

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA



## PELOS PERCURSOS DA ACESSIBILIDADE: AFETO E APROPRIAÇÃO NAS AMBIÊNCIAS DE UMA CIDADE HISTÓRICA ESTUDO DE CASO EM OURO PRETO, MG

NATÁLIA RODRIGUES DE MELO  
MARÇO DE 2013

**PELOS PERCURSOS DA ACESSIBILIDADE:**  
AFETO E APROPRIAÇÃO NAS AMBIÊNCIAS DE UMA CIDADE HISTÓRICA.

*Estudo de caso em Ouro Preto, MG.*

Natália Rodrigues de Melo

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Ciências em Arquitetura, Linha de pesquisa Cultura, Paisagem e Ambiente Construído.

Orientadora: Professora Doutora Cristiane Rose da Siqueira Duarte

Coorientadora: Arquiteta Doutora Regina Cohen

Rio de Janeiro

Março de 2013

**PELOS PERCURSOS DA ACESSIBILIDADE:**  
AFETO E APROPRIAÇÃO NAS AMBIÊNCIAS DE UMA CIDADE HISTÓRICA.

*Estudo de caso em Ouro Preto, MG.*

Natália Rodrigues de Melo

Orientadora: Professora Doutora Cristiane Rose da Siqueira Duarte

Coorientadora: Arquiteta Doutora Regina Cohen

Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Ciências em Arquitetura, Linha de pesquisa Cultura, Paisagem e Ambiente Construído.

Aprovada por:

---

Prof. Doutora Cristiane Rose da Siqueira Duarte (Presidente)

---

Arquiteta Doutora Regina Cohen

---

Prof. Doutora Rosina Trevisan Martins Ribeiro

---

Prof. Doutor Alexandre Panosso Netto

---

Prof. Doutor Leandro Benedini Brusadin

Rio de Janeiro

Março de 2013

Melo, Natália Rodrigues de

Pelos percursos da acessibilidade: afeto e apropriação nas ambiências de uma cidade histórica. Estudo de caso em Ouro Preto, MG./ Natália Rodrigues de Melo – Rio de Janeiro: UFRJ/FAU, 2013.

xxi, 232f.: il.; 27,9 cm.

Orientador: Professora Doutora Cristiane Rose da Siqueira Duarte

Coorientadora: Arquiteta Doutora Regina Cohen

Dissertação (mestrado) - UFRJ/PROARQ/Programa de Pós-graduação em Arquitetura, 2013.

Referências bibliográficas: f. 212-220

1. Acessibilidade. 2. Patrimônio cultural. 3. Turismo inclusivo. 4. Ambiência Urbana. 5. Ouro Preto. I. Duarte, Cristiane Rose da Siqueira. II. Cohen, Regina. III. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-graduação em Arquitetura. IV. Título.

## DEDICATÓRIA

Aos meus pais, Maria de Fátima e Alcir, dedico esse trabalho, pois sempre foram meu porto seguro construíram meus valores, lapidaram meu caráter, acreditaram em mim e me incentivaram a progredir sempre. Sei que muitos foram os momentos em que abriram mão de seus sonhos, para que os meus se realizassem. Agradecer eternamente seria pouco para externar minha gratidão e o meu amor. Amo vocês!

Dedico também à memória do meu avô Bieca e da “flor” Cibele, sempre presentes em meu coração e que certamente estão me iluminando onde quer que estejam...

## AGRADECIMENTOS

### A ESTRADA NÃO SEGUIDA

Duas estradas divergiam em um bosque amarelo  
e lamentando não poder seguir por ambas  
e ser um viajante, longamente eu permaneci  
e olhei uma delas até o mais longe que pude,  
para onde ela sumia entre os arbustos.

Então, segui a outra, igualmente bela  
e tendo talvez clamor maior  
porque era gramada e convidativa;  
Embora quanto a isso, as passagens  
houvessem lhes desgastado quase que o mesmo,

e ambas naquela manhã se estendiam  
em folhas que nenhum passo enegrecera,  
Oh, eu guardei a primeira para um outro dia!  
Contudo, sabendo como um caminho leva a outro,  
eu duvidei de que um dia voltasse.

Eu estarei contando isso com um suspiro  
a eras e eras daqui:  
Duas estradas divergiam em um bosque, e eu –  
Eu escolhi a menos percorrida,  
e isto fez toda a diferença.  
(Tradução de **THE ROAD NOT TAKEN** de Robert Frost, 1915)

Diante de várias estradas em minha vida, a do mestrado certamente era a mais “gramada e convidativa”, entretanto, vários caminhos a cruzaram e algumas agruras passei em trechos mais “tortuosos”. No final de tudo, todas as estradas valeram a pena, pois não seguia sozinha. Ao longo de todos os trajetos pude contar com pessoas que me ajudaram a transformar obstáculos em desafios a serem superados e em seguida transfigurados em alegria compartilhada.

No meu caminhar, agradeço a Deus que me ofertou as estradas, me fez vê-las com clareza, escolhê-las com sabedoria, e no final me trouxe o desfecho mais bonito. Agradeço carinhosamente às minhas orientadoras, Cristiane e Regina, por terem me aceitado enquanto pesquisadora, terem me apresentado os melhores trajetos da pesquisa, por confiarem em mim e no meu trabalho e estarem sempre ao meu lado me ajudando nas melhores escolhas acadêmicas. Agradeço também à amizade que ao longo desses poucos, mas importantes anos, construímos.

Minha eterna gratidão aos meus pais, Maria de Fátima e Alcir, por acreditarem e torcerem pelo meu caminhar e, em todos os momentos serem meu apoio, minha força e

meu impulso em todos os trajetos. Sou grata também ao meu irmão, Juninho, companheiro e auxílio em diversos momentos.

A Vó Tita agradeço as orações, os conselhos e a fé em mim depositada. As Tias Eloísa e Tidora, minhas mães de coração, agradeço por sempre se preocuparem comigo e por sempre me ajudarem como podem. Minha gratidão a todos meus familiares de uma forma geral: padrinhos, todos os tios, primos, enfim, todos que acreditaram e torceram por mim.

Um agradecimento especial à Margareth, minha irmã, amiga, psicóloga, conselheira, enfim, minha família e meu apoio no Rio. Sem essa pessoa os dias teriam sido bem mais difíceis. A essa amiga, meu muito obrigada por tudo!

Ao Rogério que me auxiliou muito quando cheguei ao Rio e ajudou a diminuir os obstáculos que eu viria a encontrar em uma cidade tão grande e com muitos desafios. Ao pessoal de Niterói, Bino, Cris, Gilda, Ana Paula, Cris, Igor e todos que me acolheram para a minha primeira estadia em terras cariocas e hoje considero meus amigos. Agradeço também a Amanda, que também me recebeu em sua casa e me hospedou com muito carinho. Obrigada!

Não poderia deixar de agradecer ao “chuchu” Juca por sempre acreditar em mim e ajudar nas minhas buscas acadêmicas e pessoais. Amo você, chuchu! Ao Leandro Brusadin, meu professor e amigo por sempre me aconselhar e guiar no caminho por vezes tortuoso da pesquisa. Muito obrigada!

Um agradecimento especial ao Programa Sentidos Urbanos: Patrimônio e Cidadania do qual fiz parte um longo tempo e que constantemente me fornece aportes para a pesquisa. Agradeço também a Tia Simone que nunca poupou esforços em me ofertar materiais e informações acerca do programa.

Às meninas de Ouro Preto, Rosana, Josi e Carol, por terem me acolhido e me hospedado com muito carinho enquanto eu fazia a minha pesquisa de campo. Esse período foi bastante conturbado, mas certamente foi amenizado com a ajuda de vocês. Agradeço também aos amigos Cléber, Dani, Liry e os meninos da República Tcheca por oferecem alento e rocks enquanto eu passava pela cidade histórica do meu coração.

Meu agradecimento ao pessoal da ACODOP que tão bem me recebeu e me ajudou muito na pesquisa, especialmente ao Sr. João Avelino que com seu bom humor e otimismo me ensinou muita coisa. Meu obrigada a todos que me ajudaram no campo e me propiciaram um aprendizado para científico e humano.

Obrigada ao meu amigo José Rezende pelas incansáveis ajudas na pesquisa, na busca por textos, nas leituras dos meus trabalhos, enfim, por todo apoio e por ser solícito sempre aos meus pedidos. Da mesma maneira agradeço a Aline, ao Léo, a Lícia e a Flávia,

constantemente dispostos a me ajudar no que fosse preciso, além de valiosa amizade a qual sempre pude contar.

Aos amigos do Rio, meu muito obrigada, principalmente à Panela: Juliana, Rodrigo, Rafaela, Cláudia, Bia e Hugo; a Mayara e Priscila; a Tsé, Giselle e Melina, e todos aqueles que fazem da Cidade Maravilhosa ser digna desse título, pois sem vocês aqui não teria a menor graça.

Obrigada ao LASC e ao Núcleo Pró-acesso pelo imenso aprendizado e ao pessoal membro pelos conselhos, discussões acadêmicas e risadas. Em especial agradeço a Ethel, Alice, Paula, Osvaldo, Kátia, Elza, Lis, Cláudia, Monique, Nathália, Sônia e Aline.

Agradeço aos professores que aceitaram ser parte de minha banca, Professor Panosso, Professora Rosina e Professor Leandro. Agradeço às Secretárias do PROARQ, Guia, Rita e Wanda e a todos os professores da pós pelos ensinamentos.

Meu obrigada especial ao meu amigo Alex por ter me instruído nesse caminho da pesquisa e ter me aconselhado a segui-lo. Por fim, agradeço à Cidade Maravilhosa que tão bem recebeu e, apesar do calor que eu tanto reclamo, eu amo de paixão e me leva a locais e pessoas que eu jamais esquecerei. E claro, não poderia esquecer da minha amada Ouro Preto, cidade linda, que sempre me encanta e me surpreende a cada pesquisa, a cada olhar, a cada cheiro, a cada pedacinho.

A luz, os sons, os cheiros me mostram que estou vivo. Quando acordo de manhã e ouço o som dos pássaros, sinto o cheiro do café e do pão e vejo que o dia está começando eu me sinto vivo. E isso é importante para uma pessoa com deficiência, pois ela já lida com o fator diferença e, muitas vezes, discriminação e afastamento das pessoas, e poder notar que o mundo possui encantamentos que me faz senti-lo é o que me mantém vivo. (Trecho da entrevista concedida por Guilherme Mansur. Julho de 2012).

## RESUMO

### **PELOS PERCURSOS DA ACESSIBILIDADE: AFETO E APROPRIAÇÃO NAS AMBIÊNCIAS DE UMA CIDADE HISTÓRICA.**

*Estudo de caso em Ouro Preto, MG.*

Natália Rodrigues de Melo

Orientadora: Professora Doutora Cristiane Rose da Siqueira Duarte

Coorientadora: Arquiteta Doutora Regina Cohen

Resumo da Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Ciências em Arquitetura.

As cidades históricas 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, dificultando a emergência de relações de afeto e pertencimento. Este trabalho procura compreender a relação que a pessoa com deficiência desenvolve para com uma cidade histórica, tendo por estudo de caso a cidade de Ouro Preto, em Minas Gerais. A pesquisa que está na base desta dissertação se cercou de um leque metodológico interdisciplinar, empregando pesquisa qualitativa, aplicando o Método dos Percursos Comentados e dos Sentidos Urbanos para mapear as experiências sensíveis na urbe. Verificou-se que as pessoas com deficiência conseguem criar relações de afeto com as ambiências das cidades históricas e conseguem se identificar com os lugares, embora encontrem ainda muitas barreiras físicas e atitudinais cuja eliminação poderia beneficiá-las ainda mais. Diante disso, foram sugeridas diretrizes que tornem essas cidades acessíveis e que permitam o surgimento de novas formas de apropriação e afetação pela ambiência da cidade histórica.

Palavras-chave: Acessibilidade; Patrimônio Cultural; Turismo Inclusivo; Ambiência Urbana; Ouro Preto.

Rio de Janeiro

Março de 2013.

## **ABSTRACT**

### **PELOS PERCURSOS DA ACESSIBILIDADE: AFETO E APROPRIAÇÃO NAS AMBIÊNCIAS DE UMA CIDADE HISTÓRICA.**

*Estudo de caso em Ouro Preto, MG.*

Natália Rodrigues de Melo

Orientadora: Professora Doutora Cristiane Rose da Siqueira Duarte

Coorientadora: Arquiteta Doutora Regina Cohen

Abstract da Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Ciências em Arquitetura.

The historic cities take part of the nation's cultural heritage and play an important role in the identity constructions of society. However, not always the accessibility allow easy access to pulled heritage, hindering the emergence of relationships of affection and belonging. This work seeks to understand the relationship that the disabled person develops towards a historic town, with the case study of the city of Ouro Preto in Minas Gerais. The research that underpins this thesis used an interdisciplinary methodology, employing qualitative research by applying the method of Routes Discussed and Urban Senses to map sensitive experiences in the metropolis. It was found that people with disabilities can create relationships of affection with the atmosphere of historic towns and can identify with the places, although many are still physical and attitudinal barriers that could benefit them even more. Therefore, guidelines were suggested to turn these cities in accessible places and allow the emergence of new forms of ownership and affection for the ambience of the historic city.

Keywords: Accessibility; Cultural Heritage, Inclusive Tourism; Urban Atmosphere; Ouro Preto.

