



UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO
FILIPPE CÉSAR NUNES

**TURISMO E ACESSIBILIDADE NA CIDADE HISTÓRICA DE OURO PRETO:
UMA REFLEXÃO NO ESPAÇO PÚBLICO PATRIMONIAL E ACESSIBILIDADE**

Ouro Preto
2019

FILIFE CÉSAR NUNES

Turismo e acessibilidade na cidade histórica de Ouro Preto:
uma reflexãono espaço público patrimonial e acessibilidade

Monografia apresentada ao Curso de Turismo da Universidade Federal de Ouro Preto, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Turismo.

Orientador: Professora. Dra. Alissandra Nazareth de Carvalho

Ouro Preto

2019

SISBIN - SISTEMA DE BIBLIOTECAS E INFORMAÇÃO

N972t Nunes, Filipe Cesar .

Turismo e acessibilidade na cidade histórica de Ouro Preto [manuscrito]:
uma análise entre o contexto histórico e acessibilidade. / Filipe Cesar Nunes.

Filipe César Nunes. - 2020.

47 f.: il.: color., tab., mapa.

Orientadora: Profa. Dra. Alissandra Nazareth de Carvalho. Monografia
(Bacharelado). Universidade Federal de Ouro Preto.
Escola de Direito, Turismo e Museologia. Graduação em Turismo .

1. Turismo. 2. Acessibilidade. 3. Patrimonio Historico. I. Nunes, Filipe
César. II. de Carvalho, Alissandra Nazareth. III. Universidade Federal de Ouro
Preto. IV. Título.

CDU 338.48

Bibliotecário(a) Responsável: Maristela Sanches Lima Mesquita - CRB:1716



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO
REITORIA
ESCOLA DE DIREITO, TURISMO E MUSEOLOGIA
DEPARTAMENTO DE TURISMO

**FOLHA DE APROVAÇÃO****Filipe César Nunes****Turismo e acessibilidade na cidade histórica de Ouro Preto: uma reflexão no espaço público patrimonial e acessibilidade**

Membros da banca

Profa. Dra. Carolina Lescura - Universidade Federal de Ouro Preto, MG
Prof. Me. Marcelo Viana Ramos - Universidade Federal de Ouro Preto, MG
Profa. Dra. Alissandra Nazareth de Carvalho - Universidade Federal de Ouro Preto, MG

Versão final
Aprovado em 18 de dezembro de 2019

De acordo

Profa. Dra. Alissandra Nazareth de Carvalho - Orientadora



Documento assinado eletronicamente por **Alissandra Nazareth de Carvalho**, DIRETOR DA ESCOLA DE DIREITO, TURISMO E MUSEOLOGIA, em 01/01/2020, às 19:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.ufop.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0030331** e o código CRC **392A7444**.

Referência: Caso responda este documento, indicar expressamente o Processo nº 23109.000002/2020-48

SEI nº 0030331

R. Diogo de Vasconcelos, 122, - Bairro Pilar Ouro Preto/MG, CEP 35400-000
Telefone: 3135591447 - www.ufop.br

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente à Deus, ao esforço e paciência de meus pais e familiares, e especialmente aos meus avós.

Agradeço à minha orientadora Alissandra, pela incansável dedicação e todos os incentivos para que este trabalho pudesse se realizar.

Agradeço os incentivos governamentais que me proporcionaram a oportunidade de ingresso ao ensino público da Universidade Federal de Ouro Preto, onde pude crescer em todos os âmbitos como ser humano.

Agradeço ainda a todos os docentes e colegas discentes dessa instituição, com os quais pude conviver e aprender durante este período.

Agradeço à vida e ao tempo pelas oportunidades de nos tornarmos pessoas melhores.

"Quando a educação não é libertadora, o sonho do oprimido é ser o opressor."

Paulo Freire

RESUMO

Após alguns anos vivendo e estudando a história passada bem como a contemporaneidade da cidade de Ouro Preto, pude perceber a complexidade de sua formação como cidade, suas características diversas e também a presença da atividade turística. A cidade, tem inúmeros fatores que compõem a sua trajetória até que esta se tornasse patrimônio mundial pela UNESCO, até que, então pudesse conter elementos e características para se tornar um atrativo turístico. Porém ao longo dos anos vivenciando o cotidiano da cidade, nota-se a pouca presença de visitantes que necessitem de acessibilidade, como cadeirantes, cegos, pessoas com mobilidade reduzida entre outros. Sendo que estes elementos somam uma significativa parcela da população, a curiosidade pela causa tornou-se objeto desse estudo. A indagação surgiu no que se refere à acessibilidade na cidade e trouxe à dúvida: Quais são as condições de infraestrutura, os entraves e iniciativas para a visitação das pessoas com deficiência e ou mobilidade reduzida na cidade de Ouro Preto? O presente trabalho busca fazer uma reflexão acerca das dificuldades enfrentadas pelos visitantes da cidade, no que se refere à acessibilidade, utilizando os conhecimentos adquiridos ao longo do curso para uma maior dimensão do caso da cidade, que à princípio traz à tona o pensamento de que existem entraves nas relações entre o fenômeno turístico, a acessibilidade na cidade e a preservação do patrimônio histórico. Para que a reflexão seja feita de maneira eficaz, foram analisados pontos específicos da cidade, para que a pesquisa tenha maior efetividade e clareza, além de caracterização, definições e conceitos, julga-se necessário o conhecimento de normas e legislações vigentes, além de um olhar sob a ótica das partes envolvidas, até que possamos ter elementos suficientes para uma compreensão e posteriormente uma reflexão sobre o assunto. Essa pesquisa buscou entender as questões relativas à acessibilidade para pessoas com deficiência e/ ou mobilidade reduzida na cidade de Ouro Preto. A análise teve como objetivo reconhecer os diferentes tipos de iniciativas que promovam a acessibilidade no espaço público no Centro Histórico de Ouro Preto, considerando a legislação vigente e as discussões sociais nesse aspecto. Para tal, julgou-se necessário uma contextualização da cidade desde seu surgimento, de forma singular entre outras cidades, uma conceituação de pontos importantes como a formação urbana da cidade, suas peculiaridades no que diz respeito a sua história e arquitetura, bem

como a importância da atividade turística na cidade, sua relação com a acessibilidade, equipamentos urbanos, conceituação de mobilidade reduzida e turismo e hospitalidade. Para isso foi feita uma pesquisa de abordagem qualitativa a partir de revisão bibliográfica sobre o assunto, analisando as condições de acessibilidade em quatro pontos turísticos da cidade, sendo estes: a praça Tiradentes, a rua São José, o Museu da Inconfidência e o museu Casa dos Contos, bem como uma análise de seis trabalhos acadêmicos que tratavam das palavras-chave “acessibilidade” e “Ouro Preto”. Conclui-se que existem dificuldades enfrentadas em relação à acessibilidade e a preservação do patrimônio. Há também uma preocupação com a subjetividade das pessoas com deficiência que estão em contato direto com o espaço público patrimonial, mas às vezes não conseguem acessá-lo.

Palavras-chave: Acessibilidade, Patrimônio Cultural, Turismo, Ouro Preto.

ABSTRACT

After some years living and studying the past history as well as the contemporary city of Ouro Preto, I could realize the complexity of its formation as a city, its diverse characteristics and also the presence of tourist activity. The city has numerous factors that make up its trajectory until it became a world heritage site by UNESCO, until then it could contain elements and characteristics to become a tourist attraction. However over the years experiencing the daily life of the city, it is noted the little presence of visitors who need accessibility, such as wheelchair users, blind people with reduced mobility among others. Since these elements account for a significant portion of the population, curiosity about the cause has become the object of this study. The question arose regarding accessibility in the city and brought to doubt: What are the infrastructure conditions, obstacles and initiatives for visiting people with disabilities and or reduced mobility in the city of Ouro Preto? The present work seeks to reflect on the difficulties faced by city visitors in terms of accessibility, using the knowledge acquired throughout the course for a larger dimension of the city case, which at first brings out the thought that There are obstacles in the relations between the tourist phenomenon, accessibility in the city and the preservation of the historical heritage. For the reflection to be done effectively, specific points of the city were analyzed, so that the research has greater effectiveness and clarity, in addition to characterization, definitions and concepts, it is deemed necessary to know the rules and legislation in force, as well as a look from the perspective of the parties involved, until we can have enough elements for an understanding and later a reflection on the subject. This research aimed to understand the accessibility issues for people with disabilities and / or reduced mobility in the city of Ouro Preto. The purpose of the analysis was to recognize the different types of initiatives that promote accessibility in the public space in the Historic Center of Ouro Preto, considering current legislation and social discussions in this regard. For this, it was deemed necessary a contextualization of the city since its emergence, uniquely among other cities, a conceptualization of important points such as the urban formation of the city, its peculiarities with regard to its history and architecture, as well as the importance of tourist activity in the city, its relationship with accessibility, urban facilities, conceptualization of reduced mobility and tourism and hospitality. For this, a qualitative approach research was made from a literature review on the subject,

analyzing the accessibility conditions in four tourist spots of the city, namely: Tiradentes Square, São José Street, Inconfidência Museum and Casa Museum dos Contos, as well as an analysis of six academic papers dealing with the keywords “accessibility” and “Ouro Preto”. It is concluded that there are difficulties faced in relation to accessibility and preservation of heritage. There is also concern about the subjectivity of people with disabilities who are in direct contact with the public heritage space but sometimes cannot access it.

