

# **SÍTIOS HISTÓRICOS URBANOS E SEUS DESLOCAMENTOS. ESTUDO DE CASO: SÍTIO HISTÓRICO DO MUNICÍPIO DE OLINDA- PERNAMBUCO.**

**Eduardo Henrique de O. Ramos**

**Maria Leonor Maia**

Programa de Pós-graduação em Engenharia Civil – Área: Transportes e Gestão das Infra-estruturas Urbanas  
Universidade Federal de Pernambuco

## **RESUMO**

Esse projeto de dissertação pretende identificar e analisar os tipos de deslocamentos de moradores e impedâncias em Áreas de Preservação de Patrimônio Histórico, contribuindo assim, para o melhoramento da acessibilidade, considerando o aspecto geográfico, de infra-estrutura, sócio-econômico e de preservação do patrimônio cultural. A pesquisa de campo se estrutura por meio de coleta de dados dos moradores e trabalhadores enfocando três aspectos: características do domicílio, indicadores sociais e econômicos dos moradores e informações sobre viagens. Nas conclusões serão apresentados (i) os resultados da pesquisa domiciliar caracterizando as linhas de desejos, suas demandas e os modais compatíveis com as características do centro histórico, (ii) sugestões para o melhoramento desses deslocamentos, sem que haja prejuízos no aspecto de preservação desses centros históricos e (iii) possibilidade de implantação de uma linha de transporte coletivo com características especiais por se tratar de uma área de Patrimônio Histórico.

## **ABSTRACT**

That dissertation project intends to identify and to analyze the types of residents' displacements and impedances in Areas of Preservation of Historical Patrimony, contributing for the improvement of the accessibility considering the following aspects: geographical, infrastructure, socioeconomic and preservation of the cultural patrimony. The field research is structured through collection of the residents' and workers data focusing on three aspects: characteristics of the household ; the residents' social and economic indicators and information about trips. The he conclusions will present (i) the results of the household research characterizing the lines of desires, their demands and the modal compatible with the characteristics of the historical center, (ii) suggestions for the improvement of those displacements, without compromising the aspects of preservation of those historical center and (iii) the possibility of implantation of a public line of transport with special characteristics for operating in historical areas . .

## **1. INTRODUÇÃO**

Os sítios históricos, pela sua importância histórico-cultural, têm sido alvo de abordagens e ações de preservação e revitalização definidas no planejamento urbano das cidades. Pelas suas características peculiares de estruturação urbana, morfologia e ocupação retratam períodos sócio-econômicos e de desenvolvimento tecnológico que os distinguem das demais áreas da cidade. Configuram-se, em geral, por quadras longas, vias estreitas de traçado, muitas vezes, irregular, edificações sem recuos laterais, com gabaritos relativamente homogêneos e na escala do pedestre.

Há pelo menos duas abordagens de planejamento urbano para essas áreas: a primeira, e mais antiga, aborda esses sítios como espaços puramente de preservação de sua memória edificada e não permite alterações ou restringem fortemente a ocupação de novas atividades comerciais e de serviços. A tônica é a preservação do monumento ou da edificação em si, sem, contudo, atrelá-la ao incentivo de novas dinâmicas sócio-econômicas locais. Esta tem sido a abordagem adotada pelas estruturas de planejamento em várias capitais brasileiras. Contudo, a dificuldade de manutenção para a preservação e a debilidade da fiscalização

nessas áreas, somadas ao surgimento de outras áreas dinâmicas na cidade, resultaram na combinação de áreas degradadas, desfiguradas e muitas vezes desintegradas do seu entorno mais dinâmico. A segunda abordagem, por sua vez, procura aliar a preservação e o valor histórico do ambiente com a dinâmica sócio-econômica local, identificando áreas com potencial de transformação física e econômica que dinamizem e ao mesmo tempo preservem o patrimônio edificado. Denominada de conservação urbana integrada, essa abordagem aponta para a importância da acessibilidade como fator importante para integração físico-territorial e sócio-econômica dessas áreas e para a preservação do seu patrimônio histórico-cultural (Zancheti e Lacerda, 2004). É essa abordagem que será utilizada neste trabalho de pesquisa.

