

POTENCIALIDADE DE LAZER ATRAVÉS DO TURISMO INCLUSIVO EM CIDADES HISTÓRICAS: ESTUDO DE CASO DA CIDADE DE OURO PRETO, MG

Recebido em: 14/05/2013

Aceito em: 12/11/2013

*Natália Rodrigues de Melo*¹
Universidade Federal do Rio de Janeiro
Rio de Janeiro – RJ – Brasil

*Cristiane Rose da Siqueira Duarte*²
Universidade Federal do Rio de Janeiro
Rio de Janeiro – RJ – Brasil

*Regina Cohen*³
Universidade Federal do Rio de Janeiro
Rio de Janeiro – RJ – Brasil

RESUMO: A acessibilidade consiste na possibilidade e na condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos. Não somente nos locais de vivências esses requisitos são necessários, mas também em locais de visitação e de lazer, em que toda a oferta turística esteja acessível, configurando o turismo inclusivo. Tratamos no presente artigo das cidades históricas, pois elas constituem-se em patrimônio cultural da nação e desempenham papel importante nas construções identitárias da sociedade. No entanto, nem sempre as condições de acessibilidade permitem o fácil acesso de todas as pessoas aos locais tombados, também transformados em atrativos culturais, dificultando a emergência de relações de afeto e pertencimento. Este artigo trata das potencialidades de lazer através do turismo inclusivo na cidade de Ouro Preto, MG, Brasil, a partir de alguns dados obtidos na pesquisa de Mestrado realizada no Programa de Pós-graduação em Arquitetura, PROARQ, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, intitulada “*Pelos percursos da acessibilidade: afeto e apropriação nas ambiências de uma cidade histórica. Estudo de caso em Ouro Preto,*

¹ Turismóloga e Mestre em Arquitetura pelo Programa de Pós-graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

² Arquiteta e Doutora pela Université de Paris I (Pantheon-Sorbonne). Atualmente é professora Titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Regina Cohen é ² Arquiteta e Doutora pela Université de Paris I (Pantheon-Sorbonne). Atualmente é professora Titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Regina Cohen é Arquiteta e Doutora em Psicossociologia de Comunidades e Ecologia Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Atualmente é pós-doutoranda em Arquitetura pela Universidade Federal do Rio de Janeiro.

³ Arquiteta e Doutora em Psicossociologia de Comunidades e Ecologia Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Atualmente é pós-doutoranda em Arquitetura pela Universidade Federal do Rio de Janeiro.

MG”. Para a análise nos pautamos no método dos Percursos Urbanos Comentados e de instrumentais metodológicos como entrevistas e questionários. Diante disso, ilustramos os resultados obtidos e fizemos algumas sugestões a fim de melhorar a acessibilidade para o pleno desenvolvimento de práticas de lazer na cidade histórica pesquisada e atentar para a importância da acessibilidade em todos os lugares.

PALAVRAS CHAVE: Atividades de Lazer. Turismo Inclusivo. Ouro Preto.

POTENTIALITY OF LEISURE THROUGH INCLUSIVE TOURISM IN HISTORIC CITIES. CASE STUDY OF THE CITY OF OURO PRETO, MG

ABSTRACT: Accessibility consists of the possibility and the condition of reach, perception and agreement for use, with security and autonomy of constructions, space, furniture, urban equipment and elements. These requirements are necessary not only in the places of experiences, but also in visitation and leisure places, where the entire touristic offer is accessible, which configures the inclusive tourism. In the present article, we are talking about historical cities, as they are the historical heritage of the nation and play an important role in the identity constructions of society. Nevertheless, not always the conditions for accessibility allow for the easy access of all people in the historical sites that are also cultural attractions, hindering the emergence of relationship of caring and belonging. This article deals with the potential of leisure through inclusive tourism in the city of Ouro Preto, MG, Brasil, from some data in the research conducted in the Masters Course by the Program of Post-Graduation in Architecture, PROARQ, from the Federal University of Rio de Janeiro, entitled “*Pelos percursos da acessibilidade: afeto e apropriação nas ambiências de uma cidade histórica. Estudo de caso em Ouro Preto, MG*” (*By paths of accessibility: affection and ownership in a historic town ambiance. Case study in Ouro Preto, MG*). For the analysis, we relied on the Commented City Walks method and methodological instruments such as interviews and questionnaires. Therefore, we illustrated the results and made some suggestions to improve the accessibility of the historic city surveyed and call attention to the importance of accessibility everywhere.

KEYWORDS: Leisure Activities. Inclusive Tourism. Ouro Preto.

Introdução

Ao tratar das questões da acessibilidade, no ambiente urbano, é preciso verificar onde habita a deficiência, porque, para o pleno desfrute e conhecimento do ambiente, é importante que ele esteja em sintonia e adequado para todo o público.

Segundo Cohen (2006), por muito tempo a ideia de deficiência estava no indivíduo que a possuía e, portanto, esse teria que se adaptar ao meio. Hoje, muitos

teóricos defendem que as dificuldades vividas pelas pessoas estão no ambiente externo, no qual se pode mencionar o ambiente sensível. A abordagem do “modelo médico” foi substituída pelo o “modelo social” de deficiência.

Dessa forma, a nomenclatura adotada pela Organização das Nações Unidas, ONU, desde 2006, no texto da Convenção sobre Direitos das Pessoas com Deficiência é “Pessoas com Deficiência” e não pessoas *portadoras de deficiência* ou *portadoras de necessidades especiais*, uma vez que a deficiência não define uma pessoa. Logo, o real conceito de deficiência passa a ser visto como um problema do espaço insuficientemente adaptado para acolher todas as pessoas: o ambiente precisa ser (re)pensado de forma eficiente.

Assumir que a deficiência está no espaço aponta para um longo processo no qual, além das melhorias no acesso físico, é necessário que atitudes e conceitos também mudem e sejam assimilados de forma correta. A acessibilidade, portanto, deve ser entendida como facilidade para todos, criando assim uma visão holística da sociedade, para, a partir da qual os espaços da cidade se tornam acessíveis e inclusivos.

Para Santos (1998), o espaço é cristalizador da desigualdade, uma vez que o planejamento urbano esteja balizado pelo mercado, e não pela população. Nesse sentido, muitos dos investimentos caminham na contramão dos anseios dos sujeitos e em favorecimento das mazelas por eles vividas. Por isso, o autor afirma que é necessário seguir um modelo cívico, em que os direitos sejam universalizados para que não haja privilégios apenas para alguns, com ações concretas e não excludentes perante a realidade existente, como no caso do espaço não acessível.