Keywords: Accessibility, Cultural Heritage, Tourism, Ouro Preto.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
1 DEFINIÇÕES E CONCEITOS.....	15
1.1 Pessoas com deficiência e acessibilidade: conceituação e caracterização ..	15
1.1.1 Modelos de deficiência	15
1.1.2 Tipos de deficiência	16
1.2 Acessibilidade	18
1.3 O Espaço público patrimonial.....	19
2 ANÁLISE DE TRABALHOS ACADÊMICOS SOBRE ACESSIBILIDADE EM OURO PRETO	21
2.1 Trabalhos da área de Arquitetura	24
2.2 Trabalho da área de Administração.....	25
2.3 Trabalho da área de Jornalismo.....	25
2.4 Trabalho da área de Turismo	25
2.5 Considerações gerais sobre os trabalhos	26
3 ACESSIBILIDADE NO CONTEXTO DO CENTRO HISTÓRICO DE OURO PRETO.....	27
3.1 O surgimento da Vila Rica	27
3.2 O desenvolvimento da Cidade	28
3.3 A Mobilidade em Ouro Preto	30
3.4 Ouro Preto e o Turismo	31
3.5 Caracterização urbana da Cidade	33
3.5.1 A Praça Tiradentes	37
3.5.2 A Rua São José	38
3.5.3 O Museu de Inconfidência	40
3.5.4 O Museu Casa dos Contos	43
CONSIDERAÇÕES FINAIS	48
REFERÊNCIAS.....	50

INTRODUÇÃO

A acessibilidade é uma condição imprescindível para garantia aos direitos humanos proporcionando de forma autônoma para as pessoas com deficiência (PCDs) e/ou com mobilidade reduzida o conforto e qualidade de vida tal como qualquer outro cidadão, como rezam as diretivas internacionais. Os espaços urbanos devem prezar pela adequação de suas estruturas para bem atender à população como um todo, tendo aplicações diretas na qualidade de vida, no direito de ir e vir, sem fazer distinção das pessoas em relação às suas diferenças. Porém, a formação urbana e social ao longo do tempo, bem como às diferentes prioridades que eram demandadas ao espaço urbano, não levavam em consideração a necessidade de inclusão de todos sem distinção, trazendo nos dias de hoje dificuldades de adaptação e remoção das barreiras físicas que excluem as pessoas com deficiência. A partir do momento que esses indivíduos tomam voz e começam a serem considerados pelas sociedades atuais, uma reflexão sobre o direito destes de ir e vir é de bastante relevância.

Apesar de atualmente existirem implementações urbanas básicas, como incentivos políticos para o desenvolvimento social e urbano afim de promover o direito de ir e vir do cidadão seja qual for a sua limitação, incapacidade e/ou habilidade, percebe-se na prática poucas adaptações para a importante e numerosa parcela da população enquadrada como pessoas com deficiência e ou mobilidade reduzida. Ao ver o descaso e preconceito notório em relação a essa parcela da sociedade, percebo o cerceamento de alguns direitos como o acesso à cultura, à diversidade, além da impossibilidade de locomoção em diversas situações.

Os centros urbanos que se enquadram como Patrimônio Cultural deveriam por natureza promover a inclusão social, a acessibilidade e a igualdade, mas geralmente têm dificuldades com as adaptações para garantir a acessibilidade a todos, encontrando barreiras em relação à preservação do patrimônio e sua originalidade, e às políticas de inclusão social e às diretrizes de acessibilidade em vigor. O entrave entre a acessibilidade física e os bens históricos tem como base a “Carta internacional sobre conservação e restauro de Monumentos e Sítios” instituída em 1964, em Veneza, que prevê que “a remoção de todo ou de parte do monumento não deve ser permitida, exceto quando tal seja exigida para conservação do monumento por razões de grande interesse nacional ou

internacional” (IPHAN, 2007). Sendo assim, não deveria se entender que a acessibilidade da população com deficiência e mobilidade reduzida deve ser encarada como interesse mundial, tendo como objetivo todos os ganhos intelectuais, materiais e sociais que esta acessibilidade pode trazer para essa parcela da sociedade?

A partir das considerações acima chega-se à questão: Como são as ações e os entraves para a promoção de acessibilidade e mobilidade urbana na cidade histórica de Ouro Preto e como são essas apresentadas nos trabalhos científicos? Desta forma, temos o objetivo geral de reconhecer quais iniciativas que promovam a acessibilidade no espaço público no Centro Histórico de Ouro Preto, considerando a legislação vigente e as discussões sociais nesse aspecto. Para atingir esse objetivo geral, pretende-se como objetivos específicos verificar as normas e regulamentações vigentes para a acessibilidade em espaços públicos patrimoniais e a aplicação das mesmas em pontos específicos do centro histórico da cidade de Ouro Preto sendo estes: Praça Tiradentes, Rua São José, Museu da Inconfidência e Museu Casa dos Contos; apresentar os conceitos sobre Pessoa com Deficiência (PCD), Acessibilidade, e Espaço Público Patrimonial (EPP); identificar a trajetória da cidade de Ouro Preto como EPP; investigar as ações desenvolvidas em Ouro Preto em relação às PCDs e a preservação do EPP; realizar uma reflexão dos pontos levantados.

Segundo Silveira e Córdova (2009), pode-se afirmar que a metodologia desta pesquisa é qualitativa em relação à abordagem, exploratória quanto aos objetivos e bibliográfica quanto ao procedimento. As pesquisas qualitativas são desenvolvidas quando se busca compreender um fenômeno social, derivado das relações humanas, que não pode ser respondido de forma quantificável apenas. Neste tipo de abordagem “o cientista é ao mesmo tempo o sujeito e o objeto de suas pesquisas” (ibid, p. 31-32). Desta forma nós pretendemos com essa monografia explicar relações entre indivíduos PCDs e sua relação com a acessibilidade dentro de um Centro Histórico específico, o da cidade de Ouro Preto. É uma pesquisa exploratória, pois “tem como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito” (ibid, p. 35). Sobre quanto ao procedimento bibliográfico, as pesquisas podem utilizá-lo em conjunto com outros procedimentos ou unicamente este, “procurando referências teóricas publicadas com o objetivo de

recolher informações ou conhecimentos prévios sobre o problema a respeito do qual se procura a resposta (FONSECA, 2002 apud SILVEIRA; CÓRDOVA, 2009, p. 37).

A monografia inicia-se com algumas reflexões sobre os assuntos que serão a base desta pesquisa. Primeiramente apresenta-se alguns conceitos que englobam a PCD, tal como as perspectivas médica e sociocultural, as barreiras sociais e a acessibilidade e mobilidade urbana. Para falar deste assunto recorreremos a Diniz (2007); Fonseca (2018); Franco (2015). Para abordar conceitos sobre o EPP, utilizaremos a Carta de Atenas (1931) e a tese de Vieira (2018).

Depois de apresentar os conceitos básicos, é feita uma discussão mais específica sobre esses assuntos no contexto da cidade histórica de Ouro Preto. Para uma boa explicação abordaremos como e em que situação esta foi fundada, se desenvolveu, enfrentou um êxodo e se estabeleceu como Patrimônio Cultural da Humanidade. Os principais autores nessa parte são Oliveira (2003); Vasconcellos (2007); Natal (2007). Em seguida trataremos particularmente sobre como é tratada a questão da acessibilidade das PCDs e a relação com a conservação dos EPPs em Ouro Preto de acordo com os trabalhos analisados, que são de Brusadin e Kumagai (2018); Costa (2016); Fonseca (2017); Ramos, Rodrigues da Silva e Fonseca Filho (2018); Melo (2013); e Silva (2019).

Finalizando o trabalho, chegamos às Considerações Finais, onde pudemos perceber as dificuldades enfrentadas em relação entre acessibilidade e preservação do patrimônio. Também notamos uma preocupação para além dos edifícios, monumentos e vias públicas, apesar destes ainda estarem presentes. Uma preocupação com a subjetividade desses sujeitos, pessoas com deficiência, que estão em contato direto com o espaço público patrimonial, mas às vezes não conseguem acessá-lo. Percebemos que esse tipo de estudo é de grande relevância e recomendamos que novos estudos sejam feitos para ampliar a discussão e encontrar possíveis soluções.

1 DEFINIÇÕES E CONCEITOS

Neste capítulo aborda-se a alguns conceitos que serão a base discussão apresentada no próximo capítulo. Ao abordar o tema acessibilidade é necessário defini-la e também apresentar quem dependedesta, na grande maioria das vezes, para ter acesso aos espaços, ou seja, as pessoas com deficiência, o que será feito na próxima seção. Da mesma forma, para discutir a conservação do espaço público patrimonial, é necessário caracterizar o mesmo, e a segunda seção deste capítulo aborda este tema.

1.1 Pessoas com deficiência e acessibilidade: conceituação e caracterização

A maneira como são tratadas as pessoas com deficiência mudou muito ao longo da história; nota-se que existe um contexto adverso a estes indivíduos. Como Franco (2015) situa, desde a antiguidade há exclusão para estes indivíduos, como a eliminação ou abandono dos deficientes que dependessem de outras pessoas economicamente ou que não fossem aptas para o trabalho.

1.1.1 Modelos de deficiência

Segundo Diniz (2007), a concepção da deficiência como uma anormalidade do corpo humano é uma invenção do século XVIII e é neste contexto que surge o que hoje nós conhecemos como modelo médico de deficiência. Segundo Fonseca, neste modelo “as lesões do sujeito são os fatores que o fazem ser considerado deficiente, por isso um ser que precisa de cuidados médicos em busca de uma normalização, de estar mais próximo possível de um *padrão* físico ou mental” (2018, p. 49, grifo do autor). Resumindo, de acordo com essa concepção a PCD é alguém que nasceu fora do padrão, fora do que se entende como normal, e dependendo do tipo de deficiência, deve ser isolado para ser cuidado em instituições específicas ou ‘tratado’ (também em instituições específicas) para ser normalizado e conviver com a sociedade (DINIZ, 2007; FRANCO, 2015; FONSECA, 2018).