Rio de Janeiro  
Março de 2013

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>1</b>
-------------------------	----------

### **PRIMEIRA PARTE**

<b>FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA .....</b>	<b>8</b>
------------------------------------	----------

1. DEFINIÇÕES, VISÕES E APARATOS CIENTÍFICOS SOBRE AS AMBIÊNCIAS SENSÍVEIS. ....	9
2. FENOMENOLOGIA DA PERCEPÇÃO EM MERLEAU-PONTY PARA O ENTENDIMENTO DAS PERCEPÇÕES SENSORIAIS .....	18
3. APORTES TEÓRICOS E ENTREMEIOS SOBRE ACESSIBILIDADE .....	22
<b>3.1. As pessoas com deficiência .....</b>	<b>23</b>
<b>3.2. Leis e normas brasileiras de acessibilidade.....</b>	<b>25</b>
<b>3.3. Desenho Universal .....</b>	<b>28</b>
<b>3.4. Barreiras à acessibilidade .....</b>	<b>30</b>
4. CONSIDERAÇÕES SOBRE O TURISMO E A ACESSIBILIDADE. ....	33
<b>4.1. Entendendo o Turismo .....</b>	<b>33</b>
<b>4.2. Turismo Inclusivo.....</b>	<b>36</b>
<b>4.3. A mobilidade turística.....</b>	<b>38</b>
5. APONTAMENTOS SOBRE O PATRIMÔNIO CULTURAL ACESSÍVEL .....	41
<b>5.1. Leis para inclusão no patrimônio cultural .....</b>	<b>43</b>
6. ACESSIBILIDADE, TURISMO INCLUSIVO E PATRIMÔNIO CULTURAL.....	47
7. CATEGORIAS DE ANÁLISE .....	49
<b>7.1. Experiência urbana .....</b>	<b>50</b>
<b>7.2. Sensorialidade.....</b>	<b>52</b>
<b>7.3. Affordance .....</b>	<b>54</b>

### **SEGUNDA PARTE**

<b>CONCEITUAÇÃO HISTÓRICA E EMPÍRICA.....</b>	<b>57</b>
---	-----------

8. DE VILA RICA A OURO PRETO: DOS ENTREMEIOS DO DESENVOLVIMENTO AO RECONHECIMENTO PATRIMONIAL.....	58
9. AS VICISSITUDES E PERMANÊNCIAS DE OURO PRETO NOS DIAS ATUAIS.....	63

9.1. Os percursos urbanos .....	63
9.2. A arquitetura .....	68
9.3. A importância patrimonial .....	72
9.4. A importância turística .....	77
10. AS RUAS SÃO JOSÉ E GETÚLIO VARGAS .....	84
11. DELINEAMENTOS ACERCA DA ACESSIBILIDADE EM OURO PRETO .....	89
 <b><u>TERCEIRA PARTE</u></b>	
<b>FUNDAMENTAÇÃO METODOLÓGICA.....</b>	<b>91</b>
12. MÉTODO ETNOGRÁFICO E ETNOTOPROGRÁFICO .....	91
<b>12.1. Observação Participante .....</b>	<b>94</b>
13. PERCURSOS COMENTADOS .....	96
14. O PROGRAMA “SENTIDOS URBANOS: PATRIMÔNIO E CIDADANIA” .....	100
15. A RELAÇÃO “PERCURSOS COMENTADOS” E “SENTIDOS URBANOS” NA ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE EM OURO PRETO. ....	103
16. OUTRAS TÉCNICAS E FERRAMENTAS DE PESQUISA. ....	105
17. OPERACIONALIZAÇÃO.....	106
 <b><u>QUARTA PARTE</u></b>	
<b>PROCESSO EMPÍRICO: ANALISANDO A ACESSIBILIDADE .....</b>	<b>107</b>
18. ESTUDO DE CASO .....	108
<b>18.1. Pessoas pesquisadas.....</b>	<b>108</b>
<b>18.2. Pelos percursos da acessibilidade.....</b>	<b>111</b>
19. MAPEAMENTO DAS AMBIÊNCIAS URBANAS.....	191
 <b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>198</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>212</b>
<b>APÊNDICES.....</b>	<b>221</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>229</b>

## LISTA DE FIGURAS

- Figura 1** - Planta de formação da cidade de Ouro Preto. Século XIX. Fonte: Eugênio Horta Barbosa – Acervo do IFAC/UFOP ..... 58
- Figura 2** - Formação urbana de Ouro Preto. Em destaque o Caminho Tronco. Fonte: Silvio de Vasconcelos, 1977..... 59
- Figura 3** - Vista panorâmica da cidade de Ouro Preto. Fonte: <http://www.eniotrevizani.xpg.com.br/ouro%20preto.html>, 2006. .... 62
- Figura 4** - Rua da Escadinha. Detalhe para o calçamento, para a escada e para a capistrana que foram implementados em busca da melhoria urbana. Fonte: <http://www.ouopreto.com.br/>, 2012..... 64
- Figura 5** - Largo do Coimbra em meados do século XIX. Arruamento primário com detalhe para o casarão e sua relação com a calçada e com a rua. Fonte: Acervo do IFAC/UFOP. .... 65
- Figura 6** - Largo do Coimbra nos dias atuais, porém com as características do processo de planejamento urbano da cidade no final do século XIX. Nota-se que o mesmo casarão da figura anterior agora possui uma relação mais próxima com a calçada e com a rua em virtude do aterramento que foi realizado como forma de melhorar o acesso, buscando evitar que a cidade perdesse o título de capital para Belo Horizonte. Fonte: A autora, 2012..... 65
- Figura 7** - Chafariz do Santuário de Nossa Senhora da Conceição. Soterrado no aterramento do final do século XIX como parte das medidas de modernização de Ouro Preto em busca da manutenção da capital na cidade histórica. Foi desterrado em meados da década de 1980 no mesmo período em que Ouro Preto foi reconhecida como Patrimônio da Humanidade pela Unesco. Na fotografia é possível perceber como ele foi soterrado pelo nivelamento da rua atual e de onde ele foi fundado. Fonte: a autora, 2012. .... 65
- Figura 8** - Pintura em óleo. Detalhe do relevo. Fonte: Thomas Ender, séc. XIX. Fonte: [xiv](http://www.google.com.br/search?hl=en&site=img&tbm=isch&source=hp&biw=1024&bih=499&oq=Pintura+em+%C3%B3leo.+Detalhe+do+relevo.+Fonte:+Thomas+Ender,2012. .... 67</a></p><p><b>Figura 9 e 10</b> - Exemplos do traçado urbano em Ouro Preto. Acervo de Luiz Fontana, década de 1940 – IFAC/UFOP..... 67</p><p><b>Figura 11</b> - Evolução do traçado urbano da cidade de Ouro Preto. Fonte: UFOP ... 68</p><p><b>Figura 12</b> - Sobrados Geminados na Praça Tiradentes. Fonte: Acervo de Luiz Fontana, década de 1940 – IFAC/UFOP..... 68</p></div><div data-bbox=)

- Figura 13** - Exemplares de edificações do século XVIII. Alguns, apesar de reformados, ainda mantêm as mesmas características. Fonte: Acervo Luiz Fontana, década de 1940 – IFAC/UFOP..... 70
- Figura 14** - Grande Hotel de Ouro Preto. Detalhe para a arquitetura moderna da década de 1940 em meio à arquitetura barroca. Fonte: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.122/3486>, 2012. .... 71
- Figura 15 e 16** - Exemplo da “correção” na arquitetura de Ouro Preto, comandada pelo arquiteto Lúcio Costa. O mesmo prédio na década de 40 com elementos em estilo arquitetônico neoclássico [1ª figura] e nos dias atuais com uma falsa linguagem colonial, em acordo com a imposição do “estilo patrimônio” [2ª figura]. Fonte: Acervo de Luiz Fontana, década de 1940 – Instituto de Filosofia e Artes Cênicas, IFAC/UFOP e [www.ouropreto.com](http://www.ouropreto.com). .... 73
- Figura 17** - Rua Senador Rocha Lagoa, mais conhecida como Rua das Flores. Final do século XIX. Nesta foto é possível ver que existem poucas casas nas imediações da rua, sendo possível vislumbrar plantações atrás de muros que fazem divisa com a ladeira. Fonte: Acervo do IFAC/UFOP..... 74
- Figura 18** - Novamente a Rua Senador Rocha Lagoa ou Rua das Flores, porém na década de 1940 com as construções imitando estilo colonial, apoiando a política do ÍPHAN de falsificar a arquitetura para a criação do “estilo patrimônio”. Fonte: Acervo do IFAC/UFOP ..... 74
- Figura 19** - A Rua das Flores nos dias atuais com todas as casas em estilo colonial, evidenciando que a política de falsificação foi forte e persistiu por um longo tempo. Fonte: <http://lmascarenhas.blogspot.com.br/2011/01/rua-senador-rocha-lagoa.html>, 2012..... 75
- Figura 20** - Vila Aparecida. Exemplo de ocupação irregular e desordenada na cidade de Ouro Preto, MG. Fonte: <http://www.flickr.com/photos/huffstutterrobertl/galleries/72157622528142850>, 2012. .... 75
- Figura 21** - Mapa Turístico da cidade de Ouro Preto. Fonte: [www.ouropreto.org.br/port/mapa.asp](http://www.ouropreto.org.br/port/mapa.asp), 2012. .... 83
- Figura 22** - localização da Rua São José [em vermelho], da Rua Getúlio Vargas [em azul], próximas a Praça Tiradentes [em amarelo]. Centro histórico de Ouro Preto, MG. Fonte: Figura produzida com base em imagem do Google Earth..... 84
- Figura 23** - Rua Tiradentes [atual Rua São José] no final do século XIX. Detalhe para a capistrana. Fonte: IFAC/UFOP..... 85
- Figuras 24 e 25** - Rua São José antes da reforma. Fonte: Aline e Natália, 2010. ... 86
- Figura 26 e 27**- Rua São José depois da reforma. Fonte: Aline, Natália e Gustavo Ferreira, 2012. .... 86

<b>Figura 28</b> - Rua Getúlio Vargas em meados da década de 1930. Detalhe de alguns dos sobrados do final da rua [Sentido São José – Rosário] predominantes nessa área. Ao fundo a imagem da Igreja São José Operário. Fonte: <a href="http://www.panoramio.com/photo/51422050">http://www.panoramio.com/photo/51422050</a> , 2013 .....	87
<b>Figura 29</b> - Rua Getúlio Vargas com os enfeites da Semana Santa. Fonte: <a href="http://www.panoramio.com/photo/21139152">http://www.panoramio.com/photo/21139152</a> , 2013 .....	87
<b>Figura 30</b> - Rua Getúlio Vargas. Detalhe para o prédio Hotel Sola do Rosário e a Igreja do Rosário ao fundo. Fonte: <a href="http://www.panoramio.com/photo/32636974">http://www.panoramio.com/photo/32636974</a> , 2013.....	88
<b>Figura 31</b> - Quadro Sinóptico do Método dos Percursos Comentados. Fonte: THIBAUD, 2002, p.5.....	98
<b>Figura 32</b> - Pessoa com deficiência visual realizando Percursos Comentados na Lapa, RJ. Aqui a pessoa caminha gravando o que percebe, sente e vê. Fonte: Regina Cohen, 2006.....	99
<b>Figura 33</b> - Programa Sentidos Urbanos: Patrimônio e Cidadania. Roteiro realizado nas Ruas São José e Getúlio Vargas em Ouro Preto, MG. Fonte: <a href="http://projetosentidosurbanos.blogspot.com/">http://projetosentidosurbanos.blogspot.com/</a> , 2010. ....	102
<b>Figura 34</b> - Visualização do trajeto escolhido para a realização dos Percursos Urbanos Comentados. Fonte: Google Maps. Legenda: A – Casa dos Contos; B – Hotel Solar do Rosário.....	123
<b>Figura 35</b> - Percurso J. C. – Detalhe para a tampa com uma abertura com a largura maior que a bengala do pesquisado.....	125
<b>Figura 36</b> - Percurso J. C.....	129
<b>Figura 37</b> - Percurso J. C.....	129
<b>Figura 38</b> - Percurso M. L. ....	130
<b>Figura 39</b> - Percurso M. L. – Nessa fotografia notamos que o alargamento desse trecho da calçada da Rua São José permite que pelo menos 3 [três] pessoas transitem juntas sem esbarrões.....	131
<b>Figura 40</b> - Percurso M. L. – Na Rua Getúlio Vargas o alargamento da calçada ainda não aconteceu e notamos nessa foto que além da placa de trânsito inserida na própria calçada, não é possível que três passantes circulem juntos. ....	132
<b>Figura 41, 42, 43</b> - Percursos M. L. – Subida da Rua Getúlio Vargas. ....	133
<b>Figura 44</b> - Percurso M. L. – Lixeira e placa na calçada da Rua Getúlio Vargas....	133
<b>Figura 45</b> - Percurso M. L. – Irregularidade na calçada da Rua Getúlio Vargas.....	134

<b>Figura 46</b> - Percurso M. L. – Ponte dos Contos com intensa circulação de pessoas. .....	135
<b>Figura 47</b> - Percurso M. L. ....	137
<b>Figura 48</b> – Entrevista M. L.....	137
<b>Figura 49</b> - Percurso J. B. – Detalhe para a obra na calçada da Rua São José.....	139
<b>Figura 50</b> - Percurso J. B. – Acesso da garagem direto na calçada da Rua Getúlio Vargas .....	139
<b>Figura 51</b> - Percurso J. B. - Subida que dá início a Rua Getúlio Vargas. Detalhe para o calçamento ruim onde o pesquisado tropeçou. ....	140
<b>Figuras 52, 53, 54</b> - Percurso J. B. – Intenso fluxo de pessoas na Rua São José .	142
<b>Figura 55</b> - Percurso J. B. ....	142
<b>Figura 56</b> - Percurso A. L. – Obra mencionada por A. L. na Rua São José.....	143
<b>Figura 57</b> - Percurso A. L. – Detalhe do alargamento da calçada na Rua São José, porém sem a inserção da sinalização tátil. ....	144
<b>Figura 58</b> - Percurso A. L. – Detalhe para as tampas de caixa na Rua São José. Nesse local elas não possuem buracos ou frestas, mas estão molhadas e devido ao material de que são feitas, pode levar o passante ao tombo.....	144
<b>Figura 59</b> - Percurso A. L. - Subida da Rua Getúlio Vargas. Detalhe para a calçada estreita, para os buracos, para as irregularidades e para os passantes que não podem circular juntos.....	145
<b>Figura 60</b> - Percurso A. L. – Quando a chuva começou, o guarda-chuva foi aberto, mas A. L. pediu que não o cobrisse, pois os pingos da chuva o desorientavam. ....	147
<b>Figura 61</b> - Percurso A. L. – o guarda-chuva foi fechado para não atrapalhá-lo no deslocamento. ....	147
<b>Figura 62</b> - Percurso A. L.....	148
<b>Figura 63</b> - Percurso L. M. – Detalhe para os buracos e o lixo ocupando toda a calçada da Rua Getúlio Vargas .....	150
<b>Figura 64</b> - Percurso L. M. ....	152
<b>Figura 65</b> - Percurso F. A. – Lixos, buracos, placas, desníveis, tampas e calçada estreita na Rua Getúlio Vargas.....	155
<b>Figura 66</b> - Percurso F. A. – À esquerda, parte do calçamento irregular da Rua Getúlio Vargas que o pesquisado menciona. ....	156

<b>Figura 67</b> - Percurso F. A.....	157
<b>Figura 68</b> - Percurso F. A.....	158
<b>Figura 69</b> - Percurso P. W. ....	159
<b>Figura 70</b> - Percurso P. W. – Luminosidade baixa ao cair da tarde na Rua São José. .....	160
<b>Figura 71</b> - Percurso P. W. – Porém, ao cair da tarde, o sol incide bastante no começo da Rua Getúlio Vargas e notamos que, por se tornar mais visível, se torna melhor de circular, vide o aumento do número de pessoas. ....	161
<b>Figura 72</b> - Percurso P. W. ....	162
<b>Figura 73</b> - Percurso E. C.....	164
<b>Figura 74</b> - Percurso J. C. – Próximo a Casa dos Contos, na Rua São José e o grande fluxo de pessoas.....	165
<b>Figura 75</b> - Percurso J. C. – Circulação na calçada alargada da Rua São José ....	166
<b>Figura 76</b> - Percurso J. C. – Na calçada estreita e irregular da Rua Getúlio Vargas .....	166
<b>Figura 77</b> - Percurso J. C. – Pesquisado vendado .....	167
<b>Figura 78</b> - Percurso J. C. – Pesquisado com protetor auricular .....	168
<b>Figura 79</b> - Percurso J. C. – Pesquisado vendado .....	169
<b>Figura 80</b> - Percurso J. C. – Pesquisado com protetor auricular .....	170
<b>Figura 81</b> - Percurso J. C.....	171
<b>Figura 82</b> - Percurso F. F. – Calçada alargada sem piso tátil.....	172
<b>Figura 83</b> - Percurso F. F. – Pesquisado vendado e os obstáculos físicos e humanos da Rua Getúlio Vargas. ....	173
<b>Figura 84</b> - Percurso F. F. – Pesquisado com protetor auricular .....	173
<b>Figura 85</b> - Percurso F. F. – Pesquisado com venda.....	174
<b>Figura 86</b> - Percurso F. F. – Pesquisado com protetor auricular .....	175
<b>Figura 87</b> - Percurso F. F.....	176
<b>Figura 88</b> - Percurso Juca Villaschi – Ponte dos Contos. Abaixo encontra-se o Horto dos Contos mencionado pelo pesquisado.....	177

<b>Figura 89</b> - Percurso Juca Villaschi – Calçada reformada, mas ainda com a manutenção de um pouco de declive. ....	178
<b>Figura 90</b> - Percurso Juca Villaschi – Pesquisado com protetor auricular. ....	179
<b>Figura 91</b> - Percurso Juca Villaschi – Pesquisado com venda .....	180
<b>Figura 92</b> - Percurso Juca Villaschi – uma “veia” da rua, como mencionado pelo pesquisado. ....	181
<b>Figura 93</b> - Percurso Juca Villaschi – pesquisado colocando protetor auricular .....	182
<b>Figura 94</b> - Percurso Juca Villaschi – Pesquisado vendado. ....	183
<b>Figura 96</b> - Incidência de pessoas na calçada esquerda da Rua São José.....	185
<b>Figura 97</b> - Turistas fotografando na Rua São José .....	186
<b>Figura 98</b> - Pessoas que param para conversar calmamente na Rua Getúlio Vargas .....	187
<b>Figura 99</b> - “Murinho do amor” no princípio da Rua Getúlio Vargas .....	187
<b>Figura 100</b> - Período da tarde na Rua São José .....	188
<b>Figura 101 e 102</b> - Idosos circulando pela Rua São José no período de intenso movimento. ....	189
<b>Figura 103</b> - Pessoa idosa utilizando porta como parada de descanso na Rua Getúlio Vargas.....	189
<b>Figura 104</b> - Parte do estacionamento do começo da Rua Getúlio Vargas .....	190
<b>Figura 105</b> - Mapeamento das Ambiências Urbanas .....	197

## LISTA DE QUADROS

<b>Quadro 1</b> - Normas Brasileiras de Acessibilidade.....	27
<b>Quadro 2</b> - Informações sobre acessibilidade nos Serviços e Equipamentos de Ouro Preto.....	79
<b>Quadro 3</b> - Relação das pessoas que realizaram os Percursos Urbanos Comentados nas Ruas São José e Getúlio Vargas.....	110

## **Proposta de Acessibilidade**

Proponho que todas as pessoas do mundo tenham possibilidade e condições de alcance, percepção e entendimento para...