Diante disso, Santos (1998) defende que a acessibilidade seja fornecida para todas as pessoas, atendendo os diferentes níveis de mobilidade, ou seja, possibilitando a

movimentação, a comunicação e a informação de toda população em um espaço aglutinador. Complementando a definição, a Norma da Associação Brasileira de Normas Técnicas (NBR 9050/2004, ABNT) define a acessibilidade como a possibilidade e a condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos.

Levando em consideração os obstáculos da acessibilidade no meio ambiente, as discussões acerca das leis e normas apontam a acessibilidade como um direito humano universal, e deve ser cumprida, antes de idealizada.

Segundo a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência - decretada em 2006 e ratificada pelo Brasil em 2008 - todos possuem igualdade perante a lei. Os direitos civis, políticos, econômicos, sociais e culturais das pessoas devem ser respeitados, sobretudo pelos órgãos competentes e por toda sociedade.

Ademais, as pessoas com deficiência têm direitos a usufruírem de qualquer espaço, inclusive àqueles tombados como patrimônio cultural. As cidades detentoras desses espaços são as chamadas cidades históricas e elas são consideradas significativas pela presença de um tempo passado "ainda vivo" e são compreendidos como locais em constante transformação, no qual as marcas do tempo se fazem presentes em construções, obras de arte, histórias e estética (JOKILEHTO, 2002), ao mesmo tempo em que participam do cotidiano de seus habitantes atuais.

O traçado urbano de cidades históricas mais antigas, porém, é muitas vezes, composto por locais estreitos e tortuosos, já que esses espaços foram construídos prezando pelo deslocamento a pé ou movido por tração animal. Muitas vezes essa configuração não atende as diferentes formas de mobilidade, incluindo o deslocamento

de pessoas com deficiência, desprezando assim as diferenças. Além disso, algumas vezes, a topografia também é um elemento complicador, pois essas cidades foram pensadas como localidades defensivas, reduzindo assim os acessos. (ZANIRATO, 2008)

Embora o Brasil tenha assistido muitas de suas cidades históricas passarem por um processo de evasão habitacional e empobrecimento da população residente, verifica-se que grande parte dessas cidades ainda possuem forte influência na formação da identidade das pessoas ou passam a ter novos usos que podem, ou não, garantir a permanência do patrimônio edificado e urbano.

Um desses casos é a cidade de Ouro Preto, Minas Gerais, que possui um dos maiores acervos patrimoniais do Brasil, e por essa razão, um perímetro tombado e reconhecido como patrimônio da humanidade, tendo sempre seus usos reformulados em razão das necessidades das pessoas. No entanto, as melhorias da acessibilidade por vezes são postergadas, dadas a algumas políticas de preservação patrimonial.

De acordo com a Carta de Washington (ICOMOS BRASIL, 1986), ao se tratar de acessibilidade, as novas funções de uma cidade histórica devem ser compatíveis com o seu caráter. Embora as adaptações requeiram cuidadosas instalações, a introdução de elementos contemporâneos e que não perturbem a harmonia do conjunto, contribuem substancialmente para o seu enriquecimento.

Levando isto em consideração, este artigo trata das potencialidades de lazer através do turismo inclusivo na cidade de Ouro Preto, MG, Brasil, a partir de alguns resultados da pesquisa de Mestrado realizada no Programa de Pós-graduação em Arquitetura, PROARQ, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, intitulada *“Pelos percursos da acessibilidade: afeto e apropriação nas ambiências de uma cidade*

histórica. Estudo de caso em Ouro Preto, MG". Enfocamos, portanto, o lazer através do turismo inclusivo, considerando que a cidade pesquisada é um grande polo indutor do turismo e, assim, deve-se pensar o visitante com deficiência, que busca pelo lúdico, como mais um elemento humano da cidade envolvido nas discussões e adequações de acessibilidade e mobilidade urbana necessárias, frente ao patrimônio cultural.

Diante disso, buscamos evidenciar em nosso trabalho os déficits do meio ambiente para a adesão do lazer por meio do turismo inclusivo e como as pessoas, com ou sem deficiência, enxergam a acessibilidade e a mobilidade urbana para o público com deficiência que busca por este lugar em seus momentos de não trabalho.

Turismo Inclusivo

O turismo inclusivo busca agregar os mais diferenciados tipos humanos, sejam eles trabalhadores para o *tour*, comunidades receptoras, e principalmente os visitantes que procuram por determinadas localidades. Na mesma linha do Desenho Universal⁴ na arquitetura, chamamos de Turismo para Todos à modalidade que busca atender o mais diverso público que viaja em busca de lazer. (SHIMOSAKAI, 2013)

O turismo inclusivo parte do princípio que a inclusão social é o caminho ideal para se construir uma sociedade para todos, permitindo o cumprimento de deveres de cidadania e o gozo dos direitos civis, políticos, econômicos, sociais, culturais, de desenvolvimento, e claro, de lazer, diversão e recreação. (SASSAKI, 1997).

Segundo Panosso Netto e Panno (2010), grande parte das pessoas não consegue conviver com o Outro e com a diversidade, não entendendo as diferentes

⁴ Desenho Universal é a concepção dos espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade. (BRASIL. Decreto Federal 5296 de 2004, s/p). Assim sendo, o Desenho Universal pode ser considerado como uma atitude projetual que favorece o compartilhamento do espaço por todos os cidadãos.

necessidades. Nem sempre aqueles que planejam os espaços e atividades turísticas e lúdicas levam em conta as diferenças físicas, sensoriais e intelectuais entre as pessoas e, acabam concebendo condições apenas para pessoas que andam, enxergam, ouvem, e as deficiências são tratadas como se não existissem.

Apesar de o Brasil dispor de leis bastante avançadas, Carleto ilustra que,

O Brasil está entre as últimas colocações no que se refere ao cumprimento das leis e das condições de acessibilidade. A resposta disso pode ser porque não existe aqui o capital igual de países mais desenvolvidos, como EUA e Japão, exemplos de acessibilidade. No entanto, mesmo não tendo a renda suficiente para mudar as calçadas e adaptar as edificações, com o respeito e entendimento das pessoas é possível reverter essa situação e fazer com que as pessoas com deficiência física possam exercer sua cidadania. (CARLETO apud PANOSSO NETTO e PANO, 2010, p. 6).

