarbonetos, os óxidos de nitrogênio, os óxidos de enxofre, ácidos orgânicos e material particulado. Esses gases lançados na atmosfera pela queima do combustível são precursores do ozônio que possui forte ação corrosiva e reduz a vida útil dos materiais (RABL e EYRE, 1998).

2) Contaminação acústica. O ruído dos transportes abala essas edificações justamente por causa das ruas estreitas e da continuidade das fachadas dos edifícios, que contribuem para a reflexão sucessiva dos raios sonoros que amplificam o som ali produzido.

3) Vibrações. As vibrações mecânicas provocadas pelo deslocamento dos veículos contribuem para o aparecimento de fissuras filiformes nas superfícies das paredes e para o aumento do comprimento de fissuras existentes; (SCHIAPPA DE AZEVEDO e PATRÍCIO, 2008).

4) Impacto visual. Os carros estacionados nas ruas, calçadas, parques e jardins modificam a percepção da paisagem urbana, especialmente nas áreas mais congestionadas. Não se pode esquecer que a paisagem é tudo aquilo que vemos, o que nossa visão alcança e que essa percepção é um processo de interação do indivíduo com o meio ambiente (SANTOS, 1996). O tráfego de veículos rompe as perspectivas, oculta parte da paisagem e provoca mudanças funcionais na interação do indivíduo com o meio ambiente.

5) Transformações no sentido dos lugares. As ruas e praças, por muito tempo lugares de parada, de passeio e de conversação, convertem-se em vias de passagem rápida, de circulação; já não há mais lugar para a fruição do pedestre.

Esses problemas indicam a dificuldade em manter o livre trânsito de automóveis nos centros históricos. Por isso mesmo, torna-se necessário pensar em alternativas capazes de

compatibilizar a acessibilidade aos centros históricos e a conservação do meio ambiente e do patrimônio histórico artístico. Uma série de medidas tem sido adotada nos últimos anos por cidades históricas que buscam compatibilizar a visitação com a conservação do ambiente natural e construído. A maioria delas se baseia na restrição ao uso do transporte privado, melhoria do transporte público e incentivo aos deslocamentos a pé. Em Jerez de La Frontera, por exemplo, foram instaladas barreiras eletrônicas para o acesso de veículos ao centro histórico e que só podem ser ultrapassadas por moradores do lugar. Esses dispõem de dispositivos de controle remoto que garantem a sua circulação em tais espaços. O turista só consegue ingressar a pé, mas nem por isso deixa de ir.

Bolonha, Milão, Verona e Roma também regularam a entrada de automóveis particulares em suas áreas centrais. Câmeras fotográficas flagram quem descumpre com a norma e o acesso só é livre aos moradores do lugar que têm um *chip* em seus veículos.

Essas cidades continuam movimentando milhares de pessoas em seu centro histórico, ao mesmo tempo em que adotam medidas de controle dos problemas causados pelo excesso de trânsito e que podem levar à deterioração da paisagem local.

O que se vê é uma nova organização da mobilidade baseada na redução do uso do automóvel pela cidade histórica, no incitamento ao uso do transporte público para as áreas centrais e no deslocamento a pé por esses espaços.

Medidas preventivas para a salvaguarda dos deslocamentos nas cidades históricas

Uma vez que o tráfego motorizado é um dos principais responsáveis pelo deterioro dos centros históricos por provocar congestionamento, contaminação atmosférica, contaminação acústica, impacto visual, excesso de consumo de espaço, perda do sentido das ruas e praças como lugares de encontro, há que se pensar em alternativas para o trânsito.

Não se trata de tornar o lugar exilado do resto da cidade, desvinculado do conjunto urbano onde se insere, mas sim de compreender a importância de se adotar medidas que desestimulem o deslocamento de automóveis pelos centros das cidades históricas e que instiguem a circulação a pé nessas áreas. Essas medidas podem incluir:

1. Estacionamentos para veículos privados no perímetro exterior do centro histórico, para receber os automóveis dos turistas que se destinam ao local, sem desestimular o fluxo da visitação.
2. Estacionamento para os moradores dos centros históricos, como um incentivo a mais para sua permanência nesse espaço.
3. Monitoramento da entrada de veículos, com restrição aos moradores do local e ao transporte público.