GAMA(2002) enfatiza, que os projetos de conservação urbana integrada em áreas históricas têm-se pautado por propostas de implementação de usos mistos, visando proporcionar um ambiente social e cultural diversificado, e assim promovendo economicamente sua revitalização. As moradias em áreas históricas são imprescindíveis para se consolidar uma vida cotidiana nesses centros ou bairros, para garantir o processo sustentável, e não terem essas áreas um uso exclusivo voltado para uma população flutuante de turistas. Ressalta ainda a importância na qual o entendimento de morar não restringe a questão da habitação, da restauração de residência, mas também da presença de serviços cotidianos básicos (como padarias, escolas e supermercados). Há pouca atenção dada aos espaços públicos e aos espaços entre os prédios, proporcionando problemas de acessibilidade, estacionamentos e circulação de pedestres e as necessidades dos melhoramentos físicos, do desenho dos espaços públicos e de um sistema de controle urbano.

Na dissertação em andamento o ambiente de análise refere-se ao Polígono de Preservação do Sítio Histórico do Município de Olinda - Pernambuco, que apresenta problemas quanto à acessibilidade de seus habitantes e usuários. Para se propor melhorias da acessibilidade serão consideradas as experiências mundiais, nas quais a preocupação da acessibilidade em áreas de preservação histórica tem florescido principalmente em países europeus como Portugal e França.

## **2. PROBLEMÁTICA.**

O Município de Olinda é a terceira maior cidade do Estado de Pernambuco, abrigando em seus 40,83 quilômetros quadrados de extensão territorial uma população de 367.902 habitantes. Sua taxa de urbanização é de 98%, o que faz de Olinda um Município eminentemente urbano (IBGE, 2000).

A cidade foi fundada pelos Portugueses em 1535, sendo um marco no período colonial. O núcleo inicial de colonização, a partir do qual a cidade se expandiu, atualmente é o chamado Polígono de Preservação, com uma área de 10,4 km<sup>2</sup>. Dentro dele, encontra-se, por sua vez, um setor de 1,2 km<sup>2</sup>, chamado de Polígono de Tombamento, que vem a ser a área de preservação estritamente rigorosa, dentro do qual se localizam praticamente todos os monumentos históricos, tais como igrejas, conventos, seminários, entre outros. O Município de Olinda possui 1/3 da sua área total tombada pela Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. É o mais antigo dos doze municípios que compõem a Região Metropolitana do Recife-RMR.

Historicamente, o Município de Olinda apresenta duas feições urbanas bem distintas: a zona mais antiga remonta à época da invasão holandesa, na planície costeira com ruas estreitas e velhos casarões conjugados, sem área de estacionamento para os veículos individuais; e a zona mais moderna que foi se desenvolvendo ao longo da costa litorânea, onde as habitações possuem variáveis estilos, as ruas são mais largas e dispõem de inúmeros prédios de médio e grande porte.

Na zona mais antiga os problemas dos deslocamentos podem ser verificados por meio das medidas jurídicas hoje em vigor. O trânsito desordenado e a circulação irrestrita de veículos persistente nessa área da cidade, gerou uma série de fatores que provocaram a inquietação de seus moradores, que recorreram judicialmente e conseguiram a implementação da Ação Ordinária nº 150-015/87 que culminou na Medida Cautelar Inominada em 1987, obrigando o Poder Público Municipal a tomar providências para coibir o acesso de veículos de grande porte na área. Essa medida, que proíbe a circulação de veículos pesados na área do sítio histórico, resulta em uma série de fatores comprobatórios do impacto que esse tipo de tráfego causava na Cidade Alta (como é localmente conhecido o sítio histórico de Olinda), quer do ponto de vista de prejuízo direto às edificações, quer com relação à poluição sonora e visual da colina histórica. De tempos em tempos há novas tentativas de coibição do tráfego indesejado desses veículos, no entanto, essas tentativas terminam por não resistir às dificuldades de fiscalização do poder público, persistindo assim o problema.

Somados às limitações de acessibilidade à maioria das ruas do Polígono de Preservação Rigorosa do sítio histórico de Olinda, a sua topografia acidentada, a inexistência de oferta de transporte público para os seus moradores como também a falta de estacionamento em suas residências, - já que tratam-se de construções sem garagens, tendo seus moradores que pagar para poder estacionar em uma área com segurança e tendo que ir para sua residência a pé - , tudo isso são fatores que tem prejudicado a integração físico-territorial e sócio-econômica dessa área como também a preservação do seu patrimônio histórico-cultural .