O último Censo realizado no Brasil em 2010 mostra que 23,9% de pessoas brasileiras declararam ter alguma deficiência, representando um número significativo de possíveis viajantes a se considerar. Além disso, esse número pode ser acrescido de pessoas idosas, que passaram a se interessar pelo turismo em grupos de terceira idade, e que não possuem mais as mesmas características físicas de pessoas jovens, apresentando dificuldades de mobilidade e deficiências sensoriais. Assim, o crescente número de pessoas interessadas em fazer turismo como forma de lazer pode ser um incentivo a mais para o desenvolvimento de facilidades para a diversidade cultural e social, corroborando para um acréscimo benéfico na história do local.

Segundo a Lei Geral do Turismo, de 17 de setembro de 2008, no Art. 5º, a Política Nacional de Turismo tem por objetivo “democratizar e propiciar o acesso ao turismo no País a todos os segmentos populacionais, contribuindo para a elevação do bem-estar geral”. No Art. 6º, inciso V, está relatado que o turismo tem o intuito de:

Promover a incorporação de segmentos especiais de demanda ao mercado interno, em especial os idosos, os jovens e as pessoas portadoras de deficiência [sic] ou com mobilidade reduzida, pelo incentivo a programas de descontos e facilitação de deslocamentos, hospedagem e fruição dos produtos turísticos em geral e campanhas institucionais de promoção (BRASIL. Lei Geral do Turismo, 2008, s/p).

O turismo é uma atividade que coloca a pessoa perante o seu potencial, uma vez que a impele ir e conhecer por si só – mesmo que em grupo, pois o conhecimento é pessoal – o destino escolhido e para isso ela precisa ter autonomia. Diante disso, compartilhamos a ideia de Mendes e Rains (2012), de que o turismo, como prática lúdica, possibilita às pessoas com deficiência conhecer suas capacidades e desenvolver suas habilidades, de maneira prazerosa, no contato com os ambientes diversos e pessoas fora do círculo habitual. Por isso, é importante que lhes seja possibilitada maior participação no *trade*, fazendo com que elas migrem do papel de coadjuvantes para o de protagonistas.

Portanto, é direito da pessoa com deficiência se deslocar de seu lugar de origem para outro, com intuito de desfrutar dos atrativos, e ali poder se hospedar, deslocar e circular, com todo respaldo, pois é dever do Estado, dos organizadores do *trade*, do Poder Público e da sociedade civil fomentar, planejar e concretizar adaptações que promovam a inclusão de todos nos espaços turísticos.

Propiciar mais acesso ao turismo, ao lazer, ao ócio, à diversão, à cultura e à informação possibilita, não somente ao público com deficiência, mas a todos os tipos de turistas, de se apropriarem da essência da cidade que, segundo Grinover (2006), é justamente o estímulo à aproximação entre seus habitantes, criando, portanto, a interação social e, dessa forma, definindo o espaço urbano como público, acessível, lugar das diferenças, da heterogeneidade.

A importância turística em Ouro Preto

O fato de pertencer ao patrimônio cultural nacional propiciou a Ouro Preto um importante crescimento econômico, uma vez que atraiu um substancial número de turistas. Esse fato aconteceu de forma deliberada, uma vez que o incremento de políticas preservacionistas vinha imbuído de sentido nacionalista a fim de mostrar o “verdadeiro” Brasil aos brasileiros.

De acordo com Brusadin (2011), a política de Getúlio Vargas, presidente do Brasil de 1930 a 1945⁵, ampliou a possibilidade de atrair o turista para Ouro Preto, uma vez que criou, em sua gestão, o Museu da Inconfidência, na antiga Casa de Câmara e Cadeia de Ouro Preto e, posteriormente, viabilizou a criação do Grande Hotel. Nesse mesmo período, Manuel Bandeira publicou o *Guia de Ouro Preto*, que foi importante para diversos pesquisadores no entendimento da cidade, ao mesmo tempo em que despertava a curiosidade do conhecimento *in loco*, criando assim mais condições de viagens e visitações à cidade.

O grande interesse despertado pela cidade tricentenária se deu pela história originada com a junção de diversos arraiais espalhados em locais estratégicos para a extração do ouro, e, por essa razão, vivenciou vários acontecimentos, escrevendo na história do Brasil fatos marcantes e importantes.

Fundada em 1698 por Antônio Dias, foi somente em 1711 que recebeu o primeiro nome, Vila Rica. No ano de 1720, a Vila transformou-se na capital de Minas Gerais, e em 1825 tornou-se a Imperial Cidade de Ouro Preto, título concedido por D. Pedro I, quando foi proclamada a Independência do Brasil. (BANDEIRA, 1963). Dentre

⁵ Getúlio Vargas ainda governou o Brasil como presidente da república por 3 anos e meio, de janeiro de 1951 até agosto de 1954, no entanto, o período que fez interferências na cidade de Ouro Preto foi correspondente ao seu primeiro mandato, que durou 15 anos ininterruptos.

os vários ocorridos em terras ouro-pretanas, com certeza, a Inconfidência Mineira foi a que ganhou mais destaque pelo país.

Segundo Bandeira (1963,) em 1789, com a Inconfidência Mineira, buscou-se retirar a Coroa Portuguesa do domínio do país e estabelecer um país livre. Porém, essa tentativa fracassou e, em 18 de abril de 1792, os conspiradores foram sentenciados, levando o mártir Tiradentes a ser condenado à forca e ao esquartejamento. Após esse episódio, a cidade foi se esvaziando, acentuando esse processo quando da transferência da Capital.

A mudança da capital mineira já estava prevista na primeira constituição republicana do Estado, promulgada em 1891. Belo Horizonte, a nova capital, começa a ser construída em fevereiro de 1894. Com a perda da centralidade política e administrativa, Ouro Preto submerge em um período de esquecimento, estigmatizada como cidade decadente, velha, atrasada (NATAL, 2007, p. 1.)

Ouro Preto começou a enfrentar uma crise pelo esvaziamento, com as pessoas se mudando para a nova capital e demais cidades prósperas da região. Entretanto, esse “esquecimento” foi de suma importância para a preservação dos monumentos arquitetônicos, mesmo que famílias tradicionais e algumas histórias arraigadas tenham se perdido com a diáspora. Como não havia mais pessoas interessadas naquela cidade, o abandono foi certo e muitos dos bens se mantiveram intactos.

Foram-se as pessoas e todo o montante do ouro, mas o que restou foi o suficiente para que Ouro Preto ainda permanecesse viva o suficiente para engendrar nas páginas do Brasil, sua importância. Ficou para a cidade a historicidade impregnada nos casarios, fontes, ruelas e igrejas.

Por essa razão e por políticas de preservação dos monumentos brasileiros, Ouro Preto foi declarada pelo Governo Federal, em 12 de julho de 1933, com o decreto

nº. 22.928, oficialmente como monumento nacional, consolidando assim o título de cidade histórica. Quando da criação do SPHAN, em 1937⁶ e sua inscrição no Livro do Tombo, em 1938, Ouro Preto passou para a tutela de um órgão federal especializado em preservar os patrimônios históricos brasileiros.