No entanto, a partir da segunda metade do século XX começam alguns movimentos para mudar esta maneira de perceber a deficiência. Após a Segunda Guerra Mundial as pessoas mutiladas começaram a lutar pelos seus direitos e após

a Guerra do Vietnã os sobreviventes com sequelas da guerra organizaram um movimento chamado de *BarrierFree*, em que esses indivíduos lutavam por igualdade de direitos (RIBEIRO, 2008). Na Inglaterra da década de 1970 forma-se grupo de intelectuais liderado por PCDs, por iniciativa de Paul Hunt, que escreveu para o jornal *The Guardian* em Londres questionando o papel das instituições segregadoras, como as ensino e/ou reabilitação. Esse grupo começou a questionar o modelo médico e passou a propor um novo modelo, conhecido como modelo social de deficiência (DINIZ, 2007; FONSECA, 2018). O modelo social de deficiência não culpabiliza o sujeito PCD, mas “os sistemas sociais opressivos, que impõem barreiras, fazem como que estas pessoas experimentem a deficiência” (FONSECA, 2018, p. 50).

O modelo social de deficiência é o modelo presente nas discussões sobre inclusão (FONSECA, 2018) e como Franco menciona, “Acreditar em uma sociedade inclusiva significa o fortalecimento da concepção de diversidade e de diferença” (2015, p. 18). Considera-se que a deficiência é provocada por barreiras, sociais e físicas, que impedem que indivíduos com diferenças funcionais exerçam plenamente sua cidadania. E sob essa ótica que esse estudo trabalha.

1.1.2 Tipos de deficiência

No cenário atual, as inovações e soluções em relação às PCDs vêm sendo apresentadas, levando em consideração que os que tenham deficiências e/ou mobilidade reduzida têm os dos mesmos direitos de qualquer outra pessoa de desfrutar e usufruir dos locais, se inserir cada vez mais no mercado de trabalho e ter uma vida normal sem constrangimento e restrições. Dessa maneira, é importante apresentar a conceituação e a caracterização de cada deficiência para que ocorra a conscientização das pessoas com relação a esse público.

Para o entendimento do cenário da acessibilidade no Brasil é impossível, neste contexto, deixar de conceituar e entender a deficiência, enquanto problema de mobilidade, de comunicação e de transição e fluidez por ambientes. O quadro 1 traz os conceitos do Ministério do Turismo dos tipos de deficiências de acordo com seu manual “Turismo e Acessibilidade: manual de orientações”.

Quadro 1: Definições de deficiência segundo o Ministério do Turismo

Deficiência: Pessoa com deficiência é a que possui limitação ou incapacidade para o desempenho de algum tipo de atividade.

Deficiência física: Alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções.

Deficiência auditiva: Perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000Hz.

Deficiência visual: Acuidade visual igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60°; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores.

Deficiência mental: Funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como: comunicação, cuidado pessoal, habilidades sociais, utilização dos recursos da vida, hospitalidade e acessibilidade.

Deficiência múltipla: Associação de duas ou mais deficiências.

Mobilidade reduzida: Mobilidade reduzida é a dificuldade de movimento, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção, não se enquadrando no conceito de pessoa com deficiência. A NBR 9050:2004 entende por pessoa com mobilidade reduzida, além da pessoa com deficiência, o idoso, o obeso, a gestante.

Fonte: Ministério do Turismo, 2006, p 14.

As definições do Ministério do Turismo sobre os diferentes tipos de deficiência e suas nomenclaturas ajudam a ilustrar as questões que importam à acessibilidade, uma vez que “as pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida demandam atitudes e atendimento condizentes com suas necessidades” (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2016, p. 15). Para a garantia desse atendimento, é necessário, primeiramente, conhecer as definições para que, então, seja possível traçar as necessidades específicas de cada tipologia.

1.2 Acessibilidade

De acordo com o Censo Demográfico realizado em 2010 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE sobre as características gerais da população, 45,6 milhões de pessoas de um total de 190,8 milhões são integrantes do grupo de residentes por tipo de deficiência segundo a situação do domicílio e os grupos de idade no Brasil, e destas, 13,2 milhões de cidadãos possuem algum tipo de deficiência motora, caracterizados na pesquisa por “não consegue de modo algum”, “grande dificuldade”, “alguma dificuldade”. Isso representa que aproximadamente 24% da população brasileira possui algum tipo de deficiência e este número reforça a necessidade de atenção.

A norma técnica brasileira que trata do assunto é a ABNT NBR 9050:2015 “Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos” e esta define acessibilidade como:

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. (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2015, p. 2)

O “Turismo e Acessibilidade: manual de orientações”, do Ministério de Turismo traz a seguinte definição

Condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida. (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2006, p. 10)

Percebe-se que ambas as definições são similares e usam os termos em comum “condição”, “possibilidade”, “autonomia”, “segurança”, “espaços mobiliários”, “equipamentos urbanos”, “serviços”. Como não vemos divergências, entendemos que este trabalho está de acordo com ambas definições.

1.3 O Espaço público patrimonial

A preservação de lugares considerados Patrimônios históricos é um comportamento relativamente recente na história humana, sendo que, a grande maioria das preservações voltadas para a parte artística, como obras de arte e monumentos inclusive sacros até o começo do século XX. Tendo sua importância considerada relevante durante a primeira metade do Século XX, surgem como responsáveis por estabelecer regras e diretrizes para garantir a proteção de tais bens as chamadas “cartas patrimoniais” que é antecessora à criação de órgãos como UNESCO, ONU entre outros. A partir de uma ordem cronológica pode-se perceber a inclusão e a evolução do pensamento humano em relação à importância da preservação desses e de outros bens, juntamente com a criação de outros órgãos que possam regulamentar e dar maior longevidade aos bens de interesse preservacionistas.

Sendo considerada a primeira carta patrimonial, a Carta de Restauro de Atenas fruto da Conferencia Internacional de Atenas em 1931, considera pela primeira vez os monumentos sendo de interesse internacional, através do reconhecimento do grande valor histórico atrelado a eles, não somente arquitetônico e cultural, mas também como parte da expressão da civilização como um todo (SOCIEDADE, DAS NAÇÕES, 1931). Esta carta tem relevância histórica, pois nela revela-se a importância da manutenção do bem patrimonial sem maiores modificações, para que não houvesse livre construção, reconstrução ou reconstituição destes.

Foi adotado o conceito “espaço público patrimonial”, proposto por Vieira, pelo fato de que o conceito de “patrimônio urbano” envolve mais do que é tratado neste trabalho. Segundo a autora, esse conceito atualmente “é mais alargado, associando-se à estrutura física a dimensão sensorial e os seus valores agregados”, incluindo os aspectos culturais e naturais (2018, p. 11), estes tão presentes na cidade de Ouro Preto. A autora se baseia em dois pontos específicos para defender seu conceito:

- 1) A análise e as propostas incidem especificamente na cidade enquanto estrutura física de apoio à circulação e à fruição. Consideram-se relevantes todos os elementos abrangidos pela herança cultural que formam a paisagem urbana histórica, mas os valores imateriais não são o foco deste estudo.

2) Aborda-se, unicamente, o espaço público (e.g., ruas ou praças) para circulação e comunicação da sua imagem enquanto componentes de paisagens urbanas. (VIEIRA, 2018, p. 11)

Com isso, tem-se como conceito de espaço público patrimonial: “Espaço público (e.g., ruas ou praças) de cidades históricaspatrimoniais” (VIEIRA, 2018, p. 21), que converge com os objetivos do presente estudo.

2 ANÁLISE DE TRABALHOS ACADÊMICOS SOBRE ACESSIBILIDADE EM OURO PRETO

A bibliografia analisada foi obtida através de pesquisa na internet na biblioteca eletrônica Scielo¹, no Portal de Periódicos da Capes² e no Google Acadêmico³. Foram usadas as palavras-chave “acessibilidade” e “Ouro Preto” no campo de busca dos três bancos de dados. Em relação à delimitação dos trabalhos, para que não nos comprometêssemos com muita informação, definimos que consideraríamos os resultados mais populares (primeira página dos resultados da busca), que tivessem em seu resumo ligação direta com a questão da acessibilidade em Ouro Preto. O primeiro banco de dados, Scielo, não retornou resultados. Do Portal de Periódicos da Capes selecionamos um trabalho e do Google Acadêmico cinco. O quadro 2 apresenta os trabalhos selecionados. Como o resultado continuou com uma grande quantidade de dados para uma monografia de graduação, apesar de uma amostragem relativamente pequena, decidimos trabalhar a análise principalmente a partir dos resumos.

¹<http://scielo.br>

²<http://www.periodicos.capes.gov.br/>

³<https://scholar.google.com.br/>

Quadro 2 – Trabalhos selecionados para a análise

Banco de Dados	Tipo de trabalho e área(s)	Título	Instituição do(s) autores
Portal de Periódicos da Capes	Artigo – Arquitetura e Urbanismo	La acogida humana y las prácticas de accesibilidad en la ciudad patrimonio de Ouro Preto.	UFOP (MG)
Google Acadêmico	Dissertação - Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável (Arquitetura)	Acessibilidade e preservação no patrimônio cultural da cidade de Ouro Preto, Minas Gerais	UFMG (MG)
	Dissertação – Arquitetura (somente o resumo)	Pelos percursos da acessibilidade: afeto e apropriação nas ambiências de uma cidade histórica	UFRJ (RJ)
	TCC (graduação) - Administração	Representações sociais de acessibilidade por gestores do setor hoteleiro de Ouro Preto – MG.	UFOP (MG)
	TCC (graduação) – Jornalismo	Acessibilidade e Humanização em contraponto a arquitetura de Ouro Preto: patrimônio deficiente de mobilidade?	UFOP (MG)
	Artigo – Turismo	Acessibilidade e mobilidade urbanas de city-tour a pé em Ouro Preto/mg: turismo e geotecnologias	IFMG (MG) IFMG (MG) UFOP (MG)

Fonte: Elaborado pelo autor.