### **3. OBJETIVO DO ESTUDO.**

Analisar como podem ser tratadas a mobilidade e acessibilidade por transporte público e privado em áreas de preservação dos sítios históricos considerando o seu aspecto geográfico, de infra-estrutura, sócio-econômico e de preservação de seu patrimônio cultural.

São também objetivos desse estudo, subsidiar o processo decisório quanto à implantação de linhas e/ou sistema de transporte integrado à rede de transporte público de passageiros municipal e metropolitano; propor formas e mecanismos de controle para os deslocamentos realizados por transporte individual, de caráter pendular ou regular, buscando a organização de espaços para o transporte individual dos seus moradores e colaborar com os debates nacionais acerca dos deslocamentos em sítios históricos.

### **4. ESTRUTURA METODOLÓGICA.**

Para o atendimento dos objetivos desse trabalho será realizada uma pesquisa domiciliar com os moradores do sítio histórico. Olinda está dividida em 10 Regiões Política-Administrativas-RPA para atuação de sua gestão. A área delimitada para o levantamento será RPA-8 a qual foi dividida em zonas correspondentes aos seus 8 bairros que formam o Sítio Histórico do Município de Olinda. Esta definição facilitará a aplicação das etapas de trabalho, como também sua avaliação, buscando, assim, uma caracterização mais detalhada dessa área.

A pesquisa domiciliar visa conhecer os fatos básicos relacionados aos movimentos atuais para todas as viagens em um dia típico, dentro de uma área; fornecendo os dados essenciais sobre os atuais desejos e hábitos de viagens, os quais, em conjunto com dados sobre o plano diretor do Sítio Histórico formam a base para a projeção dos padrões de viagens. Uma viagem é uma expressão do comportamento de um indivíduo e, como tal, tem a característica de ser habitual. Sendo um hábito, ela tende a ser repetitiva e sua repetição ocorre dentro de um padrão definido (MICHAEL J. BRUTON, 1970).

Uma vez que os padrões de movimento exibem estas características, não é necessário obter informações sobre as viagens de todos os residentes na área de estudos. Métodos estatísticos serão usados para amostragem de deslocamentos na área do Sítio Histórico. O tamanho da amostra será de 1 em cada 5 habitantes por zona. O estudo empírico será aplicado à Região Política Administrativa 8 (RPA8) que é composta por 8 bairros: Amaro Branco, Guadalupe, Amparo, Monte, Bonsucesso, Santa Teresa, Carmo e Varadouro, que abrigam uma população residente de aproximadamente 34.419 habitantes. (IBGE, 2000).

O formulário a ser utilizado nessa pesquisa trata das características básicas do domicílio e de todas as viagens realizadas por cada membro com mais de cinco anos de idade do domicílio nas últimas vinte e quatro horas.

As informações coletadas no domicílio incluem basicamente:

- Endereço do domicílio;
- Tamanho do domicílio;
- Idade e sexo dos ocupantes;
- Número de residentes economicamente ativos, seus respectivos empregos e locais de trabalho;
- Número de veículos a motor possuídos;
- Local da escola/ outros centros de educação para os ocupantes em idade escolar;
- Renda familiar;
- Data das viagens registradas, isto é, o dia anterior.

Um programa em ACCESS, aplicado a banco de dados, será desenvolvido para o tratamento dos dados obtidos com a pesquisa domiciliar e para elaboração dos cálculos estatísticos necessários, identificando assim as características sociais e econômicas da área estudada como também suas linhas de desejos e suas dificuldades para atingir suas atividades.

Com os dados, é possível analisar a possibilidade de implantação de uma linha de transporte coletivo com características especiais por se tratar de uma área de patrimônio histórico com ruas estreitas e irregulares e ladeiras bem inclinadas. Assim, as linhas/sistema

de transporte coletivo a ser projetado, não só possibilitará a integração do sítio histórico com os sistemas de transporte metropolitano e municipal, como também possibilitará aos moradores e trabalhadores melhores condições de deslocamento na área, em particular aos usuários do transporte público, melhorando também as condições de acessibilidade de visitantes e turistas às áreas de interesse para visitação. Além disso, a implantação desse sistema terá que considerar a possibilidade de implementar técnicas de moderação de tráfego, priorizando o transporte público e não motorizado na área. Modelos usados em Centro Históricos em Portugal e na França para a valorização do Centro Histórico e integração físico-territorial e sócio-econômica dessas áreas ajudarão no desenvolvimento desse estudo.