Tocar o céu cheio de estrelas e navegar sem bússola pelo infinito  
Ouvir o cheiro da terra molhada pela chuva que acabou de cair  
Ver o canto do sabiá laranjeira ecoando no espaço  
Sentir o tamanho do mundo e a solidez das montanhas

Que possam também...

Alçar voo sobre o mar revolto  
Andar ligeiro sobre as nuvens da tempestade  
Abraçar relâmpagos e trovões

Ouvir o clarão da lua  
Degustar da neve fria o sabor de luta  
Emudecer as dores do vento forte

Proponho que todas as crianças do mundo tenham segurança e autonomia para...

Construir castelos  
Derrubar edificações  
Viajar por todos os espaços  
Cantar alegres sobre mobiliários e equipamentos  
Urbanos, rurais, florestais e marítimos

E ainda para...

Desfrutar de todos os elementos  
Redesenhar todos os horizontes  
Compartilhar as finitudes  
Gozar de todos os cataclismos  
E ainda que para tanto precisem da ajuda dos idosos, dos desservidos, dos servidores e dos serviçais possam incólumes...

Galopar de frente erguida sobre as muralhas da China  
Vociferar verbenas no Central Park  
Edificar oceanos no Saara

Providos de alcance possam os dias encurtar as noites  
As areias alongar os mares

Libertos de percepções possam os pássaros entender os peixes  
Livres de entendimento possam os peixes acolher os tigres

E assim  
O mobiliário do espaço universal  
Dará a todos os seres viventes  
Acesso irrestrito  
À autonomia  
À segurança  
À percepção  
E ao entendimento  
De todos os elementos.

(Amauri Solon Ribeiro).



## INTRODUÇÃO

O espaço urbano de uma forma geral é dotado de elementos físicos, sensoriais, perceptivos, sociais, culturais que o define e, que, segundo Thibaud (2004), é precedido pelo que se convencionou chamar de *ambiência*, que determina e compreende todos esses fatores de forma integrada.

As características sensíveis, físicas e sócio-espaciais estão envoltas, portanto, em uma “atmosfera”, como afirma Augoyard (2004), que gera um estranhamento, ao mesmo tempo em que fornece subsídios para desenvolver sentimentos de pertencimento à urbe. Sentir a ambiência é estar inerente ao mundo, porém explicá-la é deveras difícil.

Partindo então para busca de definições, Amphoux (2004) afirma que ambiência é a união de sensações térmicas, lumínicas, sonoras, mas também culturais e subjetivas, como complementa Duarte (2004), que envolvem um determinado lugar e seus ocupantes. Relaciona o ambiente físico, estético e psicológico preparado para o exercício de atividades humanas.

As diversas ambiências do espaço urbano motivam circulações, fluxo e influenciam os conflitos e as relações, dadas as diferenças culturais e sociais, mas que, por essa razão, são passíveis de entendimento pelos processos perceptivos, experienciais, e as ações que ali são impetradas num conjunto.

As ambiências, portanto, condicionam os espaços e todos eles são dotados de elementos precedidos por essa atmosfera. Assim, podemos afirmar que as cidades históricas também são dotadas de ambiência própria, pois são detentoras de edificações históricas, de relações socioculturais e emanam sensações que podem criar relações de identidade e pertencimento.

Toda cidade é histórica. No entanto convencionou-se usar o termo cidades históricas para designar a cidade que encerra símbolos que remetem a fatos notórios da história de uma nação ou região, aos sentimentos de pertencimento e, conseqüentemente, à identidade de um povo. O poder simbólico, que se concentra no tempo e no espaço é grande. Muitas vezes, ainda, esses locais históricos são considerados significativos 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 deficiências. 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.

Em nossa pesquisa, verificamos que está disseminada - até mesmo na fala de intelectuais, como professores universitários - a ideia de que o patrimônio cultural, para ser preservado, deve sobrepujar o usuário. Em muitos casos, houve o argumento numérico (o pequeno percentual de usuários com deficiência) para justificar a não implantação de medidas de transformação que pudessem levar a acessibilidade para todos. A falta de recursos, as contradições, as dificuldades de interpretação de algumas normas de restauro ou a rigidez de quem tem por missão interpretá-las são outros argumentos que costumam ser usados para postergar a adaptação de alguns sítios.

No entanto, em muitas cidades do mundo inteiro, o conceito de sustentabilidade social já se encontra aplicado em cidades históricas sem o prejuízo da preservação da memória arquitetônica que trazem. Ao contrário, com o aumento das condições de uso, das condições de acesso, aparece também o aumento dos mecanismos de pertencimento, as apropriações. O aumento da viabilidade da cidade (DEL RIO et al. 2012) faz crescer a



autoestima de seus moradores e induz uma espiral de bem-estar, que propicia o turismo e predispõe os habitantes aos movimentos espontâneos pela conservação do patrimônio.

É nesse contexto que se insere o tema da pesquisa que deu origem à presente dissertação. Perguntamo-nos, em se considerando as difíceis condições de acessibilidade, em locais tombados pelo patrimônio histórico no Brasil, como é o caso de Ouro Preto, como se dá a construção das relações de afeto das pessoas com deficiência e as ambiências das cidades históricas? Existiriam condições reais de construções identitárias para todos ou essas são reservadas apenas àqueles que podem circular pelas cidades sem impedimentos físicos nem atitudinais? Dotar as cidades históricas de rotas acessíveis é possível?

Partimos do pressuposto que as pessoas com deficiência da própria localidade, ou mesmo os turistas, criam estratégias sensoriais, cognitivas e de deslocamento para construir uma relação de afeto com a ambiência de uma cidade histórica. São as cidades históricas referências de nossa ancestralidade e, a partir disso, contribuem na construção de paradigmas culturais que nos são deixados como herança. No entanto, o direito de usufruto frente às dificuldades de acesso aos bens tombados é renegado, uma vez que não há o planejamento dos acessos, impossibilitando as pessoas de terem proximidade com o seu passado, suas raízes, passando a ter a sua construção identitária prejudicada.

Buscando abordar essas questões, a pesquisa que está na base desta dissertação cercou-se de um leque metodológico interdisciplinar, procurando também uma diversidade de experiências que trouxessem maior completude a um tema tão complexo. Assim, foi muito enriquecedora a aproximação do Programa "*Sentidos Urbanos: Patrimônio e Cidadania*", como a aplicação do método dos Percursos Comentados (THIBAUD, 2004), além das demais ferramentas de pesquisa, como teremos oportunidade de falar mais longamente na terceira parte deste trabalho.

O Programa Sentidos Urbanos: Patrimônio e Cidadania, influenciado pelos estudos da fenomenologia<sup>1</sup> de Merleau-Ponty, foi concebido pelo arquiteto e professor do curso de Turismo da Universidade Federal de Ouro Preto, MG (UFOP), Juca Villaschi, cujo intento é utilizar de instrumentos educativos e sensoriais – tato, olfato, visão, audição e paladar – pontuando a arte, a cultura e o patrimônio histórico, artístico e cultural como objeto de trabalho, ampliando e fortalecendo a identidade cultural e o sentido de pertencimento da comunidade a fim de possibilitar uma melhor reflexão acerca dessa riqueza (VILLASCHI, 2008).

---

<sup>1</sup> A fenomenologia Pontyana preza pelo sensorial e afetivo em contrapartida do imediatismo, ou seja, é no perceber que o ser humano é mais instigado pelos elementos da cidade e que passam despercebido por detalhes que serão fundamentais para o entendimento do ser, este método vem mostrar que este ente só perceberá verdadeiramente a sua essência, primado fenomenológico, quando a sua percepção for acionada para entendê-lo de fato.



Como pressuposto de melhor apreensão do espaço, o Programa Sentidos Urbanos é compactuado por outro método que também utiliza da intersensorialidade com o urbano: o método dos Percursos Comentados. Esse método foi desenvolvido pelo sociólogo Jean Paul Thibaud e consiste em envolver três atividades simultaneamente: caminhar, perceber e descrever (COHEN, 2006)

De acordo com as ferramentas desenvolvidas por Thibaud (2001), esse método tem por objetivo obter os resultados da percepção em movimento através das três atividades citadas. A primeira fase consiste em observar o local e pedir aos participantes que percorram, descrevam o que percebem e experimentam ao longo do caminho. Em seguida, as três etapas citadas são colocadas em prática através de relatos. Partindo, portanto, do Programa Sentidos Urbanos e do método dos Percursos Comentados, torna-se possível analisar o aspecto da acessibilidade, de acordo com as premissas do Desenho Universal.

Este trabalho, através das análises da acessibilidade, além da conscientização quanto ao legado histórico e cultural, permeia formas urbanas tangíveis e intangíveis, que, segundo Grinover (2006), correspondem respectivamente “ao estado do sistema de transporte, do sistema de infra-estrutura viária; e à localização do espaço das atividades ou serviços urbanos para os quais se deseja ter acesso”. (p.37) e “à cultura, à informação que pode se dar pela possibilidade da **população da cidade ou de estranhos**, ter condições de frequentar uma escola, um curso, um sistema de lazer” (p. 38, grifo nosso).

Ainda de acordo com o autor, a essência da cidade é justamente o estímulo à aproximação entre seus habitantes, criando, portanto, a interação social e, dessa forma, define o espaço urbano como público, acessível, lugar das diferenças, da heterogeneidade.

Lynch (1997) relata que os elementos que se locomovem em uma cidade, particularmente as pessoas em seus movimentos diários, é parte importante em relação às partes físicas imóveis e associadas, fazendo parte do espetáculo urbano, renegando a função de meros observadores. Portanto, a percepção da cidade não é abrangente, mas antes parcial, fragmentária, envolta com as considerações de outra natureza, onde quase todos os sentidos estão em operação.

Tendo em vista que o patrimônio cultural, hoje em dia é explorado como parte da oferta turística das cidades históricas, vale salientar que o seu entendimento transcorre em um processo histórico que busca a perpetuação da memória coletiva e, por consequência, de um dado valor identitário. Por isso, o turismo cultural torna-se uma forma de valorização patrimonial, desde que haja o planejamento necessário para sua utilização (BRUSADIN, 2009).



Ademais, o turismo deve ser uma atividade inclusiva, em que a cidade deve ser pensada nos acessos, não somente para os moradores, mas também para o público visitante, uma vez que o turista é uma parcela importante da população, que não deve ser desprezada. O turismo é, portanto, de grande potencial econômico, humanitário e inclusivo (ALMEIDA, 2009)

Diante do exposto, buscamos analisar alternativas e possibilidades sobre a inclusão, visando levantar questões quanto às experiências das pessoas com deficiência, sejam moradores ou turistas, e gerar diretrizes no que tange à acessibilidade para o público na cidade de Ouro Preto, MG. Focamos em compreender a relação que a pessoa com deficiência tem com a cidade histórica de Ouro Preto, mais especificamente com as Ruas São José e Getúlio Vargas; analisar a acessibilidade nas ruas propostas; mapear experiências das pessoas com deficiência; compreender o papel das ambiências na constituição do espaço tombado da cidade de Ouro Preto, por meio da análise das ruas, e sua relação com a acessibilidade, e em seguida, mapeá-las; aplicar e validar os procedimentos metodológicos dos Percursos Urbanos Comentados; e gerar diretrizes sobre acessibilidade para o público com deficiência pesquisado.

Escolhemos as Ruas São José e Getúlio Vargas para o nosso recorte de pesquisa, pois elas estão localizadas no perímetro tombado de Ouro Preto, MG e fazem parte da região central da cidade; são ruas que recebem diariamente um grande número de pessoas, moradores, estudantes ou visitantes; e por serem parte de um projeto de melhoria da acessibilidade, em que, até o presente momento, somente a primeira sofreu modificação com a ampliação da calçada, para a melhor circulação dos transeuntes.

Para que possamos atender aos objetivos do trabalho e expor de forma clara nossos resultados, a presente dissertação foi estruturada em quatro partes somadas a um capítulo conclusivo.

Na primeira parte, tratamos da fundamentação teórica, buscando aportes em autores que tratam da ambiência urbana e da fenomenologia da percepção como elementos importantes no entendimento do espaço urbano. Em seguida, são trazidos conceitos sobre acessibilidade e seus entremeios, turismo inclusivo e as políticas patrimoniais para os acessos e a mobilidade. Finalizamos com as Categorias de Análise usadas para a avaliação dos Percursos Comentados e dos Sentidos Urbanos.

Na segunda parte tratamos do contexto histórico na qual fizemos a nossa pesquisa. Esmiuçamos a evolução histórica da cidade de Ouro Preto e, em seguida, trazemos quatro pontos que nos ativemos em nossa pesquisa: arquitetura, percursos, patrimônio histórico, artístico e cultural e turismo. Após essa conceituação, trazemos aspectos das ruas de nossa



pesquisa: Rua São José e Rua Getúlio Vargas, e terminamos com aportes sobre a acessibilidade da cidade histórica.

Na terceira parte fazemos os apontamentos teóricos dos métodos que utilizamos em nosso campo. Começamos com a análise etnográfica e etnotopográfica, principal recurso por nós utilizado em nossa ação, pois optamos por nos “misturar” aos sujeitos pesquisados. Após esse detalhamento, teorizamos os métodos dos Percursos Comentados e dos Sentidos Urbanos, em seguida, os unimos, dando o nome de Percursos Urbanos Comentados, a fim de simplificarmos quando a eles nos referíssemos.

Na nossa quarta parte, fazemos a análise de nossa pesquisa de campo, elucidando os entremeios da acessibilidade diante de uma cidade histórica. Em seguida, mapeamos a ambiência das ruas pesquisadas e, a partir disso, buscamos compreender a relação das pessoas com deficiência nesse espaço, mediante as experiências elucidadas. Terminamos com sugestões de melhorias dos acessos e propostas de inclusão na urbe.

Por fim, nas conclusões, esboçamos sugestões para a melhoria dos acessos e propostas de inclusão na urbe.