Passados os anos, em 1979, Aloísio Magalhães⁷, diretor-geral do agora Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, IPHAN, promoveu o primeiro Seminário do órgão na cidade de Ouro Preto. De acordo com Motta (1987), o objetivo era fomentar iniciativas de ação comunitária. Um ano após esse evento, Ouro Preto foi declarada Patrimônio Mundial pela UNESCO, reconhecida como Patrimônio da Humanidade, quando todos os casarios e monumentos, que faziam parte do perímetro tombado, estavam sob proteção.

Ouro Preto então se transformou em um grande polo turístico, em razão da valorização de seu patrimônio cultural. A cidade tornou-se “cidade monumento” e isso conferiu um caráter de atrativo em seu espaço e bens. Aproveitando-se das particularidades paisagísticas, históricas e culturais e tendo em vista a decadência da mineração, o turismo se tornou uma das principais atividades econômicas e de lazer e se expandiu a nível mundial.

Embora a história do turismo no Brasil possa remeter às primeiras décadas do século XX o início da exploração das viagens, foi somente

⁶ Em 1937, segundo Gonçalves (2002), com a instauração do Estado Novo – que aboliu liberdades democráticas elementares como o fechamento do Congresso Nacional, o fim das eleições, instituição da censura na imprensa etc.. - um novo panorama político foi consolidado para a implantação de um projeto modernizador, com o objetivo de criar um novo País sob uma ideologia nacionalista. Para isso, propostas políticas de modificação nas áreas de cultura e educação foram postas em prática pelo novo Ministro da Educação e Saúde, Gustavo Capanema, que convidou Rodrigo Melo Franco de Andrade para dirigir o IPHAN, com o intuito de auxiliá-lo nestas modificações.

⁷ Rodrigo Melo Franco de Andrade esteve à frente do IPHAN até a sua morte em 1969. Renato Soeiro ficou na direção pelos dez anos seguintes mantendo a política implantada por Rodrigo, e em 1979, Aloísio Magalhães assumiu a direção do órgão, e iniciou uma nova política para o patrimônio cultural brasileiro.

a partir da década de 1970 que a organização empresarial de agentes de viagens, operadoras, proprietários de hotéis e projetos governamentais consolidam [sic] o produto turístico “cidades históricas de Minas”. Considerando-se as publicações de livros, o aumento de hotéis e pousadas instalados na cidade, bem como a aparição da cidade nos cadernos de turismo, sugere-se a formação de um novo campo, a partir da década de 1970, a ser designado cidade histórica turística (ANDRIOLO, 2009, p. 164).

A partir da década de 1990 e nos anos subsequentes, o turismo passou a atrair cada vez mais pessoas à cidade, mais especificamente na sua área central tombada, proporcionando um novo dinamismo econômico e social. No entanto, atualmente, a falta de planejamento não possibilita que haja um controle e estimativa do fluxo de pessoas, nem saber qual o perfil da demanda, qual o percentual líquido que a atividade proporciona para a arrecadação municipal, desenvolvendo-se, como afirma Cifelli (2005, p. 151), sob o lema “preservação/depredação”. Acerca dessa questão, Choay relata:

Por sua vez, os monumentos e o patrimônio históricos adquirem dupla função – obras que propiciam saber e prazer, postas à disposição de todos; mas também produtos culturais, fabricados, empacotados e distribuídos para serem consumidos. A metamorfose de seu valor de uso em valor econômico ocorre graças à “engenharia cultural”, vasto empreendimento público e privado [...]. Sua tarefa consiste em explorar os monumentos por todos os meios, a fim de multiplicar indefinidamente o número de visitantes. (CHOAY, 2006, p.211).

Retomando Ouro Preto, a cidade não possui um nicho de turismo inclusivo ainda consolidado, pois não há muita adequação para o turista com deficiência. O que temos são ainda movimentos pequenos e políticas turísticas ainda tímidas, porém, dando passos importantes na acolhida do mais diversos sujeitos. No quadro adiante podemos notar, mesmo que pouco, alguns empreendimentos que estão se adaptando para o turismo acessível.

Quadro 1 - Informações sobre acessibilidade nos Serviços e Equipamentos de Ouro Preto

| Informações de Acessibilidade nos Serviços e Equipamentos de Ouro Preto | Endereço |
|--|--|
| | |
| Pousadas com o banheiro adaptado: | |
| | |
| Pousada Itacolomi II | Avenida JK, 800 – Bauxita. |
| Pouso dos Alfêres | Rua Pedro Gonçalves da Silva, 200. |
| | |
| Pousadas com Acesso Adaptado ao quarto: | |
| | |
| Pousada dos Ofícios | Rua Padre Rolim, 765 - São Cristóvão. |
| Hotel Solar do Rosário | Rua Getúlio Vargas, 270 – Rosário. |
| Hotel Fazenda Retiro das Rosas | Rodovia Inconfidentes, km 71, s/n. |
| Boroni Palace Hotel | Rua Padre Rolim, 580 - São Cristóvão. |
| Ville Real | Rua Antônio dos Santos, 5 – Sto Antônio do Leite |
| Pousada Canto dos Prazeres | Rua Alto do Campo, 131 - Lavras Novas |
| | |
| Museus Adaptados: | |
| | |
| Museu Aleijadinho | Rua Bernardo de Vasconcelos, 179 – Ant. Dias. |
| Museu da Inconfidência | Praça Tiradentes, 139 – Centro. |
| Museu de Arte Sacra do Carmo/Pilar | Praça Monsenhor Castilho Barbosa, 17 – Pilar. |
| Ecomuseu do Morro da Queimada | Morro da Queimada |
| | |
| Hospedagem com Elevador: | |
| | |
| Pousada Clássica | Rua Conde de Bobadela, 96 - Centro. |
| Hotel Solar do Rosário | Rua Rua Getúlio Vargas, 270 – Rosário |
| Hotel Pousada Arcanjo | Rua São Miguel Arcanjo, 270 - São Cristóvão |
| | |

Fonte: Inventário Turístico de Ouro Preto, 2009.

Ainda existe muito que se fazer, mas, apesar dessa deficiência no planejamento turístico, o turismo como prática lúdica aparece como mais uma forma de

preservar o local e de incluir as mais variadas pessoas. Mesmo com alguma depredação no patrimônio arquitetônico e urbano por parte desses transeuntes, são eles que vão atinar para a sua manutenção, uma vez que a atratividade é um dos pontos fortes da cidade histórica. Ao considerar esse fato, a cidade precisa ser cuidada ao mesmo tempo em que permite e possibilita o deslocamento, a fruição e os usos de seu acervo pelo público visitante.