Notamos que encontramos seis resultados, sendo dois Artigos Científicos, dois Trabalhos de Conclusão de Curso (TCC) de Graduação e duas Dissertações de Mestrado. A área mais encontrada foi Arquitetura, compreendendo 03 dos 06 trabalhos, ou seja, a metade, sendo esses um artigo científico e duas dissertações. Também encontramos um TCC na área de Administração, um TCC na área de Jornalismo e um Artigo na área de Turismo. A grande maioria dos autores são de instituições de Minas Gerais, exceto uma dissertação em Arquitetura da UFRJ. Inclusive sobre esta última nós não conseguimos acesso ao conteúdo completo, pois

Google Acadêmico ela só consta como citação. Para encontrar o resumo deste trabalho digitamos o título no Google e encontramos as informações no site do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da UFRJ⁴. A seguir apresentaremos algumas reflexões sobre cada área e como um todo, respectivamente.

⁴<http://www.proarq.fau.ufrj.br/teses-e-dissertacoes/774/pelos-percursos-da-acessibilidade-afeto-e-apropriacao-nas-ambiencias-de-uma-cidade-historica>

2.1 Trabalhos da área de Arquitetura

O artigo “La acogida humana y las prácticas de accesibilidad en la ciudad patrimonio de Ouro Preto”, publicado na ESTOA Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo por Leandro Benediti Brusadin e Adriane Akemi Kumagai (2018), investiga a questão do acolhimento humano em dois locais públicos de Ouro Preto: o Centro de Atendimento ao Turista (CAT), localizado na rodoviária principal, ou seja, em um dos principais locais de entrada de moradores e visitantes e o Museu da Inconfidência, localizado na Praça Tiradentes, e que carrega um grande acervo sobre a Inconfidência Mineira e obras sacras, inclusive do célebre artista plástico Aleijadinho. O trabalho conclui que alguns projetos de acessibilidade vêm sendo feitos, mesmo com as dificuldades de modificação dos ambientes devido as leis de preservação patrimonial, mas ainda não são suficientes para atender a população local e os turistas, portanto é necessário criar ferramentas de acesso para promover a inclusão social.

O segundo trabalho é a Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável, da Escola de Arquitetura da UFMG, defendida por Raíssa de Keller e Costa e intitulada “Acessibilidade e preservação no patrimônio cultural da cidade de Ouro Preto, Minas Gerais” (2016). Este trabalho indaga as condições de acessibilidade na Praça Tiradentes e na Câmara Municipal de Ouro Preto, também pelo viés da dificuldade de promoção de obras de intervenção em patrimônio histórico. As constatações da autora sobre esses locais públicos são similares às dos autores do artigo supracitado, nota-se tentativas de adaptações, mas não são suficientes. A autora afirma categoricamente a “inacessibilidade da Câmara Municipal de Ouro Preto”.

O terceiro e último trabalho da área de Arquitetura é uma dissertação do Programa de Pós-Graduação da UFRJ, que tem o tema “Pelos percursos da acessibilidade: afeto e apropriação nas ambiências de uma cidade histórica”, defendida por Natália Rodrigues de Melo (2013). Esta dissertação tem uma abordagem temática um pouco diferente dos trabalhos até então comentados: ao invés de uma centrar nos mecanismos de acessibilidade aos monumentos e edificações, a autora tem um foco mais subjetivo, voltado para as relações de afeto entre as PCDs e a cidade histórica, que muitas das vezes não lhe oferece condições de acesso ao interior de seus monumentos. A conclusão é que apesar das barreiras

físicas encontradas pelas PCDs, estas desenvolvem sentimentos afetivos pela cidade. A autora ainda oferece sugestões de diretrizes que facilitem o acesso desses sujeitos para que eles possam apropriar dessas cidades de maneiras diferentes.

2.2 Trabalho da área de Administração

O TCC do curso de Administração da UFOP foi defendido por Tácia Noele Fonseca e tem como tema “Representações sociais de acessibilidade por gestores do setor hoteleiro de Ouro Preto – MG” (2017). Este trabalho tem a intenção de entender quais são as representações sociais que os gestores do ramo hoteleiro têm sobre a acessibilidade em seus estabelecimentos. A questão da preservação do patrimônio não aparece no resumo, desta forma acreditamos que não seja o foco do trabalho, no entanto, após fazer uma busca rápida no arquivo do TCC com a entrada “patrimônio”, encontramos no texto os dados que demonstram que os gestores do setor hoteleiro creditam à legislação referente à conservação do patrimônio a dificuldade de se fazer adaptações de acessibilidade. A autora não apresenta com clareza no resumo os resultados obtidos na pesquisa.

2.3 Trabalho da área de Jornalismo

Trata-se de um TCC do curso de Jornalismo com o seguinte tema: “Acessibilidade e Humanização em contraponto a arquitetura de Ouro Preto: patrimônio deficiente de mobilidade?”. Este foi defendido por Domingos Sávio Gonzaga da Silva em 2019. No curto resumo percebemos que o trabalho tem uma abordagem temática similar a da Dissertação de Natália Rodrigues de Melo (2013), mais subjetiva. O autor busca ouvir dos sujeitos (PCDs) quais são os desafios e dilemas que encontram na locomoção pela cidade. O autor propõe a criação de um *podcast* com o resultado das entrevistas.

2.4 Trabalho da área de Turismo

O último trabalho a ser analisado é o de Turismo. Foi escrito por Túlio Cardoso Ramos, Jairo Rodrigues da Silva e Ricardo Eustáquio Fonseca Filho, os dois primeiros do IFMG e o último da UFOP. Foi publicado em 2018 no número 25

da Revista Turydes: Turismo y Desarrollo. Convém mencionar que mesmo sendo um artigo voltado para o Turismo, encontramos muitos termos ligados à Geografia, inclusive a última palavra do título, que é “Acessibilidade e mobilidade urbanas de city-tour a pé em Ouro Preto/MG: turismo e geotecnologias”. Curiosamente, o nome do arquivo do artigo em PDF se chama “geotecnologias”. Os autores também tocam no ponto de que a promoção da acessibilidade em conjunto com a preservação do patrimônio histórico é um desafio e delimitam o foco de seu estudo no turista que caminha a pé pela cidade. Partindo de considerações geomorfológicas sobre Ouro Preto e de discussões teóricas como o direito à cidade e a produção do espaço urbano, os autores oferecem roteiros de *city-tour* com indicações geográficas visando maior conforto para o turista que anda a pé.

2.5 Considerações gerais sobre os trabalhos

Pode-se perceber nos trabalhos de Brusadin e Kumagai (2018); Costa (2016); no TCC de Fonseca (2017) e de certa forma no artigo de Ramos, Rodrigues da Silva e Fonseca Filho (2018) as dificuldades enfrentadas na relação entre acessibilidade e preservação do patrimônio. Em relação à dissertação de Arquitetura Melo (2013) e o TCC de Silva (2019), nota-se uma preocupação para além dos edifícios, monumentos e vias públicas, apesar destes ainda estarem presentes. Uma preocupação com a subjetividade desses sujeitos, pessoas com deficiência, que estão em contato direto com o espaço público patrimonial, mas às vezes não conseguem acessá-lo.

3 ACESSIBILIDADE NO CONTEXTO DO CENTRO HISTÓRICO DE OURO PRETO

Este capítulo aborda as reflexões encontradas durante esta pesquisa bibliográfica. Primeiro acerca-se o surgimento e o desenvolvimento de Ouro Preto, em seguida trata-se de assuntos relacionados à sua mobilidade, o enquadramento da cidade como cidade turística, a caracterização da cidade e suas peculiaridades urbanísticas e finalmente apresenta-se algumas reflexões sobre a literatura acadêmica encontrada que aborda o tema da acessibilidade em Ouro Preto.

3.1 O surgimento da Vila Rica

A formação da cidade de Ouro Preto, diferentemente da maioria das cidades do Brasil Colônia, surgiu de uma conurbação, ou seja, de uma junção de diversos núcleos urbanos (vilas) próximos (OLIVEIRA, 2003). Por volta de 1698 esses núcleos surgiram, a partir da exploração, após a descoberta do ouro na região: à medida que se encontrava algum terreno aurífero, acampava-se em seus arredores e estes acampamentos, ou arraiais, tornavam-se pequenas povoações que, então, tornavam-se vilas. (VASCONCELLOS, 1977).

Em 1711, surge, pela elevação do agrupamento dos arraiais de Nossa Senhora do Pilar e de Antônio Dias à categoria de Vila, a Vila Rica de Albuquerque que se tornou, posteriormente, a Capital da Capitania de São Paulo e Minas do Ouro (VASCONCELLOS, 1977). Em 1825, já com a mineração em decadência e com crises de abastecimento e esvaziamento populacional, a Vila Rica recebe o título de Imperial Cidade de Ouro Preto e se torna a Capital da Província de Minas Gerais (OLIVEIRA, 2003).