O presente trabalho se justifica pela necessidade premente dos novos usos das cidades históricas em relação às novas demandas, como a acessibilidade e o turismo. Sendo o patrimônio cultural permeado por aspectos físicos, como monumentos, ruas e vielas, além do aspecto imaterial, sendo a cultura, a identidade e os fazeres, a acessibilidade torna-se parte integrante desse todo e esta é propulsora para o adensamento da população, corroborando com a premissa de transmissão da herança cultural para cada vez mais pessoas.

Segundo Duarte e Cohen (2005), **a acessibilidade do espaço construído deve compreender, além das pessoas com deficiência, todos os usuários em potencial**, tornando-se necessário, portanto, garantir total acesso aos mais variados locais e atividades, eliminando as mais prováveis barreiras existentes e que comprometem a participação de todos.

Como a modernidade vem transformando os meios de acesso, o presente trabalho é relevante ao elucidar como a acessibilidade está sendo modificada na cidade histórica de Ouro Preto, e, como isso, vem afetando tanto positiva quanto negativamente o aspecto de vivência e visitação.

Dessa forma, a escolha da cidade de Ouro Preto se dá por esta ser considerada Patrimônio da Humanidade, reconhecida em 1980 pelo decreto de Patrimônio Mundial pela UNESCO; fazer parte dos 65 destinos indutores do turismo no Brasil (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2008); e ainda ser a precursora do programa Sentidos Urbanos: Patrimônio e Cidadania.

Ademais, o lugar é passível de análise, dados os pressupostos teóricos sobre ambiência, e por isso, justifica-se a escolha para realizar a pesquisa sobre acessibilidade no seu patrimônio cultural.

As pessoas com deficiência de uma forma geral são integrantes da unidade humana de uma cidade reconhecida como patrimônio cultural e, por esse aspecto, desperta o interesse de interventores em prol da melhoria em acessos. A ambiência urbana, que possui como seu principal pressuposto o movimento que desperta apropriação, afeto, evoca memória, possibilita a interação entre a percepção, as emoções e as ações das pessoas, em suas representações sociais e culturais, corrobora com a preservação do sítio. Este, por sua vez, não está condicionado ao engessamento, mas às vivências e convivências dos moradores, contribuindo para a sua existência, como também para o vai e vem de pessoas, grupos escolares que se deslocam, passeios de turistas etc, mas que somente serão efetivados de forma plena, à medida que a acessibilidade for cada vez mais considerada.



*Os habitantes de uma cidade não preferem contemplar o vazio, a ordem e o sossego palpável como os projetistas pensam. O prazer das pessoas de ver o movimento e outras pessoas é evidente em todas as cidades. Quanto mais estranhos houver na rua, mais divertida ela será. Jane Jacobs (2000)*

## FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O conceito de ambiência e sua importância nos processos de apreensão da urbe formam o eixo norteador da presente dissertação. Através disso, podemos buscar compreensão das relações do corpo no espaço e, conseqüentemente, de nossa função no mundo como pessoas contribuintes das trocas sociais e coletivas, bem como do nosso papel individual para a formação do nosso “eu” em vivência com o Outro.

Através das experiências sensíveis na ambiência, focamos também nos aspectos fenomenológicos como “médium” de um entendimento corpo-espaço. Por meio das percepções sensoriais, esse conceito possibilita a compreensão das formas de vivenciar a cidade, buscando condições de apropriação.

Para nos apropriarmos de um Lugar, precisamos em um primeiro momento, nos sentirmos entes do espaço. Isso somente será possível se conseguirmos nos envolver por meio dos deslocamentos, das relações e dos conflitos, isto é, considerar os acessos dos corpos nos locais vivenciados. Assim, tratamos da acessibilidade em nosso trabalho, uma vez que buscamos entender como as ambiências de um lugar possibilitam a interação nos seus mais distintos espaços. Dessa forma, esmiuçamos o conceito de acessibilidade, levando em consideração seus aspectos jurídicos, elucidativos e históricos a fim de elencar as dificuldades e possibilidades que estão entremeadas no processo de apreensão da urbe. Tratamos das pessoas com deficiência como sujeitos de nossa análise, sejam elas passantes do local ou visitante, além de nos atermos ao recorte das cidades históricas, mencionando as políticas de preservação patrimonial em relação aos acessos e como elas se configuram nesse ínterim.

É, portanto, com a visão das ambiências urbanas, experienciadas através da corporificação e pela apreensão do espaço pelos fenômenos sensoriais, que embasamos a pesquisa sobre acessibilidade em cidades históricas. Assim, essa parte tem a finalidade de situar a pesquisa em seu arcabouço teórico, visando contribuir para a compreensão da apreensão dos locais tombados como patrimônio cultural por pessoas com deficiência, moradores ou turistas.



## 1. DEFINIÇÕES, VISÕES E APARATOS CIENTÍFICOS SOBRE AS AMBIÊNCIAS SENSÍVEIS.

Pensar a cidade somente em seu aspecto físico e funcional limita um constructo que vai além das formas. O espaço urbano, além das construções, é formado pelas relações das pessoas com os lugares, por meio de suas percepções, experiências, sensorialidades, que estão interpostos e envolvem os sujeitos numa atmosfera que os faz interagir em movimentos ininterruptos. Esse processo se sobrepõe aos aspectos meramente físicos de uma cidade e a esse conjunto de aspectos estáticos, sensoriais e perceptíveis se dá o nome de *ambiência*.

Segundo Duarte (2011), os estudos sobre *ambiência* abarcam os aspectos sensíveis da cidade, em contrapartida às pesquisas que vinham se mostrando incompletas ao se debruçarem somente nas funcionalidades, nas categorias formais e ambientais dos espaços construídos, como fatores isolados.

O termo *ambiência* deriva do vocábulo latim *ambire*, que significa rodear, cercar (DUARTE; PINHEIRO, 2009). Assim, a cidade, seus edifícios, espaços livres e tudo o que está contido num dado ambiente, é cercado ou rodeado pela *ambiência*, que determina os aspectos arquiteturais e urbanos. Dessa forma, é possível afirmar que a *ambiência* precede qualquer espaço urbano, mas, principalmente, condiciona tudo o que faz parte dele.

A definição de *ambiência*, segundo Paula (2008, p.80) é o “espaço arquitetonicamente organizado e animado, que constitui um meio físico e, ao mesmo tempo, meio estético ou psicológico, especialmente preparado para o exercício de atividades humanas”. Mas o significado vai mais além.

De acordo com as pesquisas do Laboratório Arquitetura, Subjetividade e Cultura, LASC<sup>2</sup>, a *ambiência* “[1] mobiliza o corpo, ou seja, convoca o movimento; [2] é indivisível, ou seja, estabelece lugar (no sentido do pertencimento); [3] e está em toda parte, pois participa do cotidiano das cidades” (DUARTE; PINHEIRO, 2009, p. 1). Assim sendo, as *ambiências* urbanas possibilitam a interação entre a percepção, as emoções e as ações das pessoas em suas representações sociais e culturais, ou seja,

---

<sup>2</sup> O Laboratório Arquitetura, Subjetividade e Cultura (LASC) é vinculado ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura, PROARQ, da Universidade Federal do Rio de Janeiro



Nos leva a refletir sobre tipos de experiência, percepção e ação em determinados contextos urbanos que podem ser mais bem analisadas através do olhar narrativo e crítico. Logo, uma ambiência é necessariamente apreendida no ambiente construído, nos fenômenos sensoriais e nas ações contínuas das pessoas que a tornam possível (LASC, 2011, s/p)

Portanto, as ambiências do espaço urbano determinam as motivações de circulação, fluxo e influenciam os conflitos e as relações, conforme as diferenças culturais e sociais, mas que, por essa razão, são passíveis de entendimento pelos processos perceptivos, experienciais, e as ações que ali são impetradas como um todo.

Reiterando o acima exposto, Thibaud afirma que a emergência da temática *ambiência*,

manifesta o interesse crescente dado ao domínio dos sentidos para pensar e produzir o ambiente construído. Uma das perspectivas promissoras da noção de ambiência é oferecer a possibilidade de reunir domínios habitualmente separados. A oposição clássica entre espaço vivido e espaço concebido é substituída por uma abordagem dinâmica que se interessa com modos sensíveis de estruturação de espaço e de tempo. (THIBAUD, 2004, p. 159)

Diante disso, a *ambiência*, além de abarcar aspectos funcionais, físicos, ambientais, sensíveis, experienciais e relacionais, requer o movimento desses em um determinado espaço e tempo. Isso implica num caráter pragmático do conceito que, para ser tematizado, requer um retorno ao concreto com ações de observação e vivência. Essas ações e vivências são especialmente importantes quando se trata do estudo dos movimentos de pessoas com deficiência nas cidades históricas: é importante verificar de que forma a ambiência permite experiências sensíveis nos sujeitos envolvidos.

Para Thibaud (2002), a ambiência situa-se no cruzamento de dois caminhos: o da paisagem, que faz emergir as noções práticas e o das situações cotidianas, banais, que reintroduzem a questão do afeto e do sensível. A inclusão desses dois aspectos é passível de gerar consequências operacionais.

Para apreender a ambiência, é preciso um retorno ao concreto, pois é preciso ir além do olhar para entendê-la, ou seja, é preciso senti-la. Assim, a organização perceptiva deverá direcionar para o ulterior ao racional, deixando-se levar ao invólucro sensorial, produzido pelo movimento, que se faz na ambiência.

Atrelado a isso, as práticas cotidianas propiciam o envolvimento com o meio através das ações comuns. Agir e perceber são interações complementares e indissociáveis da atividade, evidenciando que a ambiência é situada e depende da percepção, despertando a sua vertente afetiva e emocional.



Uma visão semelhante a esta consiste em elucidar vários tipos de atenção da cidade em espaços públicos. Mostra-se, nomeadamente, que a ação de passar não é baseada somente em atenção sustentada e focada, mas também convoca os fenômenos de “distração” e “hesitação”. Ao identificar uma pluralidade de modos possíveis de presença e relação com o espaço urbano, é possível afrouxar o apelo exclusivamente da atividade prática e reintroduzir a dimensão existencial da experiência cotidiana (THIBAUD, 2002, p. 154).

Esse campo de investigação vem sendo lapidado a fim de que haja um entendimento teórico-prático cada vez maior e por isso surgem novas pesquisas. De acordo com Duarte (2011), os estudos da ambiência “apontam para diferentes facetas do tema que busca na prática e na fundamentação de metodologias o seu campo de atuação”.

Para tanto, essas pesquisas não estão somente fundamentadas nos estudos da arquitetura e do urbanismo, mas nas contribuições de outras áreas, como sociologia, antropologia, psicologia, e outras, que enriquecem as buscas por mais entendimento da *ambiência*.

Quando o sujeito investigado situa-se em um recorte social delimitado, como em nosso caso a pessoa com deficiência - seja ela turista ou moradora da cidade histórica - o uso da etnografia empresta à questão da ambiência um valor metodológico suplementar, por trazer a necessidade de abordagens multidisciplinares.

Considerando todas essas ciências, os pressupostos para as pesquisas em *ambiência* perpassam pela relação do corpo com o espaço. É o ente quem vai dar sentido ao espaço através do movimento, das relações, das sobreposições e interposições que estabelecem com o meio e todos seus invólucros fenomenológicos. Isso possibilita que a *ambiência* penetre no corpo e o corpo somente tenha sentido em razão da *ambiência*.

Por meio do *l'embodiment*, que Thibaud (2004) define como *envolvimento/movimento do corpo com o meio*, que as categorias conceituais não são dissociáveis das atividades sensoriais-motoras. Dessa forma, a *ambiência* irá permitir a passagem da dimensão sensível para a dimensão cognitiva e essa poderá ser considerada agradável ou desagradável.

Portanto, a tônica da ambiência é a corporificação e esta é “necessariamente apreendida no ambiente construído, nos fenômenos sensoriais e nas ações contínuas das pessoas que a tornam possível.” (THIBAUD, 2004, p. 349).



### Experiência e ambiência

Para tanto, a noção de ambiência está ligada à experiência e, para ser descrita, devemos fazer menção a ela e ao experienciador. O corpo precisa estar situado, envolto e em relação com essa atmosfera para o pleno entendimento do conceito. Logo, analisar a ambiência requer mais um retorno ao campo empírico que ao teórico, como afirma Duarte (2011).

Entendemos que a ambiência é somente representação se não for vivenciada. Não acreditamos que seja possível expressar sensações, sentimentos, se apropriar e se tornar ente do *lócus* caso não haja o envolvimento que possibilita a experiência e o ato de experienciar. No caso de nossa pesquisa, sendo o experienciador uma pessoa com deficiência, é necessário que ele tenha voz na descrição da ambiência, que ele emita seu parecer, que ele relate, faça compreender suas sensações, o que só será possível de ser apreendido, como veremos mais adiante, por meio da pesquisa de base etnográfica de descrição do cotidiano.

Segundo Tuan (1983, p.10), “experienciar é aprender, compreender; significa atuar sobre o espaço e poder criar a partir dele. Por meio do processo perceptivo e da apreensão do espaço que o processo cognitivo se desenvolve e faz com que o indivíduo o conheça melhor e aja sobre ele”. “Os padrões de agradabilidade estão, portanto, inexoravelmente atrelados à experiência que se desenvolve nos lugares e são componentes formadores das ambiências urbanas” (DUARTE et. al. 2007, p.7).

A experiência, portanto, é o que vai dar sentido à apropriação das ambiências e formar uma identificação pessoal, mesmo que as representações sejam coletivas. Dessa forma, compreender os lugares requer entendimento das experiências situadas e da composição espaço e tempo para que a percepção do espaço não seja entendida meramente como fator estático de vivência, uma vez que esse espaço e esse tempo são comumente cíclicos.

O ato de experienciar leva, através da percepção, ao reconhecimento da ambiência. Para tanto, o reconhecer é um processo que não depende somente dos processos perceptivos, mas também da memória.

### Memória e ambiência.

Para Duarte (2011), a memória está imbuída de fantasia, desejo e por um complexo processo de significações, na qual os usuários atribuem a determinadas ambiências. “Assim, dizer que a ambiência desperta familiaridade nas pessoas significa dizer que a memória desses usuários foi capaz de ‘trabalhar’, atribuindo significados ao lugar a partir de



seu caráter multisensorial e íntimo dos registros previamente adquiridos por seus praticantes” (s/p)

É a memória, pois, contribuinte do valor do lugar. A ambiência precede o espaço, o condiciona, está entre o corpo e o ambiente, mas é na memória que invoca, através das experiências e da corporificação, o sentimento de pertencimento.

Como afirma Jodelet (2002), a relação que o sujeito estabelece com o seu espaço de vida, lida com concepções de sentido e significado, definidas através das experiências diretas e práticas funcionais e subversivas, que atribuem valor simbólico aos ambientes construídos através da cultura, relações sociais e jogos de poder.

Por meio dessa relação, o sujeito constrói sua identidade situada espacialmente. Atrelado a isso, os acontecimentos no espaço auxiliam no desenvolvimento da memória, que não está no lugar, mas o lugar que a faz trabalhar nas pessoas, selecionando aquilo que queiram lembrar e esquecer.

A memória reflete a relação do passado, presente e futuro de cada usuário dos lugares e delimita um princípio importante no reconhecimento do potencial simbólico e apropriativo dos espaços construídos. Todo espaço conta a sua história e, de certa forma, as pessoas encontram nos Lugares os fragmentos de que necessitam para construir as suas próprias histórias individuais e coletivas. Dessa forma, podemos afirmar que a memória é o “cimento de construção” para a identidade dos grupos sócio-culturais e vice-versa. (DUARTE et, al. 2007, p. 5)

De acordo com Tuan (1983), quando o espaço se torna familiar para nós, ele se transforma em Lugar. São os significados e definições que a eles atribuímos que possibilita a transformação em “nossos lugares”. Essas atribuições, no entanto, nos serão impregnadas somente se formos detidos pela memória, que está contida nesses lugares à medida que dele nos apropriamos. As lembranças através de um cheiro, de um gosto, ao observar certas paisagens, podendo sentir-se impregnado do lugar é se apropriar por intermédio da memória, aflorada pelos sentidos.