Para Meneses (2004), se não fosse o turismo, as cidades como Ouro Preto poderiam estar vivendo situações piores do que aquelas que vemos (re)negar essa atividade. De acordo com a Carta de Turismo Cultural de 1976, que aborda a importância do turismo cultural, essa atividade pode exercer “uma influência altamente significativa no entorno do homem em geral e dos monumentos e sítios em particular” desde que seja estudada cuidadosamente para que o resultado seja tolerável. (ICOMOS BRASIL, Carta de Turismo Cultural, 1976). Através desse campo de atuação, houve mais desenvolvimento para a urbe e reconhecimento patrimonial, uma vez que enalteceu o contexto das cidades coloniais no mundo.

Não se pode negar os problemas que surgiram com o crescimento do turismo, mas acreditamos que esses devem ser analisados frente aos benefícios sociais, inclusivos e econômicos gerados, sem utopia, mas vislumbrando engajamento dos pares e crescimento da cidade.

Antes de ser uma atividade econômica, o turismo é uma atividade social e de caráter representativo onde se instaura. Nas “cidades históricas”, assim como em outras cidades turísticas, essa atividade trabalha com a percepção das pessoas envolvidas. Esse fator é relevante na produção de representações sociais da urbe e, como tratamos do

turismo inclusivo, torna-se também importante na conscientização quanto ao público com deficiência, que também viaja e busca por lazer, como qualquer sujeito.

Diante disso, não podemos omitir a relação entre os moradores e os turistas, uma vez que os primeiros precisam conviver com as dificuldades de dividir o espaço; e os segundos com as diversidades culturais e as impossibilidades estruturais, como a adequação dos espaços para a acessibilidade.

No entanto, a cidade necessita estar com um mínimo de estrutura para receber o mais variado tipo de público que busca por práticas de lazer, incluindo a pessoa com deficiência e demonstrando que, somente os fatores históricos não são capazes de mobilizar por si só uma quantidade considerável de pessoas. Segundo Andriolo (2009), “é importante a construção de uma infraestrutura turística que redireciona e reforça aquela condição e cria possibilidades de uso e apropriação da cidade para o turismo” (p. 161).

No inventário turístico, realizado em 2009, na cidade de Ouro Preto, podemos analisar os principais atrativos da cidade, assim como toda a infraestrutura turística, inclusive a infraestrutura de turismo acessível, como vimos no quadro anterior (Quadro 1), elencada de forma a viabilizar o planejamento do turismo na cidade. Esse documento é de vital importância para a cidade, pois, a partir dele, é possível traçar o perfil do núcleo receptor, não somente para o planejamento interno, mas para que as pessoas que venham a procurar o local saibam que ali encontram o que buscam.

Outras formas de planejar o turismo estão sempre em movimento, como a atuação do Programa Monumenta, do IPHAN, com iniciativas da gestão pública, bem como do poder privado e sociedade civil, que buscam minimizar os impactos na urbe,

tentando integrar o turismo aos conflitos do cotidiano, da melhor maneira possível, mesmo que os resultados ainda sejam pouco satisfatórios. Contudo, esse é o caminho.

Atenuando os problemas estruturais, logísticos e que depredam o patrimônio cultural, buscando por formas de viabilizar uma melhor apropriação do local e estando os agentes da cidade sempre em busca de um melhor planejamento, Ouro Preto poderá crescer cada vez mais em economia, em trocas sociais, culturais, e, claro, inclusivas. Para isso, um bom planejamento que integre todos poderá auxiliar na preservação patrimonial e assim, se fazer sempre sustentável e responsável com o seu papel histórico perante a nação.

Estudo de caso

O turismo inclusivo, como forma de lazer na cidade de Ouro Preto, ainda é um segmento pouco pensado, assim como em boa parte dos destinos turístico brasileiros. Ademais, na cidade histórica tricentenária, esbarramos na questão do patrimônio cultural que requer acuidade no trato para as possíveis adaptações, devendo-se prezar pelo seu valor histórico, importante para a identificação dos sujeitos com seu legado.

Diante disso, com base em nossa pesquisa de campo, buscamos elencar no presente ensaio alguns déficits do meio ambiente para o pleno recebimento de todos e, de forma particular, o turista com deficiência, tendo como base o Desenho Universal e o Turismo para Todos.

Utilizamos em nossa pesquisa uma combinação de métodos, tendo como base a análise etnográfica, a fim de investigarmos a acessibilidade e a mobilidade do meio tombado para o desenvolvimento do turismo inclusivo. No presente artigo, nos atemos ao principal método utilizado, os Percursos Urbanos Comentados e, a partir dele, e de

instrumentais metodológicos, como entrevistas semiestruturadas e questionários, focamos nas reverberações elencadas pelos sujeitos pesquisados, a fim de demonstrar os pormenores de uma segmentação que vem ganhando espaço cada dia mais nos lugares, inclusive na cidade pesquisada.

O público visitante, de uma forma geral, precisa de elementos que coadunem com o lazer e, conseqüentemente, o prazer da visita. Assim, uma cidade com considerável sinalização, adequação do meio urbano e ambiente construído, bem como boa hospitalidade, se torna referência de agradabilidade. Diante disso, consideramos que a acessibilidade vai muito mais além da eliminação das barreiras físicas e técnicas, mas também está atrelada às atitudes, que visa o entendimento da diversidade e a acolhida dos mais variados sujeitos.

Constatamos isso ao utilizamos o método dos Percursos Urbanos Comentados, que foi a junção de dois outros métodos: Os Percursos Comentados e os roteiros do programa Sentidos Urbanos: Patrimônio e Cidadania.

O método dos Percursos Comentados foi desenvolvido pelo sociólogo e urbanista Jean-Paul Thibaud (2001; 2013), a partir da necessidade de investigar as relações das pessoas com o espaço. Através de três atividades simultâneas: caminhar, perceber e descrever, é possível evidenciar como as pessoas percebem certas coisas e como cada uma dispõe de uma linguagem específica que vai permitir categorizar e organizar o que se investiga. Surge para entender o comportamento, percepção e compreensão dos cidadãos que frequentemente negligenciam o contexto sensível dos lugares, intimamente atrelado aos fatores físicos, sociais e culturais dos espaços. Ao investigar os processos surgem as reverberações a serem analisadas e por meio delas é possível identificar hipóteses sobre as configurações do espaço.