Figura 1: Conjunto urbanístico (1886)



Fonte: IPHAN, 2008

Na década de 1890, após a proclamação da República em 1889, Ouro Preto inicia um processo de decadência, sendo seu aparato urbano considerado antiquado e inflexível para as atividades da então capital de Minas Gerais (figura 1). Na tentativa de modernizar e melhorar a cidade e tentar evitar a mudança da capital foi criada a “Empresa de Melhoramentos da Capital”, que passa a projetar um remodelamento para melhorias viárias na Cidade, bem como alargamentos, alinhamentos de vias, abertura de maiores avenidas, bulevares, praças e novas áreas de habitação, além da restauração e modernização interna de edifícios e vias. Porém, a maior parte das mudanças previstas não aconteceu devido à falta de meios técnicos e financeiros, e então a mudança da Capital não consegue ser evitada (NATAL, 2007).

3.2 O desenvolvimento da Cidade

De acordo com Natal (2007), a partir da década de 1920, devido a preocupações de arquitetos, urbanistas e da classe artística, com a situação de

esquecimento e abandono em que se encontrava a cidade de Ouro Preto, o poder público foi cobrado e acionado para o fato de que a cidade, que antes era vista como antiquada e decadente, passava a ter importância como patrimônio histórico, portanto, exigindo sua preservação.

Considerando a necessidade de ordenamento da cidade e de conservação do patrimônio supracitado, por orientação da UNESCO, em 1971, seria publicado o decreto nº18/1971 determinaria, em termos sucintos, a criação do Plano Diretor do Município de Ouro Preto, embora o Plano não fosse desenvolvido em tal data (OURO PRETO, 1971). Em 1990 foram publicadas, pela Lei nº57/1990, as diretrizes básicas do Plano Diretor do Município de Ouro Preto (ÁLVARES, 2017). O artigo dezessete dessa Lei, designa que o sistema viário, definido pelo Plano Diretor, deveria atentar-se à necessidade da hierarquização de vias, das regulamentações dos acesso e circulação de veículos no centro histórico, bem como da importância vital da conservação da identidade, da legibilidade e originalidade da imagem urbana histórica, entre outras questões (OURO PRETO, 1990).

Em 1996 foi elaborado, o primeiro Plano Diretor para o município de Ouro Preto, contendo as diretrizes de estruturação territorial, de proteção ambiental e ao patrimônio cultural, entre outras questões, contudo não é específico, nas questões de acessibilidade urbana, bem como o equipamento urbano. Essas questões são tratadas de forma genérica, incluídas no Plano Diretor de 2006, que determina, entre outras:

- “priorização da circulação e do tráfego de pedestres, como forma de garantir as melhores condições de fruição do espaço público urbano da cidade, em especial nos centros históricos”;
- “adequação dos meios de transporte públicos às zonas de Proteção do Patrimônio Histórico”;
- “harmonização das Políticas de Desenvolvimento Social e Urbano descentralizando a oferta de serviços e equipamentos urbanos essenciais à população, como forma de minimizar os deslocamentos motorizados e o tráfego de passagem e seus respectivos impactos ambientais, em especial na ZPE”.

3.3 A Mobilidade em Ouro Preto

O Plano Diretor da Cidade de Ouro Preto, estabelecido na Lei Complementar nº 29 de 28 de dezembro de 2006, no capítulo sete determina, que:

“A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem como objetivo principal atender às demandas por deslocamento e acessibilidade da população em toda a área urbana do Município e entre esta e os distritos.” Saliendo ainda a inclusão dos pedestres em: “priorização da circulação e do tráfego de pedestres, como forma de garantir as melhores condições de fruição do espaço público urbano da cidade, em especial, nos centros históricos”.

Instituído em 22 de maio de 2018 e fundamentado na Política Nacional de Mobilidade Urbana instituída pela Lei Federal 12.587/12, o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Ouro Preto, tem como fundamentação, entre outros: o desenvolvimento sustentável da cidade; a compatibilização entre as necessidades de deslocamento e preservação do patrimônio histórico e cultural; a segurança nos deslocamentos das pessoas; a equidade no uso dos espaços públicos de circulação e a eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano e da circulação.

A fim de colocar em prática estes princípios, o Plano tem como diretrizes e objetivos específicos que entre eles, considera ser importante os itens:

do desenvolvimento sustentável para a cidade:

- priorizar e incentivar a maior utilização do sistema viário pelo transporte público e não motorizado, através da criação de condições de mobilidade para pedestres e ciclistas e acessibilidade para os pedestres e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e do aumento da segurança e conforto na circulação a pé e por bicicleta;
- desestimular a utilização de transporte individual motorizado, melhorando continuamente os serviços, equipamentos e instalações da mobilidade urbana e dedicando espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados; da compatibilização entre as necessidades de deslocamento e preservação do patrimônio histórico e cultural;

da segurança nos deslocamentos das pessoas:

- definição de padrão acessível de calçadas para o município;
- ligação acessível para pedestres entre os patamares topográficos da cidade.

da equidade no uso dos espaços públicos de circulação:

- controlar a ampliação do sistema viário, priorizando as necessidades coletivas sobre os interesses privados.

3.4 Ouro Preto e o Turismo

A cidade de Ouro Preto, considerada patrimônio estadual em 1933 e monumento nacional em 1938, sendo também o primeiro sítio brasileiro considerado Patrimônio Mundial pela UNESCO, título que recebeu em 1980, tendo assim ascendência às visitas turísticas com o crescimento do setor, bem como novas políticas públicas, impulsionadas pela comunidade, ao qual desejava um novo caminho econômico, sendo que, após a mudança da Capital Mineira de seus domínios no dia 12 de dezembro de 1897, a capital de Minas Gerais foi transferida de Ouro Preto para a nova cidade, que a partir de 1901 passa a se chamar Belo Horizonte, passando por anos de “abandono” e depressão econômica, sendo esquecida, grande parte dos casarões abandonados, além do grande fluxo das operações administrativas serem retirados de Ouro Preto e centralizados na nova capital do estado de Minas Gerais.

A construção da nova capital e o êxodo que se seguiu – calcula-se que mais de 45% da população tenha emigrado – vão colocar Ouro Preto em uma espécie de limbo, um local fora do tempo. Não sendo mais desse tempo, de que tempo seria esse lugar? Começam as evocações de glórias passadas e as constantes referências à sua história, e Ouro Preto vai se distanciando, perdendo sua consistência e completude, enfumaçando-se por ação dos discursos. Como se já tivesse cumprido seu papel, dissolve-se nas brumas do passado. “À cidade da História, que transparece nos discursos e homenagens, contrapõe-se a cidade real que, por vazia e destituída de vitalidade, vai se deteriorando fisicamente.” (Meniconi, p. 68, 1999).

A cidade torna-se conhecida como um "museu a céu aberto", considerando a preservação de um grande núcleo de casario colonial ainda praticamente com estruturas intactas, vem a ser reconhecidas em âmbitos nacionais e mesmo internacionais, após a inclusão da cidade Patrimônio da Humanidade pela UNESCO, onde a organização enfatizou a originalidade, autenticidade, integridade e singularidade de seu panorama urbano, sendo qualificado como uma obra do gênio humano, sua importância histórica como sede da Inconfidência e de um majestoso centro cultural, além da magnitude de seus monumentos religiosos, onde atuaram mestres de importância superior como Aleijadinho e Ataíde, que deixaram obras que se colocam como os primeiros sinais de uma genuína brasilidade.

“As cidades consideradas patrimônio histórico e artístico nacional e da humanidade pela UNESCO foram construídas em diferentes tempos históricos cujas necessidades humanas eram bem diferentes. Nessa conjuntura, torna-se necessário um esforço no âmbito de compreender as diferentes formas de uso de um espaço no passado e sua apropriação contemporânea pelo turismo” (BRUSADIN; SILVA, 2012)

Sendo então, ao passar dos anos, os excelentes atributos conquistados pela então esquecida cidade, somam diretamente às características exigidas para a atividade turística, que começam então a reerguer a cidade a um panorama e status de “cidade cenário”, onde a cidade figura a partir de agora em uma lista de um destino turístico, com grande relevância histórica, cultural, sócio-política, arquitetônica.

Dessa forma, o turismo surge como uma opção de reinvenção dos interesses da cidade, que, viável aos olhos da população, muda o status da cidade esquecida, para ser lembrada e reinventada como representante de um riquíssimo legado, que aos poucos foi se preparando e se adaptando às dinâmicas e “tendências” do turismo e suas diversas áreas de atuação e interesses.

Hoje, a cidade de Ouro Preto é vista como grande polo turístico, que recebe fluxo da atividade de formas diversas, seja para o turismo de negócios, seja para o turismo religioso, seja para o turismo de lazer entre outras tipologias. Muitos são os tipos de segmentação turística englobados ao perfil da cidade de Ouro Preto, e desta forma, se iremos analisar neste presente trabalho, após citar o contexto histórico da cidade até sua “vocação” para o turismo nos dias de hoje, a

acessibilidade urbana para com as pessoas com deficiências e/ou mobilidade reduzida e o respectivo acesso destas de forma igualitária aos atrativos da cidade.