Essa familiaridade, despertada pela ambiência, é manifestada no coletivo, mas representada na individualidade pelo sujeito que se impregna por essa atmosfera. A partir disso, é capaz de se identificar com os lugares e (re)criar uma identidade, que parte do seu envolvimento/movimento com o espaço. Nesse ínterim, buscamos, em nosso trabalho, salientar que a pessoa com deficiência elenca elementos da acessibilidade para além dos atributos físicos e sensoriais, mas desses todos vinculados ao que carrega da história e dos valores trazidos pela memória invocada pela ambiência do Lugar.



### Identidade e alteridade em ambiência

É a identidade, portanto, constituída pela memória, uma vez que esse sentimento é despertado em função de vivências, que geram lembranças e, por fim, reconhecimento. Segundo Pollak (1992), a identidade é uma imagem que a pessoa adquire ao longo da vida, referente a ela própria, uma imagem que apresenta a outras pessoas, e uma imagem da forma como quer ser percebida. Porém, essa percepção é subjetiva e está atrelada ao processo de seleção da memória que se faz ao longo da vida, e, a partir disso, criam-se as próprias identificações e representações. No entanto, a identidade precisa de um espaço para se ancorar. Segundo Lynch (1997, p.128) “[...], os locais equilibrados e identificáveis são cabides convenientes nos quais se podem pendurar as memórias, os sentimentos e os valores pessoais”.

Assim, são as ambiências que criam e recriam lugares, que, por sua vez, evocam a memória que, após ser incorporada pelo sujeito e selecionada, torna-se portadora dos fatores identitários com as ambiências dos lugares. Porém, estar envolto nessa atmosfera moral e material é ir além da identificação puramente pessoal, mas em razão do outro. De acordo com Pollak (1992, p. 5), “A construção da identidade é um fenômeno que se produz em referências aos outros, em referências aos critérios de aceitabilidade, de admissibilidade, de credibilidade, e que se faz por meio da negociação direta com os outros”. Por isso, focamos nossa pesquisa para a importância da diversificação dos espaços para os mais diferentes corpos: são eles que irão contribuir para a construção da identidade em relação a todos que enriquecem a ambiência do Lugar.

O sentimento de alteridade é, portanto, aceitar que o outro pratica suas ações e se reconhece através de seus produtos. Logo, a identidade, própria do sujeito, é formada pelo contato com o outro, constantemente lembrado, por meio de sensações diversas, que conformam as ambiências dos lugares. De acordo com as pesquisas do Laboratório Arquitetura, Subjetividade e Cultura (2011), o outro não é representado apenas pelos habitantes, mas pelas ambiências que criam. Assim, o outro pode ser o próprio espaço urbano.

É, portanto, a alteridade uma condição para a afetação do eu. Sendo o outro também o espaço, a noção de apego o torna lugar em razão do seu reconhecimento e da troca que se estabelece. Logo, manter relações de proximidade com esse deve compreender o acolhimento desse ambiente outro que, potencialmente, pode trazer uma “afecção da alma” pela imposição de sua diferença, como afirmam Alencar e Freire (2007).



A ambiência condiciona o afeto pelo lugar à medida que o sujeito se apropria dele, através de sensações e interações. O ato de apropriar-se, portanto, requer uma identificação e cognição, que incorrerá na afeição do lugar.

### Apropriação e ambiência

Segundo Pol (1996), a apropriação vem da necessidade do indivíduo de se diferenciar do outro, demarcando seu território e criando referenciais estáveis, que o ajudam na orientação e preservação de sua identidade. Para ele, existe a necessidade de compatibilizar o novo com estruturas mentais já apreendidas. Transformação do diferente em igual, do estranho em familiar, do outro em si mesmo.

Corroborando com assertiva, Alencar e Freire (2007) afirmam que o ato de **apropriar-se** caracteriza-se como necessidade de o indivíduo não se perder e sempre procurar imprimir sua marca nas coisas, definindo seu território existencial, onde territorializar é um primeiro impulso, por querer marcar a diferença, a propriedade.

No entanto, as ambiências são impulsionadas pelas várias necessidades dos sujeitos que se identificam e se reconhecem no lugar, que pode ser considerado o outro, à medida que é inspirador, criador e impulsiona ao afeto. Portanto, se apropriar do lugar é se relacionar com o outro, tentando transformá-lo no mesmo. Esta pesquisa se interessa em verificar as construções de identidade e do sentimento de alteridade por parte de pessoas com deficiência. Se a condição de acesso se refletir em segregação espacial, como se dá a percepção da alteridade por parte dessas pessoas?

### Afeto pelo Lugar

Ao se identificar com outrem, portanto, nos afetamos e a partir disso nos apropriamos. Lévinas (2004) considera, em sua **ética da alteridade**, que o outro sempre nos afeta. Para ele, o outro nunca é indiferente, sempre atua, mexe com a afetividade. Assim, a afetividade está sempre ligada à alteridade.

Dessa forma, o corpo e a motricidade são importantes para o estabelecimento de uma relação afetiva com o ambiente, o que nos faz pensar na ambiência enquanto força motriz da experiência dos corpos no espaço, outra característica inalienável na compreensão das ambiências, segundo Cohen (2006).

Assim, quanto mais diversificadas forem as ambiências, mais afetividade nos espaços públicos e mais acolhedora esta será. Acolher está intimamente atrelado ao sentido de receber o outro, convivendo com o diferente. Esse, portanto, torna-se importante foco de



nossa pesquisa, uma vez que buscamos analisar até que ponto as cidades históricas estão preparadas para o acolhimento do outro.

A hospitalidade é compreendida como virtude de alguém hospitaleiro, que acolhe gentilmente outrem em sua residência. De acordo com Thibaud (2004), a hospitalidade de um lugar trata-se de um movimento duplo de acolhimento e de desenvolvimento: acolhimento dos corpos que envolvem sentimentos, de bem-estar ou mal-estar e desenvolvimento de gestos que sensibilizam formas de se estar junto.

Acolher o outro, no entanto, não é modificá-lo, através das sensações e emoções dispensadas, mas aceitá-lo em sua diferença, em busca de uma familiaridade, compreendendo isso como um princípio ético, norteador das ações humanas.

Assim sendo, a familiaridade não está condicionada somente à convivência diária, mas ao acolhimento que leva ao reconhecimento do outro, seja ele o homem ou o espaço, induzindo assim ao processo de identificação e apropriação.

De acordo com Thibaud (2004), a ambiência é melhor explicável quando possibilita variações e modulações, rupturas e surpresas. Ela é expressão do lugar no qual se instala. Convoca fenômenos que a tornam mais ou menos atrativa ou repulsiva. Envolve tonalidades afetivas e qualidades rítmicas que articulam nossa relação com o meio ambiente e com o outro.

Freire e Alencar (2007), ao tratar da questão da acolhida do lugar, expressam a questão do apego e deixam evidentes o quão vinculadas estão às sensações que a ambiência proporciona. Para eles, apego ao lugar diz respeito ao vínculo afetivo estabelecido entre a pessoa e um ambiente, sem que seja necessário um processo de identificação prévio com esse. Para se estabelecer um desejo de proximidade com o meio, não é preciso se apropriar dele ou se formar a partir do mesmo uma identidade de lugar, mas sim comportar uma atitude ética de aceitação de sua diferença perante o outro e suas manifestações. É visando esse comprometimento inerente à urbe, em seu sentido amplo, que esta pesquisa se volta para a análise da inserção de pessoas com deficiência, sejam elas moradoras ou turistas, pois acreditamos que diante da relação com a ambiência urbana, os mais diversos sujeitos poderão se afetar do Lugar.

Dessa forma, todos os elementos são importantes em uma ambiência no que tange afetação e apropriação do sujeito. Assim, os aspectos sensoriais são legítimos contribuintes do apego ao Lugar. Para Thibaud (2004), as ambiências são multisensoriais, pois convocam simultaneamente o conjunto de sentidos, e especifica a partir de cada um deles. Em uma visão heurística, são os sentidos que colocam a questão da espacialidade.



Para tanto, é preciso reiterar que um retorno ao concreto é importante no entendimento da ambiência. São os aportes fenomenológicos que possibilitarão os invólucros cognitivos desse saber. São os sentidos humanos, olhar, cheirar, tocar, escutar, que fazem afastar e desejar o mundo. Assim, a fenomenologia da percepção orienta a busca por mais entendimento do concreto e de si mesmo. A partir disso, buscamos o entendimento do papel da fenomenologia para o entendimento do corpo e como esse faz a apreensão do espaço.



## 2. FENOMENOLOGIA DA PERCEPÇÃO EM MERLEAU-PONTY PARA O ENTENDIMENTO DAS PERCEPÇÕES SENSORIAIS

Tratamos, neste trabalho, da fenomenologia<sup>3</sup> perceptiva, cujo principal expoente é o filósofo francês Maurice Merleau-Ponty. Esse autor, embora tenha se baseado em Husserl para o aprofundamento de seu trabalho, busca, em princípio, analisar a essência das coisas, mas se preocupa principalmente em recolocar a essência na existência, ou seja, a essência fora do idealismo husserliano e fixada na intencionalidade. Ponty exerce um papel singular ao fixar a percepção na experiência, na qual deixa de ser propriedade da consciência e passa a ser analisada como característica de um sujeito voltado ao mundo.

O estudo da fenomenologia pontyana parte do princípio de que as coisas do mundo não são somente aquilo que se vê, mas que faz parte da intencionalidade das pessoas, aquilo que está na mente delas, em acordo com a sua experiência e vivência de mundo. Assim, a fenomenologia é anterior ao seu entendimento como tal, pois está nas práticas e pode ser reconhecida, segundo Merleau-Ponty (1994), como maneira ou como estilo. Ela existe, portanto, antes de ter chegado a uma inteira consciência filosófica.

Sendo a ambiência à atmosfera que precede o espaço urbano, é pelos processos fenomenológicos que sua apreensão poderá ser conhecida, ao passo que o mundo já está ali, antes de qualquer análise que as pessoas possam fazer dele e o seu entendimento, seja pelas sensações ou percepções, seus movimentos são condicionados por essa atmosfera.

A cada momento de imersão na ambiência, o campo perceptivo pode ser preenchido de reflexos e impressões fugazes que não podem ser ligados ao contexto percebido, mas que fazem situar o ser no mundo. Disso podem ser feitas relações acerca de coisas, objetos e pessoas que estão na imaginação e na memória imbicada no ato de experienciar o ambiente, por meio da percepção.

Nesse contexto inserimos a nossa pesquisa, pois além de utilizamos um método que utiliza da fenomenologia Pontyana, o do Programa Sentidos Urbano: Patrimônio e Cidadania, nós

---

<sup>3</sup>A fenomenologia tem como principal teórico Edmund Husserl, 1859 - 1938, filósofo, matemático e lógico austríaco, que propôs o estudo dos fenômenos da consciência dos indivíduos em oposição aos estudos do mundo externo em relação à nossa mente. É a fenomenologia, portanto, um reduto filosófico que busca no íntimo humano o entendimento do mundo, do lugar e como esse se dá para cada pessoa.

Essa corrente foi assimilada a partir do pensamento existencialista em que o humano é tratado como indivíduo, e não como um coletivo. A preocupação versa pelos sentidos e pelo objetivo da vida humana, tendo a experiência interior e subjetiva como mais importante do que a verdade objetiva.

Seus precursores Kierkegaard, Heidegger e Jean-Paul Sartre, tiveram em Husserl um interesse novo no fenômeno da consciência. E a partir desse autor, outros surgiram para aprofundar e teorizar mais o campo fenomenológico e enriquecê-lo à medida que mais pesquisas eram realizadas.



buscamos colocar esse tema na pesquisa dos sujeitos com deficiência de uma forma geral. A partir disso, podemos analisá-los mediante às experiências no espaço e fazer uma descrição direta a fim de compreender a essência das coisas e, claro, das ambiências.

Sobre a percepção, Ponty afirma que essa não é uma ciência do mundo, nem mesmo um ato, uma tomada de posição deliberada, é, antes, um fundo sobre o qual os atos se destacam e é pressuposta por eles. Assim, a percepção é intrínseca ao sujeito, e os seus atos subjetivos são dessa ordem.

Segundo Cardim (2007), a percepção ocupa ao mesmo tempo o lugar de uma *arché* (inerência vital) e de um *telos* (intenção racional), logo, nada escapa ao campo de ação da percepção e tudo o que se passa no mundo passa sob o fundo perceptivo, inclusive o processo cognitivo. A percepção da pessoa com deficiência nos parece fundamental para entendermos sua interação com o espaço e sua importância na contribuição da melhoria dos deslocamentos e orientação, bem como apropriação do Lugar.

Assim, tratamos da análise do corpo e do espaço a partir dessa fenomenologia perceptiva, entendendo que ambos não são dissociados, estão imbricados no tempo, e as práticas de vivência estão atreladas ao que se convencionou como ser-no-mundo. Para Ponty, o corpo está situado no espaço, através da práxis do corpo vivente; e a percepção assume um papel de destaque, nessa noção, já que a pessoa estaria no mundo por meio de seu corpo, sendo a própria pessoa esse corpo.

Assim, a relação corpo e espaço neste trabalho parte do princípio do corpo situado e leva em consideração o espaço como *locus* de vivência e apropriação através da percepção humana.

Os trabalhos fenomenológicos, em Merleau-Ponty, sempre versam pelo interesse de se aprofundar sensivelmente na relação do homem com seu mundo natural, orgânico e social. Para tanto, o sujeito não se relaciona sem estar em contato com o mundo, sem estar situado. Dessa forma, o corpo – no caso de nossa pesquisa, o corpo com deficiência – é resultado das relações com o mundo objetivo, e a subjetividade é um constructo cultural, resultado desse estar-no-mundo.

No entanto, estar é pouco, tendo como princípio que o sujeito é formado pelos invólucros do corpo-espaço. Logo, “não se deve dizer que o nosso corpo está no espaço nem tampouco que ele está no tempo. Ele habita o espaço e o tempo” (MERLEAU-PONTY, 1994, p. 193).

De acordo com Polak (1997),



O corpo é o lugar de fusão de fenômenos singulares que colocam em relação aderente o processo de reversibilidade, a natureza orgânica e social do homem, cenário no qual a cultura e a natureza dialogam, onde o coletivo e o individual se interpenetram. [...] O homem se faz presente no mundo pelo seu corpo, não como entidade físico-biológica, mas o corpo enquanto dimensão construtiva e expressiva do ser do homem, sendo denominado de corpo próprio, corpo vivente [...]. (p. 35)

De acordo com Merleau-Ponty (1994), o corpo é muito antes de ser um objeto, a própria condição da percepção organizada e esse entendimento vai servir para um estudo mais amplo, que visa a própria motricidade do corpo próprio e a espacialidade do mundo percebido. Tentamos abordar em nossa pesquisa, que a percepção do corpo situado é o que nos possibilita criar recursos para a melhorias espaciais que visam as pessoas com deficiência.

Os lugares do espaço não se definem como posições objetivas em relação à posição objetiva de nosso corpo, mas eles inscrevem em torno de nós o alcance variável de nossos objetivos e de nossos gestos. Habituar-se a um chapéu, a um automóvel ou a uma bengala é instalar-se neles ou, inversamente, fazê-los participar do caráter volumoso de nosso corpo próprio. O hábito exprime o poder que temos de dilatar nosso ser no mundo ou de mudar de existência anexando a nós novos instrumentos (MERLEAU-PONTY, 1994, p. 162).