O Programa “Sentidos Urbanos: Patrimônio e Cidadania” nasceu sob influência dos estudos da fenomenologia Pontyana (MERLEAU-PONTY, 1994) e teve sua concepção formulada pelo arquiteto e professor do curso de Turismo da Universidade Federal de Ouro Preto, MG (UFOP), Juca Villaschi (2008; 2011). Através de roteiros, o programa busca levar as pessoas por caminhos cotidianos, porém, inusitados da cidade de Ouro Preto, para que possam conhecer melhor a cidade e reconhecer o valor dos lugares através dos sentidos, da história e de curiosidades e se sintam pertencentes. Esses roteiros atentam para aspectos cotidianos em relação ao espaço construído, apreendido pela percepção acionada pelos aspectos construtivos e sensoriais.

Através dos Percursos Urbanos Comentados conseguimos captar elementos do espaço construído e do meio urbano, da informação e da comunicação e também dos aspectos atitudinais e sensoriais, ao nosso entender, importantes para a acessibilidade e para a apropriação dos lugares.

As pessoas que realizaram os percursos disseram, de uma forma geral, que os estabelecimentos comerciais não estão preparados para receber as pessoas com deficiência, pois, dentre várias coisas, não possuem altura adequada em mesas de restaurantes e lanchonetes; não dispõem de altura adequada nas prateleiras de lojas, lanchonetes e outros locais de vendas; falta acesso aos banheiros e espaço adequado para pessoas com cadeira de rodas (adaptação no vaso sanitário, porta, corrimão, papel para secar as mãos, altura dos espelhos e pias); etc. Acerca das ruas e calçadas, as pessoas afirmaram que a cidade de Ouro Preto, embora seja tombada e reconhecida como patrimônio da humanidade, pode melhorar a circulação das vias com projetos de alargamento de calçadas, inserções de corrimãos em alguns pontos, melhorias na

pavimentação, mas sempre respeitando a preservação dos bens, buscando a harmonia com a acessibilidade para os visitantes com deficiência.

Sobre a comunicação e a informação, os pesquisados contribuíram substancialmente, uma vez que esses elementos são imprescindíveis para quem não conhece o lugar. Diante disso, muitos fatores foram elencados como deficientes, a saber: falta de estrutura de placas acessíveis; déficit de sinalizações turísticas, mapas e maquetes táteis, banners, folders, livretos gratuitos e distribuídos pelo setor público ou qualquer outro instrumento de comunicação que possa complementar e levar a conhecer ao patrimônio cultural; necessidade de pessoas capacitadas para atender em Libras, etc.

Acreditamos que, pela forma espontânea que o turismo acontece na maior parte dos destinos turísticos do Brasil, e no caso das cidades históricas o patrimônio cultural ser explorado recentemente como parte da oferta turística, muita coisa ainda está deficitária, como a mão de obra sem capacitação e o *trade*, de uma forma geral, ainda carente de elementos adequados para as pessoas com deficiência. No entanto, o fortalecimento de políticas públicas e engajamento do setor privados e da sociedade civil no amplo sentido da acessibilidade, poderão sanar boa parte dos problemas.

Mas, para isso, precisamos primeiro romper com as barreiras atitudinais, para então ganharem destaque as barreiras físicas e técnicas. De acordo com um de nossos entrevistados, as cidades europeias são mais antigas que Ouro Preto e a acessibilidade está muito melhor, não somente pelos aspectos físicos, mas principalmente por prezarem pelo respeito às pessoas com deficiência. Atributos da limpeza urbana, trânsito, má colocação de placas, etc., são importantes questões a serem analisadas diante da acessibilidade e da mobilidade de uma cidade. Essas questões foram muitas

vezes elencados nos discursos de nossos pesquisados, como complicadores na cidade pesquisada.

Elucidamos também a importância das sensorialidades para uma melhor acessibilidade. As pessoas que realizaram os percursos focaram muito nessa questão, ao passo que tudo faz parte do meio ambiente e, dessa forma, contribui para a fluidez do lugar. Os pesquisados, portanto, atinaram para as vibrações das ruas, que na maioria das vezes são benéficas na orientação e também falaram de luzes e cheiros que ajudam a situar e orientar; falaram do vento, da percepção das cores e das texturas como marcos de localização e também da particularidade do local pesquisado, detentor de elementos idiossincráticos que o tornam particular e único.

Ao utilizamos de questionários, buscamos complementar as percepções do público visitante para com a acessibilidade do lugar pesquisado. Houve relatos quanto à inadequação da cidade para o público com deficiência, seja dentro dos estabelecimentos ou mesmo nas ruas; os meios de transportes, tanto para se chegar à cidade quanto os transportes coletivos, não estão adaptados; quanto aos estabelecimentos comerciais, aos atrativos e à sinalização turística, a grande maioria dos pesquisados foi enfática ao dizer que está ruim, e que, além da topografia e do relevo, falta boa vontade e iniciativa do poder público em melhorar a cidade.

Notamos a preocupação dos turistas com as melhorias de circulação e que os atributos deficitários não se encontram atrelados unicamente à geografia, mas à falta de projetos acessíveis vindos do poder público e à conscientização das pessoas quanto à diversidade.

Além dos questionários, utilizamos de entrevistas semiestruturadas, outro instrumental importante para a nossa análise. Entrevistamos algumas pessoas

envolvidas na questão da acessibilidade, e dentre elas, falamos com um representante da Secretaria Municipal de Turismo da cidade de Ouro Preto, que nos relatou algumas ações em prol do turismo inclusivo.

O entrevistado mencionou que foram feitas algumas obras visando a circulação de todos, inclusive de turistas, como a suspensão do piso em uma parte da Praça Tiradentes, diminuindo o trânsito e ampliando o deslocamento a pé; houve também uma intervenção na entrada do adro da Igreja de São Francisco de Assis que buscou facilitar o acesso das pessoas com deficiência; alguns corrimãos foram instalados pelas ladeiras; e houve o alargamento do passeio da Rua São José.

Acerca da comunicação e a informação turística, o representante da SMTUR afirmou que o material gráfico que hoje é desenvolvido vem buscando atender às pessoas com deficiência. No entanto, ainda estão em vigor os panfletos da administração anterior, que não atendem aos quesitos da acessibilidade, como Braille, contraste de cores etc. e que, mesmo assim, ainda são utilizados. Apesar dessa afirmativa, não houve resposta quando da indagação de quais são os recursos acessíveis utilizados nos novos materiais turísticos.