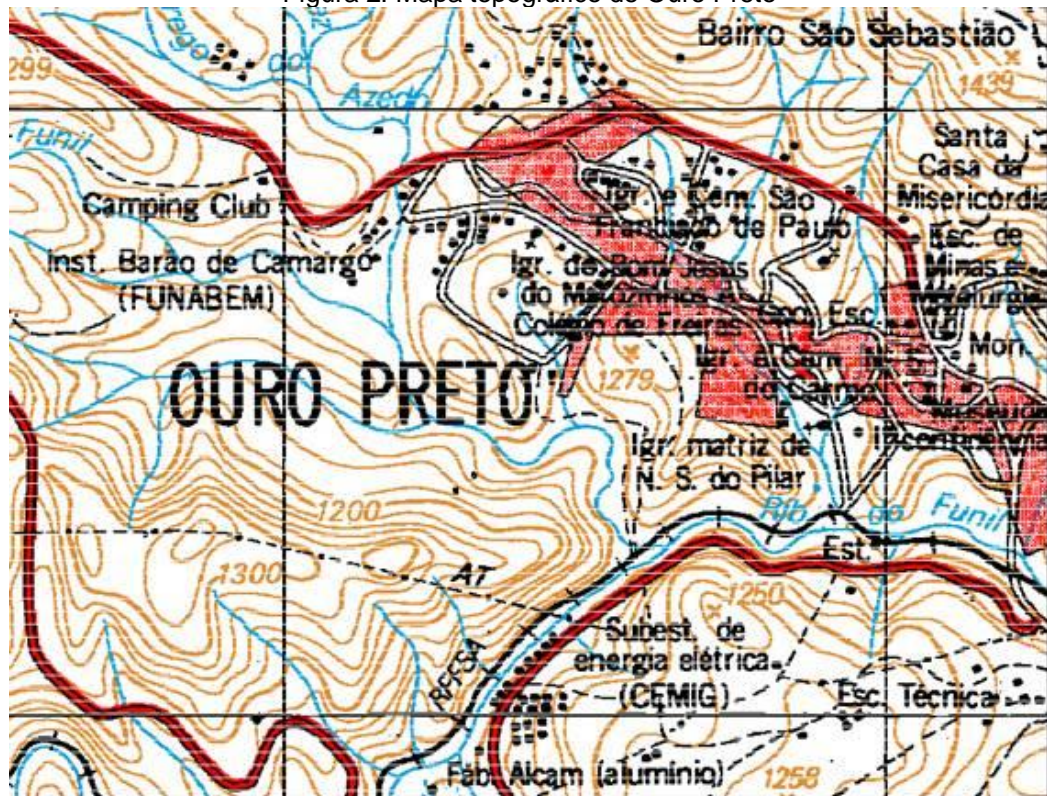
Sabe-se que a preservação da originalidade, da estrutura, bem como todo o patrimônio é de extrema importância, inclusive designada por leis, e acaba constantemente sendo alvo de discussão sobre, manter a originalidade a qualquer custo, ou modernizar o acesso às estruturas mantendo suas características, mas adaptando-se aos costumes, bem como aos cidadãos modernos?

A cidade de Ouro Preto, além de suas peculiaridades históricas, carrega consigo a singularidade, no que diz respeito a sua formação de desenvolvimento urbano, relevo, arquitetura, costumes sociais, entre outros fatores que fazem de seus atrativos e locais de visitação, únicos, originais e peculiares. Porém, o acesso aos espaços de visitação nem sempre é possível de forma igualitária por todos os visitantes, onde o parâmetro entre a singularidade de cada local e as limitações dos visitantes nem sempre tem uma relação de bom convívio. Algumas delas compreendidas pelo seu contexto histórico, onde a formação geográfica, a herança arquitetônica colonial, a formação do espaço urbano, a formação social, a divisão das classes, bem como a relação das mesmas fazem da cidade um local único, onde alguns locais talvez não sejam acessíveis todos os visitantes, em especial às pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida.

3.5 Caracterização urbana da Cidade

Ouro Preto está localizada a uma altitude média de 1100 metros e possui topografia acentuada (figura 2). Os terrenos planos são raros e as obras de terraplanagem por aterros ou desaterros são dificultadas pelas características do solo (VASCONCELLOS, 1977). A cidade possui, como característica marcante remanescente da época de sua urbanização aliada à sua topografia, ruas estreitas e curvilíneas - em sua maioria em aclives - de calçamento, e com calçadas apertadas ou, muitas vezes, inexistentes (figuras 3 e 4).

Figura 2: Mapa topográfico de Ouro Preto



Fonte: IBGE

Reis Filho (1968) observa que, nas cidades mais antigas do Brasil, as ruas eram, historicamente, tidas quase que exclusivamente como “meios de ligação, vias ou linhas de percurso”, não tendo, portanto, a intenção de local de permanência. A circulação era, a princípio e em sua maioria, de “pedestres, cavaleiros, redes ou cadeirinhas carregadas por escravos”. Havia também o uso das ruas como forma de recreação, principalmente procissões, que eram (e continuam sendo nos dias de hoje) uma das mais importantes atividades urbanas.

A arquitetura não pode, porém, ser dissociada do espaço físico no qual se insere e se organiza – o aglomerado urbano, em especial – que lhe confere peculiares condicionamentos e específicos determinantes que se vinculam a variados aspectos como a topografia dos locais e a predominância das atividades econômicas nela exercida, além de – na época do Brasil Colônia – se prender, ainda, a critérios então vigentes para as urbanizações. Entre esses critérios incluíam-se, por exemplo, a preferência pelos sítios mais elevados que favoreciam, naturalmente, melhores condições defensivas. (DE MELLO, 1985, p. 65)

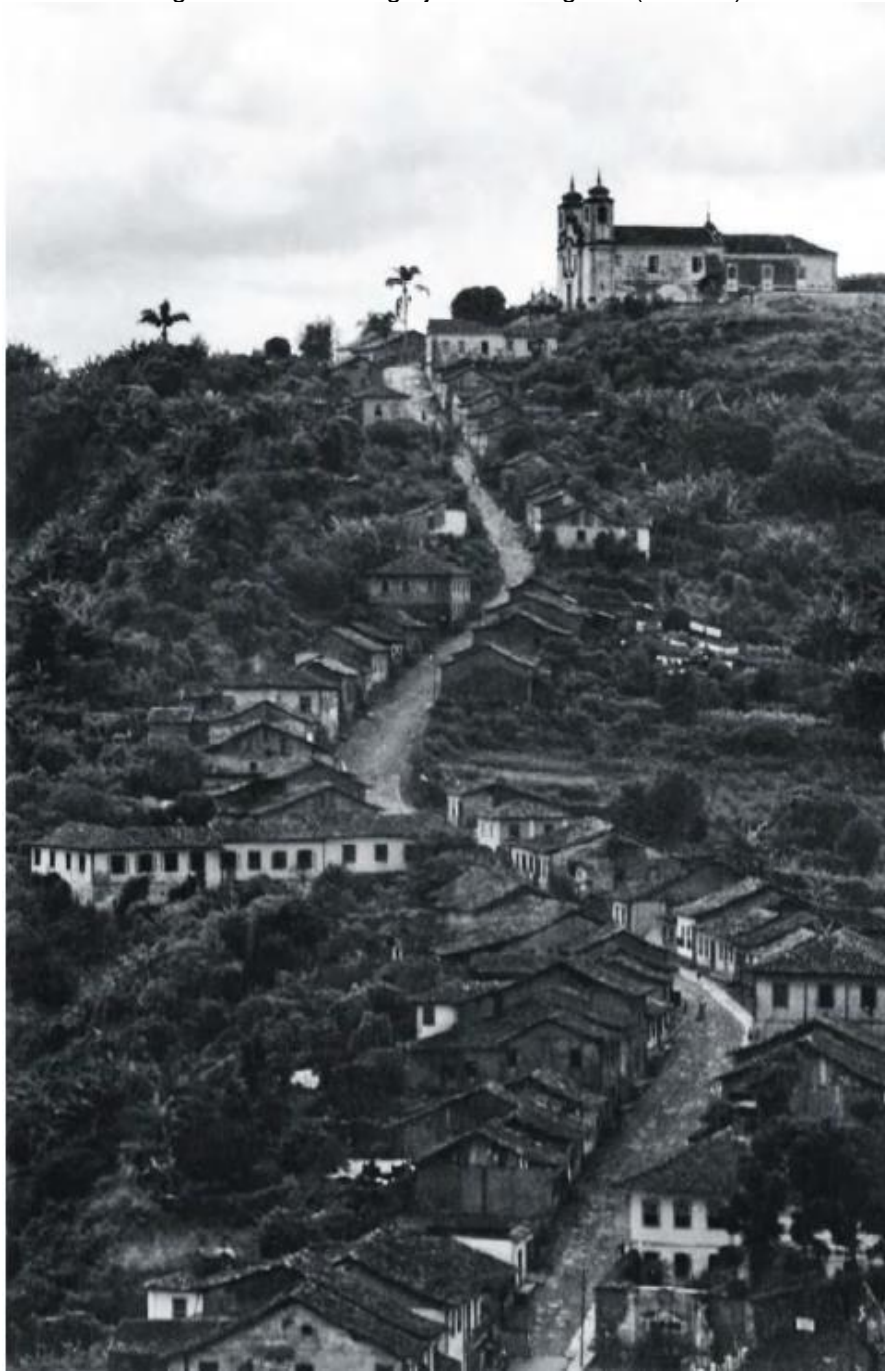
Ainda de acordo com Reis Filho (1968), as praças eram pontos de muitas das atividades urbanas, onde se realizavam reuniões de interesse religioso, civil e recreativo, além de atividades comerciais.

Figura 3: Praça Tiradentes (1941)



Fonte: IPHAN, 2008

Figura 4: Acesso à Igreja Santa Efigênia (séc. XV)



Fonte: IPHAN, 2008

As figuras acima tem o intuito de proporcionar a dimensão, e demonstrar a caracterização da cidade de acordo com a sua formação singular, e demonstra os assuntos abordados como entraves a acessibilidade, no que se refere à sua topografia, relevo, a formação urbana. Na figura pode se perceber a conurbação de vilas entre os morros, as esreitas ruas e vielas.