3. Criação de ruas de pedestres e ruas onde somente possam circular pedestres e veículos de transporte público.

4. Transporte público que garanta o acesso ao local e que circule dos pontos de estacionamentos dos veículos privados ao centro histórico.

Essas medidas certamente contribuirão para a manutenção dos elementos que organizam a cidade histórica e, ao mesmo tempo, garantirão maior qualidade de vida à população que habita o local.

Considerações Finais

Não pode continuar a ignorar que o tráfego motorizado é um dos princípios responsáveis pelo deterioro ambiental dos centros históricos: congestionamento, contaminação atmosférica, contaminação acústica, impacto visual, excesso de consumo de espaço, perda do sentido das ruas e praças como lugares de encontro, são algumas das conseqüências negativas da manutenção do tráfego nesses espaços. Mitigar esse problema é mais do que urgente.

Não se justificam os argumentos contrários à restrição da acessibilidade de veículos automotores nos centros históricos, que insistem em apregoar que a medida desestimularia a procura turística e o comércio em geral. Experiências em outros lugares demonstram que a eliminação do tráfego de veículos automotores nas ruas dos centros históricos não implica na diminuição da visitação e comercialização nesses lugares. Basta ver os casos de Segóvia, Ávila, Toledo, Granada, Salamanca e Santiago de Compostela na Espanha, ou mesmo Parati, no Brasil.

O controle da mobilidade nos centros históricos tem que ser tanto uma decisão política para a conservação dos atributos desses lugares, como uma aposta na qualidade de vida das atuais e futuras gerações. Assim, as memórias e as muitas histórias circunscritas nas edificações poderão ser conservadas por muito mais tempo.

Referências Bibliográficas

- DIAS, Reinaldo e PIMENTA, Maria Alzira. **Gestão de Hotelaria e Turismo**. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2005.
- IPHAN. **Cartas Patrimoniais**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.
- JOKILETHO, Juka. Conceitos e idéias sobre conservação. In JOKILEHTO, J. et alli. **Gestão do patrimônio Cultural Integrado**. Recife: ED. Universitária da UFPE, 2002.
- HERNANDEZ-HERNANDEZ. Francisca. **El patrimonio cultural: la memoria recuperada**. Guíjon: Trea, 2002.
- MIRALLES-GUASCH, Carme. “La irrupción del transporte privado en la ciudad”. In **Ecología política**, n. 17. Barcelona: Icaria, pp. 7-16. 1999.
- RABL, Ari and EYRE Nick. An estimate of regional and global O3 damage from precursor Nox and VOC emissions. **Environment International**, 24(8), pp. 835-850, 1998.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SCHIAPPA DE AZEVEDO, Fernando e PATRÍCIO, Jorge. **Vibrações ambientes**. Critérios de danos e de incomodidade. Atualidades e perspectivas futuras. Disponível em <http://www.sea-acustica.es/publicaciones/4340ng011.pdf> Acesso em 30.07.2008.
- TROITIÑO, Miguel A. Turismo e desenvolvimento nas cidades históricas ibero-americanas: desafios e oportunidades. In PORTUGUES, Anderson P. (org.) **Turismo, memória e patrimônio cultural**. São Paulo: Roca, 2004.

TUGORES, Francisca e PLANAS, Rosas. **Introducción al patrimonio cultural**. Barcelona, Trea, 2006.

WERNECK, Gustavo. **Tiradentes quer limitar trânsito em ruas históricas**. Disponível em http://www.uai.com.br/UAI/html/sessao_2/2008/07/26/em_noticia_interna.id_sessao=2&id_noticia=73206/em_noticia_interna.shtml). Acesso em 30.07.2008.

WERNECK, Gustavo. **Trânsito desafia patrimônio em Ouro Preto**. Disponível em http://www.uai.com.br/UAI/html/sessao_2/2008/05/04/em_noticia_interna.id_sessao=2&id_noticia=61519/em_noticia_interna.shtml. Acesso em 30.07.2008.