O corpo e o espaço se relacionam como âncora e apoio um do outro. O movimento no espaço faz com que possamos apoderar dele, e nesse vai-e-vem do eu no outro e o outro em mim, conseguimos nos orientar, nos relacionar e viver neste mundo.

De acordo com Scorsolini-Comin e Amorim (2008), a percepção não é somente os cinco sentidos e seus mecanismos, mas uma simultânea experiência ativa e passiva de tocar e ser tocado, de sentir e ser sentido, no encontro com o outro. O corpo seria construído na experiência do social, na alteridade, nos gestos, nas vozes, no contato com as outras pessoas, por isso a importância da diversidade nos espaços.

Esse corpo, portanto, faz-se presente no espaço por meio das relações e estas, por sua vez, podem ser constituídas pelos processos cognitivos e sinestésicos do sensorial com o ambiente interpenetrado e vivido.

Sendo o corpo trabalhado pela intencionalidade, a partir da experiência, e esse, apoderar-se do espaço por meio dos processos perceptivos, a visão mecanicista do corpo fica comprometida, ao passo que esse é visto como partes e funções, e não como totalidade. De acordo com Scorsolini-Comin e Amorim (2008), a fenomenologia coloca a necessidade de



envolver simultaneamente os aspectos materiais e não materiais de nossa experiência, atentando para as teorias culturalistas, pelas quais se pode discutir pessoa e contexto.

Dessa forma, o corpo é um ente que se apropria por meio da percepção ao experienciar o mundo através dos processos cognitivos, sensoriais ou sinestésicos, por lenta justaposição. “A percepção é primeiramente não percepção das coisas, mas percepção dos elementos (água, ar...) de raios do mundo, de coisas que são dimensões, que são mundos, deslizo sobre esses ‘elementos’ e eis-me no mundo, deslizo do ‘subjeto’ para o Ser.” (MERLEAU-PONTY, 1971, p. 202)

Ao tratarmos dos invólucros fenomenológicos e entendermos que o corpo e o espaço se relacionam para perceber e sentir o mundo, buscamos por meio das experiências evidenciar que existe uma atmosfera que ampara o todo, ou seja, uma ambiência que condiciona esse movimento e, através disso, possibilita trocas, deslocamentos e orientações que, por sua vez, irá facilitar os acessos, uma vez que a acessibilidade existe quando o espaço e o corpo estão em harmonia.

Por meio desse entendimento, nos debruçamos sobre a acessibilidade nos próximos tópicos, trabalhando sua definição, pormenores e sua relação com o turismo e os espaços patrimoniais, a fim de ilustrar o papel preponderante deste tema nos dias de hoje, e como a ambiência, envolta nos aspectos perceptivos e sensoriais, condiciona os deslocamentos e, por conseguinte, a apropriação e afetação pelo lugar.



### 3. APORTES TEÓRICOS E ENTREMEIOS SOBRE ACESSIBILIDADE

A interpenetração do corpo no espaço, através dos aportes fenomenológicos, é a conjugação propícia para o entendimento pleno da ambiência. Assim, ao tratar das questões da acessibilidade, no ambiente urbano, é preciso verificar onde habita a deficiência, porque, antes dos processos cognitivos e sinestésicos, o ambiente precisa estar em sintonia e adequado para todo o público.

Segundo Cohen (2006), por muito tempo a ideia de deficiência era que o indivíduo a possuía e, portanto, esse que teria que se adaptar ao meio. Entretanto, hoje muitos teóricos defendem que as dificuldades vividas pelas pessoas estão no ambiente externo, no qual se pode mencionar o ambiente sensível, mudando a abordagem do “modelo médico” para o “modelo social” de deficiência.

Dessa forma, a nomenclatura adotada pela 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 que não foi suficientemente adaptado para acolher todas as pessoas: o ambiente precisa ser (re)pensado de forma eficiente.

No entanto, assumir que a deficiência está no espaço aponta para um processo longo e trabalhoso, pois, além das melhorias no acesso físico, é necessário que as atitudes e conceitos sejam também mudados e assimilados de forma correta. A acessibilidade, portanto, deve ser entendida como facilidade para todos, criando assim uma visão holística da sociedade, para, a partir dela, prover a cidade de espaços acessíveis e inclusivos.

Para Santos (1998), o espaço é perpetuador da desigualdade por excelência e parece estar povoado por não-cidadãos, uma vez que os planejamentos se balizam pelo mercado, e não pela população. Nesse sentido, muitos dos investimentos e formulações partem na contramão aos 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, significa fornecer livre acesso, 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 Brasileira, NBR 9050 da Associação



Brasileira de Normas Técnicas, ABNT<sup>4</sup> relata que acessibilidade é 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, entendemos que são necessárias discussões acerca das leis e normas que apontam que a acessibilidade nada mais é que um direito humano, e essa, como sufrágio universal, deve ser cumprida, antes de idealizada.

Segundo a Convenção da Organização das Nações Unidas, ONU, sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, decretada em 2006 e ratificada pelo Brasil em 2008 – sendo homologada 58 anos após a Declaração Universal dos Direitos Humanos – todos possuem igualdade perante a lei. Os direitos civis e políticos, econômicos, sociais e culturais de todos devem ser respeitados, sejam eles homens ou mulheres, pobres, idosos ou crianças com deficiência, sobretudo pelos órgãos competentes e por toda sociedade.

Assim sendo, uma vez que este trabalho se debruça sobre a acessibilidade universal, tratamos de leis e normas da acessibilidade no Brasil, bem como o Desenho Universal que deve ser aplicado no Meio Urbano. Além disso, ao vincularmos nossa pesquisa às cidades históricas, buscando entendê-las diante de seu potencial acessível, buscamos teorizar acerca do reduto turístico que atualmente abarcam, apontando para o turismo inclusivo, e, conseqüentemente do visitante com deficiência como mais um elemento da cidade e os pormenores do patrimônio cultural, elemento pelo qual as cidades foram reconhecidas como históricas e que serve de embate nas discussões das melhorias urbanísticas.

Para chegarmos nesses aspectos, portanto, precisamos antes compreender um pouco mais sobre as pessoas com deficiência, sujeitos de nossa pesquisa, pois, a grande parte das barreiras é causada pela desinformação e pelo desconhecimento das dificuldades e necessidades de cada um.

### **3.1. As pessoas com deficiência**

As pessoas com deficiência são as que possuem limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade, com alguma dificuldade de mobilidade, de visão, de audição, de cognição e de condições de percepção do espaço, em caráter temporário ou permanente. (Decreto 5296 de 2004 e NBR 9050 de 2004) Segundo a ABNT, essas pessoas possuem

---

<sup>4</sup> Uma revisão / atualização da NBR 9050 passou recentemente por consulta pública e está em vias publicação pela ABNT. No entanto, nos atemos aos padrões e medidas ainda de 2004, uma vez que a nova versão ainda não foi publicada.



“redução, limitação ou inexistência das condições de apreensão do ambiente, ou mesmo de mobilidade e de utilização de edificações, espaço, mobiliário e equipamentos urbanos”. (NRB 9050 de 2004, s/p)

No entanto, essas pessoas são estigmatizadas pela sociedade, uma vez que possuem necessidades e restrições em alguns locais de vivência. Segundo Cohen (2006), quando o indivíduo traz uma “marca visível”, essa acaba se tornando o seu estigma frente à sociedade. De acordo com Goffman (2008, p. 12), o “estigma é um conceito que se refere a um atributo de caráter altamente depreciativo, que coloca o outro (o diferente, o estranho) em uma posição de desacreditado, de alguém que, por princípio, teria um valor diferente, menor, frente aos demais indivíduos”. Assim, as pessoas são vistas como incapazes e desabilitadas para certas funções, quando na verdade, é a sociedade que não está preparada para as diferenças e, por consequência, o espaço também não está.

Segundo o Decreto Lei 5.296 de dezembro de 2004, as características das deficiências são elencadas por físicas, auditivas, visuais, mentais e múltiplas. Já a Convenção da ONU distingue como deficiência física, sensorial e intelectual.

Cada tipo de deficiência enfrenta diferentes tipos de problemas e cada restrição possui uma necessidade espacial específica. Categorizando as restrições, Gerente (*apud* PAIVA, 2009) elenca da seguinte maneira: restrições físico-motoras, restrições sensoriais, restrições psico-cognitivas e restrições múltiplas. Essas, por sua vez, são entendidas como parte da perda do processo de percepção, compreensão e ação do espaço. São, portanto, mais específicas e requerem mais acuidade e pesquisa, na implementação de produtos e serviços, bem como no planejamento arquitetônico e urbano a fim de atender melhor a cada pessoa com deficiência.

Outro entendimento das deficiências está em acordo com a Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde, CIF (2003), que as define como parte de uma abordagem psicossocial e incorpora os componentes de saúde nos níveis corporais e sociais. Seguindo essa classificação, as deficiências também são determinadas pelo meio ambiente físico e social, pelas diferentes percepções culturais e atitudes. Logo, as definições não partem somente das condições saúde/doença, mas de contextos políticos, sociais e culturais.

A CIF trata as deficiências por funções fisiológicas ou psicológicas dos sistemas orgânicos dos seres humanos, elencando categorias, como função mental, visual, sensorial, e, a partir disso, descrevendo quais são os atributos de cada um, com o intuito de universalizar os conceitos para uma padronização dos acessos. O objetivo da classificação é pensar a deficiência e a incapacidade através de uma mudança de paradigma, construindo



instrumentos importantes para a avaliação das condições de vida e para a promoção de políticas de inclusão social.

Cabe ressaltar, portanto, que as definições defendidas em leis e normas são importantes para o reconhecimento da diversidade humana e para levar à compreensão de que existem necessidades específicas nos vários segmentos sociais, incluindo as pessoas com deficiência e para promover ajustes razoáveis e correções que sejam imprescindíveis para o desenvolvimento pessoal e social. Nesse ínterim, é importante ressaltar a busca pelas mesmas oportunidades para as pessoas com deficiência, garantindo projetos, programas e serviços baseados no desenho universal, atendendo a demanda da sociedade, sem excluir as especificidades dos grupos sociais. (CONVENÇÃO, 2008)

Entender, portanto, o que é a deficiência é buscar formas de minimizar a segregação que as pessoas sofrem, ao passo que a melhoria no acolhimento desses indivíduos parte primeiramente da conscientização de todos viventes do espaço. A partir disso e de movimentos concretos de inclusão no espaço, essas pessoas poderão, conforme afirma Cohen (2006), “organizar seu mundo e a sua cidade de acordo com sua locomoção, seus percursos, suas maneiras de caminhar e seus acessos configurados por este corpo em movimento dentro de um contexto histórico de construção de suas identidades na urbe” (p. 48).

A seguir, especificidades de leis e normas sobre acessibilidade no âmbito brasileiro, a fim de ilustrarmos o desenrolar do processo de reconhecimento desse elemento na melhoria das cidades. Embora nos atemos em cidades históricas, que requerem mais acuidade no trato dos acessos, acreditamos na diversidade do elemento humano como primordial para as melhorias da urbe, logo, os aportes jurídicos e normativos em um modo mais amplo se configuram como o embasamento das leis de inclusão no patrimônio cultural.

### **3.2. Leis e normas brasileiras de acessibilidade**

As leis e normas brasileiras são baseadas no princípio da dignidade humana e igualdade de direitos. Por isso, a principal lei de amparo à pessoa com deficiência é a Constituição Federal, CF, promulgada em 1988, que garante em seu Artigo 5º *caput*, dos Direitos e Garantias Fundamentais, que *todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza*.

A CF reconhece o direito à cidadania e à dignidade da pessoa humana (art. 1º, incisos I e III), bem como declara a busca por construir uma sociedade livre, justa e solidária e promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer



outras formas de discriminação (art. 3º, incisos I e IV). De forma direcionada, a CF prevê no artigo 227, § 2º e, reitera no artigo 244, que a lei disporá de adaptação dos logradouros, edifícios de uso público e veículos de transporte coletivo a fim de garantir o acesso adequado às pessoas com deficiência. (BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil, 1988).

Mas, os direitos das pessoas com deficiência certamente é resultado de um processo histórico-social que foi acentuado por movimentos reivindicatórios em várias partes do mundo, notadamente aqueles que tiveram seu início nos EUA, na década de 60, na cidade de Berkeley. Esse foi o local de vanguarda para muitos movimentos sociais e também por ocasião do retorno dos soldados da Guerra do Vietnã, muitos deles com sequelas de explosões de minas terrestres que se empenharam em prol de melhores condições de vida.

No Brasil, as principais leis são: **Lei nº 7.853**, de 24 de outubro de 1989, que dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – CORDE e institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público e define crimes; **Lei nº 10.098**, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Determina também a supressão de barreiras e obstáculos, nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e comunicação, observando os parâmetros estabelecidos pelas normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT; **Decreto nº 3.298** de 20 de dezembro de 1999, que regulamenta a **Lei nº 7.853/89** dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolidando as normas de proteção; e o **Decreto 5.296**, de 2 de dezembro de 2004, que regulamenta as Leis nº 10.048/00, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098/00, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. (CALHEIROS, 2009)

A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (2006), da Organização das Nações Unidas (ONU), foi aprovada pelo Congresso Nacional Brasileiro, por meio do Decreto legislativo nº 186, de 9 de julho de 2008, conforme o procedimento do § 3º do art. 5º da Constituição Federal com quorum qualificado que lhes dá o status de Emenda Constitucional. (NONATO, 2011). O propósito da Convenção é o de promover, proteger e assegurar o pleno e equitativo desfrute de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais pelas pessoas com deficiência, promovendo o respeito pela sua inerente dignidade.



Além das Leis e Decretos, as Normas Técnicas também fornecem padrões técnicos para as melhorias na acessibilidade, estabelecendo medidas que assegurem a implantação correta das mudanças físicas dos locais.

**Quadro 1 - Normas Brasileiras de Acessibilidade**

<b>Normas</b>	<b>Normatizações</b>
NBR 9.050:2004 (esperando uma nova versão ser publicada)	Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos
NBR 14.020:1997	Acessibilidade a Pessoa Portadora de Deficiência – Trem de Longo Percurso
NBR 14.022:1998	Transporte - Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência em ônibus e trólebus, para atendimento urbano e intermunicipal.
NBR 14.273:1999	Acessibilidade a Pessoa Portadora de Deficiência no Transporte Aéreo Comercial
NBR 13.994:2000	Elevadores de Passageiros – Elevadores para Transportes de Pessoa Portadora de Deficiência
NBR 14.970-1:2003	Acessibilidade em Veículos Automotores – Requisitos de Dirigibilidade
NBR 14.970-2:2003	Acessibilidade em Veículos Automotores – Diretrizes para avaliação clínica de condutor
NBR 14.970-3:2003	Acessibilidade em Veículos Automotores – Diretrizes para avaliação da dirigibilidade do condutor com mobilidade reduzida em veículo automotor apropriado
NBR 16.001:2004	Responsabilidade social – Sistema da gestão
NBR 14.021:2005	Transporte – Acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano
NBR 15.250:2005	Acessibilidade em caixa de auto-atendimento bancário
NBR 15.290:2005	Acessibilidade em comunicação na televisão
NBR 15.320:2006	Acessibilidade à pessoa com deficiência no transporte rodoviário
NBR 14.022:2006	Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiro
NBR 15.450:2007	Acessibilidade de passageiro no sistema de transporte aquaviário
NBR 15.570:2008	Transporte – Especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros
NBR 15.599:2008	Acessibilidade – Comunicação na Prestação de Serviços Recomendações de Acessibilidade para a Construção e Adaptação de Conteúdos do Governo Brasileiro na Internet – Modelo de Acessibilidade
NBR 15.646:2008	Acessibilidade — Plataforma elevatória veicular e rampa de acesso veicular para acessibilidade em veículos com características urbanas para o transporte coletivo de passageiros— Requisitos de desempenho, projeto, instalação e manutenção

Fonte: Calheiros, 2009, p.161



Utilizamos em nossa análise alguns apontamentos das leis e normas até aqui descritas, atreladas a especificidades no âmbito do patrimônio cultural e aportes para o turismo inclusivo. Acreditamos que as atitudes são fundamentais nas posturas em prol da acessibilidade, porém, com o amparo legal, podemos propiciar às pessoas com deficiência melhor qualidade de vida e, como isso, condicionar relações de afeto com a ambiência urbana.