3.5.1 A Praça Tiradentes

A praça Tiradentes fica localizada no centro da cidade e é a principal via de acesso à cidade, além de ser um dos seus principais pontos turísticos. Na praça, estão a Câmara Municipal, o Museu da Inconfidência, a Escola de Minas (antigo palácio dos governadores e que abriga o museu de Mineralogia) e pontos comerciais diversos. Portanto, o fluxo de veículos e pedestres nessa região é intenso durante todo o dia.

De acordo com Vieira (2018) em um diagnóstico de mobilidade urbana foi realizado pelo IPHAN, foram apontados diversos problemas como largura das calçadas (figura 4), sendo consideradas estreitas, além da ausência de sinalização adequada, congestionamento de veículos na área central, onde se concentram as atividades comerciais e institucionais, estacionamento insuficiente e necessidade de melhoria do transporte coletivo(figura 5). Ainda segundo Vieira (2018), o estudo diagnóstico alerta também para o fato de a Praça Tiradentes ter se tornado um espaço de grande circulação e de estacionamento de táxis, ônibus e veículos de carga.

Para a adequação da praça, foi realizada uma proposta de implantação de calçadas mais largas e definição de espaços para circulação de pedestres e veículos no seu núcleo, sendo que algumas destas sugestões já foram realizadas.

Figura 4: Calçada da praça Tiradentes



Fonte: COSTA, 2016, p.71

Figura 5: Congestionamento de veículos na Praça Tiradentes



Fonte: Acervo Pessoal do Autor

Mesmo tendo sido realizadas algumas adequações, como o rebaixamento do meio-fio em alguns pontos do centro da praça, a acessibilidade é considerada insuficiente. A largura das calçadas é irregular, de aproximadamente 1 metro, mas podendo chegar a 90 centímetros em alguns pontos, e com barreiras, como placas de sinalização, lixeiras e caixas de inspeção, além de o piso ser derrapante e irregular. (COSTA, 2016)

3.5.2 A Rua São José

Além dos vários fatores que vem a ser um empecilho para a promoção da acessibilidade nas cidades históricas, outros agravantes como o interesse de comerciantes e moradores por espaços que lhe são uteis sejam por motivos pessoais ou econômicos, acaba por ser determinante, na não implementação de algumas modificações.

A rua São José é um exemplo de tentativas de implementações, no qual a Prefeitura de Ouro Preto tem considerado a acessibilidade nas suas intervenções. As dificuldades encontradas ainda são muitas e tem-se como exemplo a diferença da cota entre a entrada das edificações e as calçadas (Figura 133) e a inclinação acentuada das vias que dificultam a circulação, chegando em alguns locais a justificar a colocação de corrimão.

Nesse local, foram alargadas as calçadas, diminuindo o número de pontos de estacionamento, além de terem sido implantadas rampas e definidas as áreas de embarque e desembarque, mas as implementações passaram por dificuldades diversas, como no exemplo da notícia abaixo:

“Cerca de 100 moradores e comerciantes de Ouro Preto (MG) foram às ruas nesta quinta-feira (30) para protestar contra a troca do calçamento da rua São José, a principal da cidade. Eles dizem que a substituição irá descaracterizar a via como patrimônio histórico”.

Na mesma reportagem ainda há de acrescentar-se que, segundo a lojista Marina Dobscha “O prefeito está aproveitando o trabalho da Sema para quebrar os passeios. A acessibilidade não será resolvida só com obras na rua São José. Isso é a desculpa para fazer da via um boulevard”. Por outro lado, “Gobbi [Secretário de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano] alega que comerciantes estão usando a argumentação sobre o patrimônio, mas a motivação seria interesse em vagas de estacionamento. “O alargamento para dar acessibilidade vai impossibilitar o estacionamento de carros na rua”, disse”.

Figura 6: Rua São José após revitalização (2014)



Fonte: Vieira, 2018, p. 62

Dessa forma, vê-se que a acessibilidade na cidade enfrenta motivações diversas para a não implementação de normas garantidas por lei, que tem interesses particulares e se fazem valer de outras questões que também são entraves para o não cumprimento das normas estabelecidas, como pretexto para a perpetuação de situações que beneficiam poucos. Portanto, há de se considerar que além dos entraves esperados, a educação, a ética e a conscientização da população são fatores primordiais para a promoção da acessibilidade em sítios históricos.

3.5.3 O Museu de Inconfidência

O intuito dessa breve passagem pelo Museu da Inconfidência, que teve grande representatividade no contexto da cidade, é exemplificar como os fatores da preservação podem ser convergidos em prol da acessibilidade, desde que feitos com responsabilidade e respeito à edificação. A edificação, de enorme valor histórico e cultural e que foi modificada ao longo do século XX, hoje é considerada um atrativo turístico acessível na cidade. A proposta desde o início era de construir um prédio imponente, símbolo do poder (figura 7). Nota-se que não há no projeto desse espaço, elementos que identifiquem soluções técnicas compatíveis com as normas da acessibilidade. O fato é perfeitamente compreensível, dado que na época de sua

construção os padrões de construção tinham pouca ou nenhuma importância no que se referia à acessibilidade.

Em relação às modificações contemporâneas realizadas na edificação do Museu da Inconfidência, foram feitas algumas adaptações em melhorias da acessibilidade, no início dos anos 2000, as quais estão listadas a seguir.

Figura 7: O Museu da Inconfidência



Fonte: conhecendomuseus.com.br, 2016

Segundo Vieira (2018), estas adaptações foram permitidas em acessos internos, ou seja, não foi contemplado o acesso externo, considerando-se que ele não atende às normas no quesito de estacionamento reservado e não há rota acessível no entorno do prédio. As adaptações foram as seguintes:

- Colocação de rampa lateral de acesso ao prédio;
- A implantação de um elevador ao lado da portaria, no interior do prédio
- Banheiros adaptados;
- Bebedouro adaptado;
- Incrições em braile de alguns itens;
- Mecanismo para transportar cadeira de rodas sobre degraus para entrar no museu pelas escadas.

Essas adaptações serão mostradas com as figuras 8, 9 e 10 a seguir.

Figura 8: Rampa de acesso ao Museu da Inconfidência (Antiga Câmara)



Fonte: COSTA, 2016, p.71

Figura 9: Elevador no Museu da Inconfidência



Fonte: COSTA, 2016, p.71

Figura 10: Mecanismo de transporte inclinado de uma cadeira de rodas



Fonte: COSTA, 2016, p.71

O Museu da Inconfidência ainda conta com um acesso lateral através de rampa, e conta com uma cadeira de rodas para visitantes, o que é uma solução paliativa, que pode constranger o visitante pela dificuldade do acesso marginalizado, visto que de acordo com as leis, os acesso deveria ter as mesmas condições de acessibilidade para todos os visitantes.

3.5.4 O Museu Casa dos Contos

A Casa dos Contos, é considerada um dos mais prestigiados monumentos do barroco mineiro. O museu fica localizado na Rua São José, ao lado do Córrego de Ouro Preto, antigo Tripuí, que pode ser atravessado pela Ponte dos Contos, antiga Ponte São José, datada de 1744 (figura 11).

O Casarão foi construído entre 1782 e 1784 pelo negociante e contratador de impostos português João Rodrigues de Macedo. O projeto arquitetônico é atribuído ao Mestre Antônio de Souza Calheiros e conta com o detalhe dos tetos pintados por Manoel da Costa Ataíde, militar, celebrado pintor e decorador brasileiro e um importante artista do Barroco-Rococó mineiro, sendo considerada na época a casa mais cara da Capitania de Minas Gerais, avaliada no ano de 1803 em 40

contos de réis. No imóvel, Macedo tinha a função de administrar e arrecadar as Entradas e Dízimos. Deste modo a casa já desde seus primórdios teve ligação com o sistema financeiro, sendo conhecida na época como "Casa dos Contratos" (MINISTÉRIO DA ECONOMIA, s/d *apud* FERRAZ, 2004).

Figura 11: O Museu Casa dos Contos, 2019



Fonte: <https://www.guiadasartes.com.br/minas-gerais/ouro-preto/casa-dos-contos>, 2019

O imóvel hoje utilizado como museu já teve diversas funções desde sua construção. Entre os anos 1820 a 1844, a casa foi ampliada, incorporando à Casa dos Contos a Casa de Fundição do Ouro e a Casa da Moeda, para assim poder exercer juntamente a função de Secretaria da Fazenda no mesmo local ocupado pelo Tesouro Nacional.

Desde a transferência da capital do Estado para Belo Horizonte, em 1897, o imóvel novamente passou a ser ocupado simultaneamente pelos Correios e pela Caixa Econômica, o que respalda o tamanho e importância da edificação, sendo assim, o monumento recebeu várias modificações, e no ano 1970, a Prefeitura Municipal ocupou o prédio.

No ano de 1973, o Ministério da Fazenda novamente assumiu o casarão, e o transformou em um Centro de Estudos do Ciclo do Ouro, com o intuito de pesquisa da história econômico-fiscal do Ciclo do Ouro. Após o Ministério da Fazenda assumir o local e transformá-lo em museu, diversos acervos históricos

foram filmados, fotografados e escritos, com o objetivo de disponibilizar os acervos para pesquisas e elaborações de trabalhos sobre o Ciclo do Ouro, a história de Minas Gerais e do Brasil.

A casa dos contos é tombada pelo IPHAN e registrada no livro *Belas Artes* e foi completamente restaurada. Durante o processo de restauração do imóvel, foram encontradas pinturas debaixo de forros e em paredes e algumas estruturas e detalhes arquitetônicos anteriormente perdidos (MINISTÉRIO DA ECONOMIA, s/d *apud* FERRAZ, 2004).