De acordo com o entrevistado, no ano de 2009 foi realizado o Inventário Turístico da cidade de Ouro Preto [acima mencionado] e, nele constam alguns empreendimentos e atrativos com algumas adaptações acessíveis. No entanto, como não há obrigatoriedade de modificações na acessibilidade de imóveis privados, poucos são os projetos de acessibilidade nesses locais, assim como nos próprios imóveis públicos, que são obrigados a ser adaptarem para receber o público com deficiência.

O representante da SMTUR, mesmo solícito em nos atender, disponibilizava de poucas informações, uma vez que creditava essa função da acessibilidade aos

planejadores urbanos e pessoas envolvidas no patrimônio cultural. Por isso, explanou rapidamente sobre as propostas de soluções e projetou as dificuldades exclusivamente ao relevo, a topografia e nos imóveis antigos como os grandes dificultadores das melhorias.

Diante disso, retificamos que a acessibilidade é amparada por leis muito bem formuladas e que, mesmo com as dificuldades geográficas, algumas soluções alternativas podem ser impetradas por meio de transportes e melhoria nos equipamentos urbanos, como podemos averiguar na Convenção sobre Direitos das Pessoas com Deficiência, leis e normas técnicas brasileiras. Quanto ao patrimônio cultural, contamos desde 2003 com a Normativa nº 1 do IPHAN que dispõe sobre a acessibilidade em bens tombados. Esse é um documento que visa proporcionar diretrizes para a promoção da acessibilidade nos bens imóveis, “a fim de equiparar as oportunidades de fruição pelas pessoas portadoras de deficiência [sic.] ou com mobilidade reduzida” (p.1).

Diante do principal método utilizado por nós, os Percursos Urbanos Comentados e de instrumentos metodológicos como questionários e entrevistas semiestruturadas, conseguimos captar os problemas da acessibilidade e da mobilidade urbana e atentar para a importância de melhorias e capacitações necessárias para acolher o visitante com deficiência.

A partir de uma nova postura, torna-se possível vislumbrar a Acessibilidade Plena, que atende para além dos aspectos meramente físicos, mas, como enfatiza Duarte, Cohen et. al. (2013), viabilize aspectos emocionais, afetivos e intelectuais, gerando no Lugar a capacidade de acolher seus visitantes, com aptidão para desenvolver empatia e afeto aos seus usuários.

Considerações Finais

Pensar a acessibilidade e a mobilidade das cidades significa pensar, antes de qualquer coisa, na cidadania de todos e na agregação dos sujeitos, àqueles que circulam pelos espaços. De uma forma ou de outra, todos são diferentes, e, é pela diversidade que as cidades são detentoras de importantes relações que transformam o espaço em lugar de trocas sociais e culturais.

Diante disso, acreditamos que a base das adaptações das cidades, no nosso caso, na cidade histórica de Ouro Preto, deve partir do traçado e da criação de Rotas Acessíveis, pois esta é uma das soluções de acessibilidade mais completas e importantes. As Rotas seriam interconectadas em uma espécie de rede, com edifícios e trajetos adaptados e adequados – na medida do possível – com a função de percursos inteiramente propícios para o recebimento de todos os sujeitos. Visando à melhoria da acessibilidade para todos, inclusive para o turista com deficiência, que busca na cidade uma forma de lazer, em harmonia com as políticas de preservação do patrimônio cultural, a Rota Acessível poderia atentar para a conscientização do legado cultural impregnado nos bens e para a importância do lazer como forma de prazer e conhecimento.

Ratificamos essa escolha, tendo em vista cidades históricas e turísticas adaptando grande parte de seus bens tombados e meio urbano para melhor atender ao seu público com deficiência, como no caso de Barcelona e Segóvia, ambas na Espanha. Acompanhamos cidades brasileiras também buscando por melhorias na sua acessibilidade, como no caso de Olinda e Brasília, comumente destinos turísticos e tombados como patrimônio cultural. Diante disso, concluímos que a inacessibilidade

acontece mais em favor de posturas e de políticas do que de legislação, uma vez que o amparo legal existe e a cada dia se aperfeiçoa mais.

Nas Rotas Acessíveis, propomos condutas que prezem pelos aspectos físicos, atitudinais, sensoriais, de informação e de comunicação para todas as pessoas, principalmente os visitantes. Reiteramos a importância de pensarmos nessas rotas obedecendo aos requisitos da Normativa 1 do IPHAN, pois estamos tratando de um local reconhecido como Patrimônio da Humanidade e qualquer interferência precisa respeitar o conjunto patrimonial.

Estamos buscando a inserção de Rotas que abarquem os déficits observados e sugeridos pelos pesquisados, não esquecendo, portanto, dos sentimentos de pertencimento a partir da apropriação e afetação pelo lugar. Logo, toda e qualquer sugestão se baseia para além do físico, mas por aspectos históricos e emocionais do local.

Podemos afirmar que a acessibilidade de um espaço urbano possibilita que todos possam vivenciá-lo plenamente e, por meio da eliminação de barreiras físicas, o indivíduo com deficiência, até mesmo aquele que está buscando temporariamente pelo local, tem mais possibilidades de romper com as barreiras do relacionamento humano e, de se apropriar do Lugar.

Renovar o espaço patrimonial para mais acessibilidade é possibilitar que relações de alteridade sejam possibilitadas e enriquecidas, uma vez que o espaço urbano é formado e transformado pelas forças humanas. Assim, intervir fundamentalmente no patrimônio cultural eliminando as barreiras físicas e atitudinais, tendo em conta a memória histórica e a sua identidade, que se manifestam em diferentes âmbitos do espaço público, sejam em praças, ruas, edifícios emblemáticos e equipamentos, é

igualar o direito de desfrutar de um espaço de qualidade. Temos visto em diversos exemplos de revitalização de cidades históricas no mundo que é possível recuperar valores e tradições, mas também, ter em conta novos usos e atividades (CALDEIRA, 2009). Segundo Menezes (2004), as intermediações que se fazem entre a cultura e o cotidiano é o que possibilita entendimento, contextualização instigante e memorização prazerosa, culminando assim na permanência desses locais na mente, instigando a compreensão dos valores, estimulando a busca de novos entendimentos, e claro, por novos prazeres.

Para que haja intermediação, é preciso que haja acessos e, sendo o turismo inclusivo como forma lúdica um nicho bastante crescente nos dias atuais, o espaço ineficiente também deve ser adaptado e adequado para receber todos os tipos de público, ao passo que, quanto mais pessoas possam usufruir dos bens patrimoniais, mais eles poderão ser valorizados.