### 3.3. Desenho Universal

O Desenho Universal consiste em produtos, programas, ambientes e serviços que sejam acessíveis para todas as pessoas, independente de suas características pessoais, idades ou habilidades (NBR 9050 de 2004). De acordo com a Convenção da ONU, o Desenho Universal não deverá excluir as ajudas técnicas para grupos específicos de pessoas com deficiência quando for necessário.

Acreditamos nesse conceito e buscamos enfocá-lo diante do patrimônio cultural, uma vez que diante das discussões acerca da usabilidade dos bens e monumentos, devemos prezar por todos que (re)significam esses elementos, contribuindo para as relações dos espaços e e enriquecimento da ambiência.

O conceito e a filosofia do Desenho Universal foram trabalhados pela primeira vez pelo arquiteto Ron Mace, em 1985, na Universidade da Carolina do Norte, e, depois aprofundado por profissionais de diversas universidades americanas.

Através do Desenho Universal, o ambiente poderá se tornar mais acessível, beneficiando a todos que dele usufruem. De acordo com Cohen e Duarte (2004), falar em Desenho Universal significa muito mais espaços inclusivos do que meramente a eliminação de barreiras, pois a inclusão permite a opção de experienciar os espaços.

[...] “espaços inclusivos” são aqueles capazes de fornecer à PDL<sup>5</sup> um sentimento de segurança, competência e liberdade na sua dificuldade de locomoção com vistas a dirigir as suas ações, podendo estabelecer uma relação harmoniosa dela com o mundo exterior. (COHEN; DUARTE, 2004, s/p) (grifo nosso).

Portanto, mais que uma salvaguarda, o Desenho Universal proporciona possibilidades de experiência do espaço, de estabelecimento de afeto pelo lugar e de apropriação, inclusive de visitantes que buscam pela cidade. O Desenho Universal se apoia em sete princípios:

---

<sup>5</sup> PDL: Pessoas com Dificuldade de Locomoção



O espaço deve ser **igualitário**, no qual objeto e produtos possam ser utilizados por pessoas com diferentes capacidades; **adaptável**, design de produtos e espaços que atenda a diferentes pessoas e suas necessidades, bem como adaptáveis para qualquer uso; **óbvio**, ou seja, de fácil entendimento para pessoas com experiência, conhecimento e habilidades de linguagem diferentes; **conhecido**, informação clara e de entendimento de todos os receptadores, seja estrangeiro, com dificuldade de visão ou audição; **seguro**, que minimize riscos; **sem esforço**, usado com eficiência e o mínimo de fadiga; e **abrangente**, apropriado para o acesso e a manipulação e uso, independente da pessoa. (Centro de Desenho Universal – CUD, da Universidade da Carolina do Norte, 1997). Esses princípios foram sendo aperfeiçoados por acadêmicos de diversas universidades e atualmente já existem outros conceitos desenvolvidos.

Na NBR 9050 de 2004, Desenho Universal é “aquele que visa atender a maior gama de variações possíveis das características antropométricas e sensoriais da população” (s/p). Já o Decreto Federal nº 5.296 de 04, Art. 8º, Inciso IX, traz uma conceituação um pouco mais extensa que diz:

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).

De acordo com Lira (2009), Desenho Acessível não é a mesma coisa que Desenho Universal, pois o primeiro busca desenvolver espaços acessíveis às pessoas com mobilidade reduzidas, ou, como na maioria dos casos, adequá-los a esse público específico; e o segundo visa uma linguagem única, em que não se precisam fazer adaptações extras ou adequações, tendo-se assim espaços democráticos.

Assim sendo, o Desenho Universal pode ser considerado como uma atitude projetual que favorece o compartilhamento do espaço por todos os cidadãos. Infelizmente, os projetos nem sempre se pautam nessas premissas e, muitas vezes, o que se encontramos são locais que segregam um grande contingente de pessoas.

Segundo Cohen e Duarte (2004), quando o espaço é construído dentro dos parâmetros que visam a “inclusão espacial”, ele “permitirá trocas, estimulará o estabelecimento de teias de relações, valorizará as experiências dos lugares e evitará o esfacelamento das individualidades, atenuando as diferenças” (p. 13).



### 3.4. Barreiras à acessibilidade

De acordo com Simões (2006), os projetistas estão habituados a projetar para o mítico homem jovem, saudável, de estatura média, que consegue sempre entender como funcionam os produtos, que não se cansa, que não se engana... mas que na verdade, não é maioria.

É assim que alguns dos projetos urbanos são concebidos, sem pensar na diversidade do ser humano e nas capacidades e limitações. Para perceber isso não precisa ser arquiteto ou engenheiro, basta andar pelas ruas e adentrar nos edifícios que notamos o quão complicado é se locomover.

Ademais, barreiras de manutenção são também complicadores. Calçadas e ruas esburacadas, obstáculos por todo lado, degraus muito altos, falta de sinalização, são apenas alguns dos problemas que enfrentamos todos os dias na urbe. Atrelado a isso, estão as pessoas que degradam os espaços ou, ainda o contrário, aquelas que não estão informadas de seus direitos de ir e vir, e por consequência, não reivindicam melhorias, ao passo que a acessibilidade beneficia a todos.

De acordo com Nonato,

A questão da acessibilidade é um tema social cada vez mais relevante e presente em nossa sociedade. Isso se justifica pelo fato de que as cidades brasileiras, em sua grande maioria, não estão preparadas para possibilitar que as pessoas com deficiência possam acessar, permanecer e utilizar os múltiplos espaços, das edificações, dos mobiliários urbanos, dos elementos da urbanização, dos equipamentos urbanos e dos serviços de uso público e coletivo, com autonomia, segurança, independência e comodidade. Somando-se a isso, existe a barreira cultural, exteriorizada pela sociedade através da demonstração de indiferenças, de atitudes estigmatizantes, de estereótipos que consideram essas pessoas incapazes de atender com êxito aos objetivos de desenvolvimento econômico e social do país. (NONATO, 2011, p. 139-140)

No artigo 8º, Inciso II do Decreto Federal nº 5.296 de 2004, as barreiras encontradas pelas pessoas nos espaços urbanos são classificadas como barreiras físicas, técnicas e atitudinais.

As Barreiras Físicas são aquelas que compreendem os elementos físicos, de qualquer natureza existente, seja dentro de edifícios, fora deles, em locais públicos ou privados, e também nos meios de transporte e mobiliário. As barreiras físicas abarcam as barreiras urbanísticas, barreiras arquitetônicas e barreiras nos transportes. Exemplos disso são:



[...] pouquíssimas rampas de acesso para cadeirantes; calçadas sem rebaixamentos e sem sinalizações (piso tátil); ausência de telefone público adaptado a altura compatível com usuários de cadeira de rodas; falta de manutenção de calçadas; ausência de vaga de estacionamento exclusivo para pessoas com deficiência física; [...] Adicionam-se as dificuldades que essas pessoas enfrentam para transposição e superação de barreiras arquitetônicas nas edificações as quais apresentam degraus inacessíveis. (NOTATO, 2011, p. 141-142).

As Barreiras Técnicas dizem respeito à evolução social de certa comunidade ou mesmo por avanço tecnológico e que não atenderam às necessidades na mobilidade das pessoas, limitando ou impedindo a acessibilidade. Exemplo disso estão nos bancos ou em museus que possuem guias ou atendentes virtuais em totens espalhados pelos recintos e que não possuem áudio descrição, nem mesmo acesso em Braille ou algum informante capacitado para atender ao público com deficiência.

Por último, as Barreiras Atitudinais correspondem aos preconceitos explícitos, estigmas e estereótipos sobre as pessoas com deficiência. Elas aparecem tanto em nossa linguagem, quanto em nossas ações e omissões. Diante disso, as pessoas além de estigmatizarem a pessoa com deficiência, não pensam o ambiente para a diversidade e, por isso, além de preconceitos e estereótipos, elas também enchem as calçadas com grande quantidade de lixeiras e/ou lixos, estacionam em locais próprios para pessoas com deficiência, não sinalizam obras corretamente etc.

Percebe-se, portanto, que as barreiras na acessibilidade não condizem somente aos aspectos meramente físicos, mas também aos aspectos tecnológicos e atitudinais. Ademais, as Barreiras Sensoriais também podem ser elencadas como dificultadoras da apropriação da urbe, uma vez que, não possibilitando elementos sonoros, auditivos, táteis, sinestésicos no espaço, sejam produzidos ou naturais, e que possibilitem a experiência dos cidadãos com deficiência, elas também se configuram como problemas na acessibilidade e, por consequência, dificultam a apreensão da ambiência.

Essas barreiras dificultam a vida do cidadão e o impedem de circular livremente e ter direito a um ideal de vida mais autônomo. Quando tratamos disso no patrimônio cultural nos deparamos ainda com o fator da preservação, que, por muitas vezes, mantém aquilo que outrora segregava. Além disso, sendo o patrimônio cultural um atrativo turístico, o que exclui a pessoa com deficiência natural do lugar, se intensifica com aquele que carece de todos os aparatos para a circulação, mas também de informações de um local novo de conhecimento, ou seja, o espaço de visitação. Assim, ratificamos que a deficiência não está nas pessoas e sim nos lugares ineficientes para atender a todos em suas necessidades e restrições.



Segundo Duarte e Cohen (2004), ainda são poucas as cidades brasileiras que podem ser consideradas acessíveis dentro dos preceitos do Desenho Universal. Nesse contexto, pode-se supor que as dificuldades no acesso impeçam o aumento da diversidade social e física nos espaços públicos, o que anularia a riqueza da urbe, aumentando o risco de conflitos sociais e estigmatização das diferenças.

Tornam-se necessárias mudanças nas condutas sociais e nas posturas do poder público para que as pessoas com deficiência possam viver com dignidade, uma vez que eliminar as barreiras é um objetivo a ser perseguido para uma sociedade inclusiva. Como enfatiza Bartalotti (2006, p. 51), pensar inclusivamente é aprender a olhar cada pessoa e buscar nela seu valor real.

A partir de uma nova postura, torna-se possível vislumbrar a Acessibilidade Plena, que atende para além dos aspectos meramente físicos, mas, como enfatizam Cohen e Duarte (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.

No tópico seguinte buscamos especificidades sobre o turismo e seu desenvolvimento, a fim de situar o leitor e, em seguida, buscamos elencar quais são os pormenores desse conceito na para turismo inclusivo, tão carente de políticas e planejamento de acessos para a sua plena efetivação.



#### 4. CONSIDERAÇÕES SOBRE O TURISMO E A ACESSIBILIDADE.

##### 4.1. Entendendo o Turismo

Segundo Urry (2001), o turismo, como atividade, surge quando o turismo de massas se difunde. Essas mudanças são detectadas nos últimos 150 anos, o que não sugere viagens organizadas somente nesse período, mas, em boa parte das vezes caracterizava-se como um privilégio das elites.

Assim, com o desenrolar dos tempos, o turismo passa a ser percebido como atividade que abrange a todos e passa a ser apropriado pelo mercado econômico como fonte de renda. Essa possibilidade o torna associado às demais atividades que geram remuneração e fomento às produções capitalistas.

De acordo com Urry (2001), na Roma Imperial as pessoas, motivadas por dois séculos de paz, viajavam em busca de prazer e cultura. Já nos séculos XII e XIV, as peregrinações haviam se tornado um grande fenômeno, mesclando devoções religiosas, cultura e prazer. No século XV, havia excursões organizadas, que iam de Veneza à Terra Santa.

Nos séculos XVII e XVIII, segundo Barretto (2003), a fim de adquirir conhecimentos e desfrutar de lazer, a aristocracia inglesa e francesa e, mais adiante, a classe média profissional, peregrinava pelo continente europeu, principalmente por Roma e pela Antiguidade Clássica. Com o objetivo de aprofundar nos estudos e obter contatos sociais, essas viagens foram chamadas de “Grand Tour” e as pessoas de “Touristes”. Também no século XVIII, foram criadas algumas infraestruturas turísticas, principalmente em forma de balneários, o que caracteriza, portanto, os primeiros movimentos turísticos relacionados ao que se entende atualmente.

Dessa forma, com a criação das infraestruturas e viagens programadas e regulamentadas do século XIX, o turismo se firma como atividade. O turismo, portanto, entra na era industrial e ganha aspecto comercial. No entanto, não é somente o consumo que marca esse período, mas também as definições e sistematizações da ciência do turismo.

Em 1811, com o dicionário inglês Oxford, surge a primeira definição didática do turismo, entendido como “teoria e prática de viajar por prazer”. Diante disso, outras teorias, como a de Herman Von Schullern (1911), Robert Glucksmann e Shiwink (1929), Arthur Bormann, Stradner e Morgenroth (1930), Glucksmann (1935), da Liga das Nações (1937), Krapf (1942), da ONU (1945), e por fim Organização Mundial do Turismo, OMT, desde 1994,



evoluindo até os dias atuais, procuram sistematizar o *tour*, a fim de possibilitar cada vez mais formas de organizar essa atividade, mas acima de tudo, torná-la ciência reconhecida, mas sempre em processo de evolução. (BARRETTO, 2003)

A definição atualmente defendida pela OMT é que o turismo é um fenômeno social, cultural e econômico que implica o movimento de pessoas para países ou lugares fora do seu ambiente habitual para fins pessoais ou profissionais / comerciais. As pessoas são chamadas de visitantes (entendidas como turistas ou excursionistas) e o turismo implica em atividades, algumas das quais envolvem despesas de turismo. (OMT, 2007)

De acordo com a Organização Mundial do Turismo, OMT, essa definição atual atesta que o turismo tem implicações sobre a economia, meio ambiente natural e construído, população local no destino e, sobre os próprios turistas. Diante desses múltiplos impactos, a ampla gama e variedade de fatores de produção necessários para produzir os bens e serviços adquiridos pelos visitantes, e o extenso número de partes interessadas envolvidas ou afetadas pelo turismo, há uma necessidade de uma abordagem holística para o desenvolvimento, a gestão e o monitoramento do mesmo. Para a organização, essa abordagem é altamente recomendada, a fim de formular e implementar políticas de turismo nacionais e locais, bem como os acordos internacionais necessários ou outros processos em matéria de turismo. (OMT, 2007).

Apesar dessa necessidade latente de definição pregada pela OMT, Panosso Netto (2010) afirma ser difícil determinar e aceitar o que de fato significa o termo turismo, uma vez que existe uma grande diversidade de empresas, serviços e profissionais que constituem o setor. Elucidar, portanto, o que é o turismo é importante, mas pode ser um pouco problemático no que tange às limitações a que estão atreladas, prejudicando assim a sua compreensão.