Dentre as modificações feitas no prédio durante a restauração estão modificações no telhado que buscaram reforçá-lo e, ao mesmo tempo, manter a aparência do projeto original de Macedo. Durante as reformas foram instalados alguns itens para a adequação do edifício as normas contemporâneos, como para-raios, tensores, extintores de incêndio, passarelas e iluminação sobre o telhado, mas nota-se a total ausência de modificações ou adequações no que se refere diretamente a acessibilidade.

Figura 12: O Interior da Casa dos Contos



Fonte: <http://www.mineirosnaestrada.com.br/casa-dos-contos-ouro-preto>, 2019

Figura 13: Escada no interior da Casa dos Contos



Fonte:<http://www.mineirosnaestrada.com.br/casa-dos-contos-ouro-preto>, 2019

Por se tratar de um imóvel tombado e com poucas possibilidades de modificações, o Museu Casa dos Contos não conta com diversidade de acessibilidade em seu interior (figura 12), sendo somente disponibilizada uma cadeira de rodas para o visitante, ainda que para o acesso ao segundo patamar do casarão seja necessário a utilização de uma escada de grande inclinação e proporção (figura 13). O acesso ao museu restringe os espaços por falta de acessibilidade, e pode constranger o visitante PCD, que tem seu espaço de visitação delimitado perante outro cidadão, visto que o acesso à cultura e informação é um direito estabelecido por lei.

Na Figura 13, fica evidenciado que os entraves sobre acessibilidade e modificações em estruturas tombadas nem sempre tem a melhor solução para as pessoas que necessitam de um atendimento diferenciado, aos quais muitas vezes são impedidos de utilizar dos espaços públicos pela total falta de acesso à lugares,

sendo que estes, por maior que seja o esforço do atendimento em tornar acessível a visita, pode por muitas vezes constranger o indivíduo que tenha deficiência ou mobilidade reduzida, pelo simples fato de que este demanda de mais atenção do que os usuários comuns em seu percurso.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na introdução é apresentada a questão que norteou esse estudo: Como são as ações no âmbito da acessibilidade e mobilidade urbana existentes em pontos turísticos na cidade histórica de Ouro Preto e como são essas apresentadas nos trabalhos científicos? Apresentou-se, também, o objetivo geral de reconhecer os diferentes tipos de iniciativas que promovam a acessibilidade no espaço público no Centro Histórico de Ouro Preto, considerando a legislação vigente e as discussões sociais nesse aspecto, além de algumas definições e reflexões teóricas que embasam a pesquisa. Primeiramente abordou-se questões sobre PCD e acessibilidade, sendo que para falar sobre PCD foram mostrados os modelos de deficiência e as definições dos diversos tipos de deficiência segundo o Ministério do Turismo.

No terceiro capítulo, foram feitas reflexões mais específicas sobre esses assuntos no contexto da cidade histórica de Ouro Preto. Para uma boa explicação o estudo aborda como e em que situação esta foi fundada, se desenvolveu, enfrentou um êxodo e se estabeleceu como Patrimônio Cultural da Humanidade. Em seguida tratou-se da questão da acessibilidade das PCDs, trazendo quatro pontos turísticos da Cidade que expõem a relação com a conservação dos EPPs em Ouro Preto. No capítulo final, foram analisados seis trabalhos acadêmicos sobre esse assunto.

Conclui-se assim que existem dificuldades enfrentadas em relação à acessibilidade e a preservação do patrimônio. Há também uma preocupação para além dos edifícios, monumentos e vias públicas, apesar destes ainda estarem presentes, uma preocupação com a subjetividade das PCDs que estão em contato direto com o espaço público patrimonial, mas às vezes não conseguem acessá-lo. Este é um assunto que pode ser bastante explorado para que soluções surjam a partir de novos estudos.

A pesquisa conclui os objetivos analisando documentalmente os avanços da acessibilidade em espaços públicos patrimoniais na Cidade de Ouro Preto, ainda que deficientes, mesmo estando, em sua grande maioria, normatizados por lei e definições para que as medidas acerca da acessibilidade sejam promovidas em qualquer espaço público. Os entraves para tais modificações perpassam por diversos fatores, aos quais as definições acabam sendo contraditórias entre a promoção de acessibilidade do cidadão com deficiência, os interesses da

comunidade, e as normativas para modificações em espaços públicos patrimoniais. A cidade conta com enorme potencial de crescimento da demanda turística, e não é razoável almejar crescimento econômico desprezando o acesso e consumo de uma parcela de 23% do total da população do país. A realidade da cidade acompanha o processo de crescimento da promoção de acessibilidade no Brasil, onde não há grande incentivo e conscientização do respeito e importância da inclusão social do cidadão deficiente.

O trabalho tem contribuições efetivas para a reflexão e análises futuras sobre o tema na cidade, pois aborda o tema de acordo com diferentes perspectivas e áreas da ciência, com o intuito de uma maior amplitude do tema e discussão do assunto. em busca de soluções para implementações e modificações nos EPP's no que se refere à acessibilidade.

Para complementação de futuros estudos no segmento de acessibilidade em Ouro Preto, é importante um maior número de análises sobre as ações promovidas no âmbito da acessibilidade em outros espaços públicos na cidade, a infraestrutura nos meios de hospedagem e estabelecimentos privados, para uma análise da acessibilidade na cidade com maior amplitude, para que estas pesquisas possam contribuir para novas ideias e soluções no que diz respeito inclusão da pessoa com deficiência.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, 2004.

BENEDINI BRUSADIN, L.; AKEMI KUMAGAI, A. La acogida humana y las prácticas de accesibilidad en la ciudad patrimonio de Ouro Preto. **Estoa. Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca**, v. 7, n. 12, p. 83-91, 29 dez. 2017.

BICALHO, Tácia Noele Fonsceca. **Representações sociais de acessibilidade por gestores do setor hoteleiro de Ouro Preto- MG**. Monografia (Graduação em Administração) - Instituto de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal de Ouro Preto, Mariana, 2017.

CARTA DE VENEZA. Carta Internacional sobre a Conservação e o Restauo de Monumentos e Sítios. In: **II Congresso Internacional dos Arquitectos e Técnicos dos Monumentos Históricos, Veneza**. 1964.

COSTA, Raissa Keller. **Acessibilidade e preservação no patrimônio cultural da cidade de Ouro Preto, Minas Gerais**. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável)–Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2016.

FERRAZ, Eugênio. **A Casa dos Contos de Ouro Preto: ensaio histórico e memória da restauração no ano do seu bicentenário**. 2ª edição (revista e ampliada). Editora C/Arte. Belo Horizonte, 2004.

MELO, Natália Rodrigues de. **Pelos percursos da acessibilidade: afeto e apropriação nas ambiências de uma cidade histórica**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura)- da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

MENICONI, Rodrigo Otávio de Marco. **A construção de uma cidade monumento: o caso de Ouro Preto**. Minas Gerais: Dissertação (mestrado em Arquitetura e Urbanismo)–Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1999.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Turismo e Acessibilidade**: manual de orientações, 2006.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Histórico da Casa dos Contos**. Acesso em 13 de dezembro de 2019. Disponível em: <<http://www.fazenda.gov.br/museus/casa-dos-contos/historico?fbclid=IwAR0TRHfy9bN9a6TNazCfFDk0z881dpwgBsuo2DciD4CedM0BBQoWpbEROo>>

NATAL, Caion Meneguello et al. **Ouro Preto: a construção de uma cidade histórica**. 1891-1933. 2007.

OLIVEIRA, Benedito T. de. **Em Defesa de Ouro Preto**. 2003. Disponível em: <<http://au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/113/em-defesa-de-ouro-preto-23543-1.aspx>>. Acesso em: 20 jun 2019.

OURO PRETO.**Plano Diretor**.2006.

Túlio Cardoso Ramos, Jairo Rodrigues da Silva y Ricardo Eustáquio Fonseca Filho (2018):“Acessibilidade e mobilidade urbanas de city-tour a pé em Ouro Preto/MG: turismo e geotecnologias”,**Revista Turydes: Turismo y Desarrollo**, n. 25 (diciembre / dezembro 2018).

SILVA, Domingos Sávio Gonzaga da. **Acessibilidade e Humanização em contraponto a arquitetura de Ouro Preto**: patrimônio deficiente de mobilidade. Monografia (Graduação em Jornalismo) - Instituto de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal de Ouro Preto, Mariana, 2019.

SILVA, R. H. T.; BRUSADIN, L. B. O uso turístico do patrimônio cultural em Ouro Preto. **Revista de Cultura e Turismo**, v. 6. n. 1. Disponível em: <<http://www.repositorio.ufop.br/handle/123456789/4286>>. Acesso em: 11dez. 2019.

SILVEIRA, Denise Tolfo e CÓRDOVA, Fernanda Peixoto. **A pesquisa científica**. In GERHARDT, Tatiana Engel e SILVEIRA, Denise Tolfo (orgs.). Métodos de pesquisa. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.

SOCIEDADE, DAS NAÇÕES. **Carta de Atenas**, 1931. In: INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Cartas patrimoniais (Caderno de documentos nº 3). Brasília: IPHAN, 1995.

VASCONCELLOS, Sylvio de. **Vila Rica: formação e desenvolvimento - Residências**. Perspectiva, 1977.

VIEIRA, Adriana. **Acessibilidade no espaço público patrimonial**. Tese (Doutoramento em Arquitetura)– Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa, São Paulo, 2018.