Assim, esta pesquisa corroborou com a ideia de que qualquer intervenção realizada em áreas históricas deve reconhecer o seu valor patrimonial, conciliando as necessidades de preservação com as necessidades de vivência, como afirma Caldeira (2009). Ou seja, os espaços devem ser entendidos como Lugares potencialmente capazes de responder e satisfazer as necessidades de seus usuários, mas sem descaracterizá-lo. Conhecer a realidade específica de cada área histórica remete-nos para a necessidade de adequação da intervenção à especificidade histórica e social de cada cidade, realidade essa que pode abarcar também lazer através das atividades turísticas.

REFERÊNCIAS

ANDRIOLO, A. **Entre a ruína e a obra de arte**: psicossociologia da percepção da cidade histórica turística. Estudos de Psicologia. Natal/RN, 14(2), maio-agosto, 2009, pp. 159-166. Disponível em: www.scielo.br/epsic. Acesso em: 14 de dezembro de 2012.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS – ABNT. NBR 9050. **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. 2. ed. Rio de Janeiro, 2004.

BANDUCCI Jr, A.; BARRETTO, M. (Orgs.). **Turismo e identidade local**: uma visão antropológica. Campinas: Papyrus, 2001.

BOURDIEU, P. **Economia das trocas simbólicas**. São Paulo: Perspectiva, 1992.

BRASIL. **Instrução Normativa Nº 1**, de 25 de novembro de 2003. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do;jsessionid=B5EC56FECB5F29A1C2CAD9CC37FB1847?id=355>. Acesso em 12 de janeiro de 2012.

_____. **Convenção sobre Direitos das Pessoas com Deficiência**. Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos, 2008.

_____. **Decreto Nº 5.296 de 02 de dezembro de 2004**. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm. Acesso em 03 de abril de 2011.

_____. **Lei Geral do Turismo**. Disponível em: http://www.turismo.gov.br/turismo/legislacao/legislacao_geral/11771_lei.html. Acesso em 23 de março de 2012.

BRUSADIN, L. B. **A dinâmica do patrimônio cultural e o Museu da Inconfidência em Ouro Preto (MG)**. 2011. 300 f. Tese (Doutorado) Universidade Estadual Paulista, Franca, 2011.

CALDEIRA, I. M. F. P. **Espaço público para todos**. Aplicação dos princípios da acessibilidade plena em áreas históricas e em áreas consolidadas. 2009. 213 f. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Engenharia, Universidade do Porto, Porto, 2009.

CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Editora UNESP, 2001

CIFELLI, G. **Turismo, patrimônio e novas territorialidades em Ouro Preto-MG**. 2005. 150 f. Dissertação (Mestrado) Campinas: Universidade Estadual de Campinas. 2005.

COHEN, R. **Cidade, corpo e deficiência**: percursos e discursos possíveis na experiência urbana. 2006. 320 f. Tese (Doutorado). UFRJ, Rio de Janeiro, 2006.

DUARTE, C. R. S. *et. al.* **Metodologia para diagnóstico de acessibilidade em centros urbanos**: Análise da Área Central da Cidade do Rio de Janeiro. Assis/SP: Triunfal Gráfica e Editora, 2013.

GRINOVER, L.. **A hospitalidade urbana**: acessibilidade, legibilidade e identidade. Revista Hospitalidade. São Paulo, ano III, nº 2, p. 29-50, 2. sem. 2006.

ICOMOS BRASIL, **Conselho Internacional de Monumentos e Sítios**. Cartas patrimoniais. [S.l.: s.n.]. Disponível em: <<http://www.icomos.org.br/>>. Acesso em: 10 de janeiro de 2012.

INVENTÁRIO DA OFERTA TURÍSTICA 2009 - InvTur. Secretaria de Cultura e Turismo de Ouro Preto - SeCTur/Ouro Preto. Ouro Preto: SecTur, 2010.

MELO, N. R.. **Pelos percursos da acessibilidade**: afeto e apropriação nas ambiências de uma cidade histórica. Estudo de caso em Ouro Preto, MG. 2013. 250 f. Dissertação (Mestrado). UFRJ, Rio de Janeiro, 2013.

MENDES, B. C.; RAINS, S. **Aprendendo pelos exemplos**: casos práticos de turismo inclusivo. In: 5º Congresso Latino-Americano de Investigação Turística, 2012, São Paulo. Fortalecimento e Integração da Pesquisa em Turismo na America Latina. São Paulo: EACH USP, 2012. v. 01.

MERLEAU-PONTY, M. **A fenomenologia da percepção**. São Paulo: Martins Fontes, 1994.

PANOSSO NETTO, A. **O que é turismo**. São Paulo: Brasiliense, 2010.

_____; PANNO, G. **Turismo e acessibilidade na cidade de São Paulo**: da teoria à prática. Itinerarium, Vol. 3, 2010.

SANTOS, M. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1998.

SASSAKI, R. K. **Inclusão**: construindo uma sociedade para todos. Rio de Janeiro: WVA, 1997.

SHIMOSAKAI, R. **Turismo adaptado**. Disponível em: <http://turismoadaptado.zip.net/>. Acesso em 20 de janeiro de 2013.

THIBAUD, J-P. La méthode des parcours commentés. In: GROSJEAN, M.; THIBAUD, J-P. [Org.]. **L'Espace Urbain em Méthodes**. Marseille: Éditions Parenthèses, 2001 [Collection Eupalinos – série Architecture et Urbanisme].

_____. La parole du public en marche. In: MOSER, G.; WEISS, K. (Org.). **Milieux de vie** : Aspects de la relation à l'environnement. Armand Colin, Collection « Sociétales », Paris, 2003

VILLASCHI, J. N. S. Conceção. In: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Sentidos Urbanos: patrimônio e cidadania**. Belo Horizonte: IPHAN/Casa do Patrimônio de Ouro Preto, 2011. (Dossiê de atividades)

Endereço das Autoras:

Natália Rodrigues de Melo

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Centro de Letras e Artes, Faculdade de
Arquitetura e Urbanismo.

Prédio da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2º andar

Ilha do Fundão

21941-590 - Rio de Janeiro – RJ

Endereço Eletrônico: naty_rmelo@hotmail.com

Cristiane Rose de Siqueira Duarte

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Centro de Letras e Artes, Faculdade de
Arquitetura e Urbanismo.

Prédio da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2º andar

Ilha do Fundão

21941-590 - Rio de Janeiro – RJ

Endereço Eletrônico: crsduarte@gmail.com

Regina Cohen

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Centro de Letras e Artes, Faculdade de
Arquitetura e Urbanismo.

Prédio da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2º andar

Ilha do Fundão

21941-590 - Rio de Janeiro – RJ

Endereço Eletrônico: arquitetaireginacohen@gmail.com