## **5. ANÁLISE CONCLUSIVA E RESULTADO ESPERADO**

O sucesso da pesquisa está baseado na identificação dos problemas em relação aos deslocamentos de moradores e usuários de forma que através desta análise possam ser propostas medidas de melhoramento de acessibilidades em áreas de preservação históricas contribuindo assim para uma melhor gestão de conservação integrada, protegendo desta forma o patrimônio histórico. Paralelamente tentar-se-à que o modelo possa ser ajustado ao desejo de mobilidade de grupos em distintos cenários históricos urbanos, ampliando sua utilização a diversos casos de estudo.

Como resultados indiretos, que poderão ser obtidos pela aplicação desta pesquisa, podem ser propostos mecanismos e formas de controle para os deslocamentos realizados por transporte individual, de caráter pendular ou regular. Busca-se com isso, organizar os espaços para o transporte individual dos seus moradores, como também, subsidiar o processo decisório quanto à implantação de linhas e/ou sistema de transporte integrado à rede de transporte público de passageiros municipal e metropolitano e que não degrade o patrimônio histórico.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

- Associação Nacional de Transportes Públicos -ANTP (2003): *Mobilidade e Cidadania*. São Paulo, Brasil: ANTP.
- Borja, J. e Castells, M. (1997) Planes Estratégicos y Proyectos Metropolitanos. *In: Cadernos do IPPUR*, Ano XI, n.1 e 2, Rio de Janeiro. p. 207-231.
- CENSO (2000): *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão*.
- GAMA.CICER MARIA(2002) *Gestão do Patrimônio Cultural Integrado*.Centro de Conservação Integrada. Recife,Brasil.
- GOMIDE A. A. (2003): *Mobilidade Urbana e Inclusão Social: desafios para os transportes urbanos no Brasil. Publicação da Revista dos Transportes Públicos*, n 100 pp 57-64. Associação Nacional de Transportes Públicos -ANTP.
- Hansen, W. G. (1959) How accessibility shapes land use, *Journal of American Institute of Planners*, v. 25, n. 22, pp. 73-76.
- HENRIQUE C.S. (2004): *Diagnostico Espacial da Mobilidade e da Acessibilidade do Usuário do Sistema Integrado de Transporte de Fortaleza*. Dissertação de Mestrado em Engenharia de Transporte, Universidade Federal do Ceara. Ceara,Brasil.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN (1999): *Arte e Cultura Popular . Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*. Brasília, Brasil: IPHAN.

LIMA ORLANDO F. (2005): *Planejamento e Gestão de Mobilidade Sustentável*. Ministério das Cidades. Recife, Brasil.

MACHADO C.S., WAISMAN J. (2005): *Alteração na Acessibilidade a Pontos de Interesse Decorrentes da Implantação do Rodoanel Mário Covas na Região Metropolitana de São Paulo*. Anais do XIX Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, Vol. 1. Recife, Brasil: Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes –ANPET.

MICHAEL . J. BRUTON(1970) *Introdução ao Planejamento dos Transportes*. Londres, Inglaterra.

MOUETTE D. (1998): *Os pedestres e o efeito barreira*. Tese de doutorado. Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. São Paulo, Brasil.

ORTUZAR, J. de D., Wilumsen L. G. (1994): *Modelling Transport*. John Wiley e Sons, Chichester. England

RIBEIRO S. K.(2001): *Transporte Sustentável: alternativas para ônibus Urbanos*. COPPE/UFRJ, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Brasil.

SANTOS M. (1997): *Espaço e Método*. Nobel, 4ª ed. São Paulo, Brasil.

SILVA A. N. R.(2005): *Mobilidade Urbana Sustentável, do Ministério das Cidades*. Recife , Brasil.

SANCHES, S. da P. (1996): *Acessibilidade :Um Indicador de Desempenho do Sistema de Transportes nas Cidades*. Anais do X Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, Vol. 2 p. 199 - 208. Brasília , Brasil: Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes- ANPET.

TAGORE, SKIDAR (1995): *A New acessibility Measure Accounting Mobility Parameter Paper*. presentaed at 7th word conference on transport researc. The University of New South Wales, Sidney, Australia.

VASCONCELLOS E. A.(2001): *Transporte Urbano, Espaço e Equidade*, 3ª Ed. Ed. AnnaBlume.

Zancheti y Fernando Diniz(2002) *Planejamento metropolitano: uma proposta de conservação urbana e territorial*. CECI.