O que podemos ratificar diante de tudo isso, é que pensar o turismo é pensar em um campo para além do puro deslocamento, mas em possibilidades de conhecer e se relacionar com o outro, em uma aventura da alteridade. Porém, nem tudo é deleite e não podemos rejeitar os impactos causados por essa atividade, como alguns problemas apresentados pelo turismo de massa.

Segundo os estudos de Krippendorf (2001), o turismo de massas é aquele cujos empreendedores recriam rentáveis polos anticotidianos, cheios de um exotismo em geral sempre muito diverso da verdadeira aparência e culturas próprias dos locais visitados. Para o autor, esse procedimento cria lugares pasteurizados, em que os turistas não valorizam nem respeitam as diferenças.



Esses preceitos elencados por Krippendorf (2001) parte do entendimento de uma sociedade moderna tecnicista e alienada, que, diante do estresse do trabalho, parte para uma viagem revigoradora, mas que, pelo individualismo comum dos dias atuais e diante das ofertas turísticas esvaziadas, faz com que reproduza em seu momento de lazer, relações mercantis entre lugares com culturas e desenvolvimentos econômicos diversos.

Assim, os destinos vão se tornando menos apropriados e mais depredados. O turista se torna aquele sujeito eminentemente consumista e que impacta negativamente nos locais visitados, possibilitando a criação de “lugares de fachada”, em que os atrativos são transformados em detrimento do turismo. A partir disso e da falta de planejamento, podemos vislumbrar, em alguns locais, o desenvolvimento negativo do campo turístico, nos quais estão o aumento da poluição, a segregação social, a depredação, entre outros.

Por outro lado, o turismo também pode possibilitar consideráveis impactos positivos. Segundo Meneses (2004), se a atividade turística não existisse, muitos locais estariam sofrendo com esfacelamento e abandono, como no caso de muitas cidades históricas. Além disso, o autor afirma que um turismo bem planejado tende a gerar manifestações positivas, advindas do conhecimento adquirido com o ato de viajar. Ao interpretar o espaço visitado, é possível criar e ampliar ali transformações sociais e culturais extremamente importantes, como queremos mostrar com a nossa pesquisa. Ao incluir o visitante como elemento humano de uma cidade histórica, focamos que a atividade turística representa parte da economia do local, mas também é importante para a rede de relações do espaço.

Assim, pode-se dizer que o turismo possui certo cunho social, que, mesmo imbuído do caráter econômico, pode corroborar para a preservação de lugares, por meio da promoção dos destinos e considerável visitação, gerando emprego e renda para a comunidade receptora. Ademais, esse campo de atuação ainda contribui na disseminação cultural e social que cada destino possui, possibilitando, dessa forma, a manutenção e melhoria dos valores locais.

Embora o turismo possa ter se tornado também mercadoria em pleno regime capitalista, são as pessoas, dotadas de interesse em conhecimento, de busca pelo novo, de experiências perceptivas que fazem essa atividade acontecer. Mesmo em processo lento, são elas, muitas vezes, contribuintes das melhorias do espaço de vivência e de troca.

Pelo exposto, pode-se considerar que o turismo é uma atividade de acolhimento do outro e, portanto, requer um bom planejamento, em que a hospitalidade seja parte de um processo bilateral. Ao acolher o outro, aceita-se sua diferença em busca de uma familiaridade, compreendendo isso como um princípio ético balizador das ações humanas.



Dessa forma, considerando os conceitos norteadores desta pesquisa, podemos afirmar que são os turistas, mesmo que consumidores, indivíduos também capazes de enriquecer a ambiência de um determinado lugar, dela se apropriar através de experiências perceptivas, transformar espaços em lugares à medida que dotam esses lugares de afeto e potencializam condições de melhorias e inclusão.

Após esse breve relato do desenvolvimento da atividade turística e seus pormenores, adentramos no turismo inclusivo, no qual fazemos apontamentos desse segmento como importante para a valorização do viajante com deficiência e também de turistas que não possuem deficiência, mas carece de um bom planejamento para a sua circulação e efetiva apropriação.

#### 4.2. Turismo Inclusivo

O turismo inclusivo se preocupa com a possibilidade de 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 Universal na arquitetura, chamamos de Turismo para Todos a 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 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. (SASSAKI, 1997).

O principal problema, segundo Panosso Netto e Panno (2010), é que grande parte das pessoas não conseguem entender as diferenças, e dessa forma, não entendem as diferentes necessidades. Nem sempre aqueles que planejam os espaços e atividades turísticas 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).



Segundo Almeida (2009), 10% da população brasileira possui alguma deficiência; já a Organização Mundial de Saúde, OMS estima que esse número tenha subido para 15%. No entanto, o Censo 2010 demonstra de 23,9% de pessoas brasileiras declararam ter alguma deficiência, demonstrando que isso representa 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, que, obviamente, 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 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 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)

É o turismo 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, coadunamos com a afirmação de Mendes e Rains (2012), de que o turismo 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 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.

#### **4.3. A mobilidade turística**

De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (2005), Mobilidade Urbana Sustentável é o “resultado de um conjunto integrado de políticas públicas no espaço urbano, que assegura a todos os cidadãos o acesso amplo e democrático à cidade, suas oportunidades, serviços e equipamentos essenciais, de maneira eficaz, eficiente e sustentável” (p. 16). Diante disso, a mobilidade é parte fundamental para o crescimento ordenado e agregador das cidades.

Para tanto, algumas iniciativas são essenciais, como: informações turísticas com dispositivos de áudio e Braille; quando for informação escrita, ser de fácil acesso; adaptação de equipamentos turísticos, como restaurantes, hotéis, transportes especializados, bem como de equipamentos de apoio, como terminais de embarque e desembarque, serviços, como postos de pronto atendimento, além de atrativos e espaços em consonância com as normas vigentes; torna-se necessário também pessoas capacitadas para o pronto atendimento de pessoas com deficiência; postos de informações com todos os aparatos de acessibilidade, dentre outros.

Ademais, a mobilidade turística requer acuidade no trato das informações, uma vez que o impeditivo do espaço físico não é o único problema encontrado na circulação, mas também o descuido com as informações turísticas que, por vezes são imperiosas no conhecimento no espaço. De acordo com Mendes e Rains (2012), as informações podem ser entendidas como principais entraves para a inclusão social das pessoas com deficiência, pois o desconhecimento gera preconceito e disso são criados estereótipos que se tornam presentes na cultura e originam estigmas.

Algumas cidades que fomentam o turismo para a ampliação econômica, social e cultural em seu espaço podem ser referenciadas pelos exemplos em acessibilidade. Como tratamos das cidades históricas, vislumbramos alguns exemplos notáveis nesse sentido, como é o caso de Barcelona e Segóvia, na Espanha; Carcassone, na França; e Salzbug, na Áustria.

Barcelona é a segunda maior cidade da Espanha e uma das mais importantes do país. Considerada Patrimônio da Humanidade, seus bens correspondem principalmente ao período romano e, usufruindo desses bens como atrativo, é atualmente reconhecida



também por ser um dos maiores polos turísticos da Europa, oferecendo belas paisagens e vários chamarizes aos seus visitantes, como as obras de Gaudi. Barcelona pode ser percorrida a pé, desde as ruínas romanas, passando pela cidade medieval, até os bairros do modernismo catalão, com seus edifícios característicos, ruas arborizadas e suas largas avenidas. A cidade antiga é praticamente plana, enquanto que os bairros novos, à medida que se aproximam da Serra de Collserola, ganham um aspecto montanhoso. Barcelona é uma cidade referência em acessibilidade nos dias atuais. (BARCELONA, 2012 e Relato pessoal)<sup>6</sup>

Também na Espanha, a cidade de Segóvia é um exemplo em acessibilidade. Declarada como Patrimônio da Humanidade, em 1985, é sempre lembrada principalmente pelo seu aqueduto romano. Juntamente com Barcelona, é uma das principais cidades da Espanha em atração turística, em que seu patrimônio cultural preza sempre pelos acessos e pela mobilidade. (SEGÓVIA, 2012 e Relato pessoal)<sup>7</sup>

Carcassone, na França, fica no cruzamento do caminho entre Toulouse e Narbone, remontando a sua ocupação aos povos Celtas, Romanos e Visigodos, e possui, em seu patrimônio edificado e urbano, marcas desse período, assim como de outras épocas remotas e que conotam a importância dos seus bens, garantindo o título de Patrimônio da Humanidade desde 1997. O traçado irregular de suas ruas estreitas contrasta com a magnificência das suas muralhas. Foi restaurada por Violet-le-Duc que lhe conferiu o atual aspecto. A cidade atrai muitos visitantes que procuram pelo seu poder de transportá-los para a época medieval, graças ao seu conjunto arquitetônico muito bem preservado e por ser uma das cidades mais bem equipadas da França quanto à acessibilidade em seu conjunto. (CARCASSONE, 2012 e TOURISME E HANDICAPE, 2012).

Ainda a cidade de Salzburg, na Áustria, ganhou no final do ano de 2011 o prêmio de acessibilidade, concedido pelo Fórum Europeu de Deficiência, dadas suas realizações notáveis em todas as áreas principais de acessibilidade: ambiente construído e espaços públicos; transportes e infraestruturas conexas; informação e comunicação, incluindo as novas tecnologias, facilidades e serviços públicos. Salzburg também é uma cidade reconhecida pela sua arquitetura neoclássica e sua atratividade, além da sua importância frente ao patrimônio mundial, reconhecida pela Unesco em 1996. Ter seus acessos facilitados torna-se deveras importante por transpor barreiras, como as suas ladeiras, e

---

<sup>6</sup> Relato da pesquisadora e arquiteta Regina Cohen, em reunião de pesquisa do Núcleo Pró-acesso/ PROArq/ UFRJ em 2010

<sup>7</sup> Relato da pesquisadora e arquiteta Regina Cohen, em reunião de pesquisa do Núcleo Pró-acesso/ PROArq/ UFRJ em 2011



possibilitar aos moradores e visitantes uma facilidade em estar vivenciando a sua ambiência. (SALZBOURG, 2012 e Relato pessoal)<sup>8</sup>

A partir da estruturação, no que tange à acessibilidade e à mobilidade urbana nas cidades que fomentam o turismo, acreditamos que possa haver mais impulsão aos experimentos sensoriais e cognitivos que o espaço oferece e são negligenciados quando não são possibilitados aos passantes. Eliminar barreiras físicas, técnicas, atitudinais, informacionais e sensoriais, portanto, consiste em tarefa árdua, mas com planejamento e bom senso por parte de todos os atores envolvidos na cidade e no *trade*, a acessibilidade se torna possível.

No próximo item, focamos no elemento principal para o tombamento de cidades históricas, o patrimônio cultural. Buscamos entendê-lo, em um primeiro momento e em seguida, focamos nas políticas para a acessibilidade diante dos bens e monumentos.

---

<sup>8</sup> Relato da pesquisadora e arquiteta Regina Cohen, em reunião de pesquisa do Núcleo Pró-acesso/ PROArq/ UFRJ em 2012.



## 5. APONTAMENTOS SOBRE O PATRIMÔNIO CULTURAL ACESSÍVEL

Elucidar o Patrimônio Cultural nos dias atuais é adentrar num campo inerente da antropologia. Segundo Choay (2006), esse termo traduz um devir, um estado permanente que produz situações e coisas também históricas no presente em que são produzidas sociedades humanas em um determinado espaço e tempo. Assim, o patrimônio arquitetônico e urbano não é algo fixado no passado, mas uma noção de potencialidades, que são prováveis de realizações enquanto bens patrimoniais.

Dessa forma, o patrimônio cultural de uma cidade é muito mais que uma herança do passado, mas uma referência histórica tangível, composta também de aspectos intangíveis, fontes de sentimentos, significados, história e memória de indivíduos que, por sua cultura, fizeram e ainda fazem parte de uma sociedade em pleno processo de construção patrimonial.

Sobre as primeiras iniciativas de tombamento e preservação no Brasil, Fonseca (1997) afirma que foi a partir da década de 1920 que surge a preocupação com a salvaguarda dos monumentos e das cidades históricas, instigada pelos modernistas que estavam em busca de uma “Identidade Nacional”. No entanto, ainda não existiam políticas de proteção ao patrimônio brasileiro, vindo a acontecer somente com o nascimento do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, IPHAN<sup>9</sup>, criado em 1937, e, posteriormente, com outros órgãos do Estado, dos governos estaduais e locais, a fim de garantir uma herança histórica, cultural e social.

O reconhecimento do patrimônio histórico, artístico e cultural, segundo a Carta de Veneza, de 1964, é parte da ampliação do conceito de monumento histórico, incluindo além da arquitetura isolada, os sítios urbanos e rurais históricos, afirmando que eles também são testemunhos de uma civilização. “Estende-se não só as grandes criações, mas também as obras modestas, que tenham adquirido, com o tempo, uma significação cultural” (ICOMOS BRASIL, 1964, s/p). Em relação às cidades, a Carta de Washington, de 1987, disserta sobre a salvaguarda das cidades históricas, incluindo cidades grandes e pequenas, centros ou bairros históricos, ressaltando a sua qualidade como documento histórico e que elas “expressam os valores próprios das civilizações urbanas tradicionais” (ICOMOS BRASIL, 1987, s/p). A Carta ainda traz que a salvaguarda das cidades condiz com as medidas

---

<sup>9</sup> O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, IPHAN no decorrer dos anos adotou várias nomenclaturas, sendo a primeira SPHAN, Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, em seguida DPHAN, Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional dentre outras. No nosso trabalho optamos por utilizar IPHAN em todo o texto a título de padronização.



necessárias à proteção, conservação e restauração, assim como o desenvolvimento coerente e a adaptação harmoniosa à vida contemporânea.

O patrimônio cultural está atrelado à arquitetura, história, estética, ao valor artístico e histórico, às relações socioculturais etc. Logo, não devemos pensar nele somente em sua forma isolada ou como material, mas vinculá-lo aos valores intangíveis do patrimônio cultural urbano e arquitetônico de fundamental importância para a sua preservação, como, por exemplo, vinculá-lo a um contexto de relações dinâmicas espaciais, nas quais trocas sociais e culturais nesses ambientes históricos são frequentes e de fundamental importância a sua compreensão e para a sua preservação cultural.

No entanto, esse patrimônio edificado e urbano sofre, muitas vezes com as ameaças de destruição, dada à crescente modernização e, com ela, a ambição do setor imobiliário, frente à possibilidade de mais espaços para a verticalização e também pela diminuta consciência do valor cultural e social que o legado histórico e patrimonial representa para a sociedade.

Portanto, o patrimônio cultural, dentro de um contexto de uma cidade histórica, deve merecer grande atenção dos setores encarregados de sua salvaguarda, a fim de evitar que as cidades históricas percam seus valores históricos, artísticos, culturais e sociais e que ceda lugar às atribuições cotidianas e urbanas, vinculadas, muitas das vezes, aos processos capitalistas.

Nas cidades históricas, todo o sentido de salvaguarda de seus bens deve levar em consideração as pessoas, suas residências e atividades tradicionais (ICOMOS BRASIL, Carta de Petrópolis, 1987). Esses atributos, portanto, são parte da ambiência urbana de um local, ao passo que essa é formada igualmente por diversos pequenos elementos, que contribuem para sua existência, como o vai e vem de pessoas, grupos escolares que se deslocam, passeios de turistas, etc.

Assim sendo, a ambiência urbana faz parte desse patrimônio cultural, uma vez que contribui para o despertar de uma memória, através das experimentações e de ações de apropriação vinculadas a ele por meio de sua interpenetração. Através da vivência no patrimônio urbano histórico, o sítio se desenvolve e pelo sujeito ele se transforma, denotando, portanto, um caráter de receptividade para os corpos e, dessa forma, de inclusão nos espaços patrimoniais.



### 5.1. Leis para inclusão no patrimônio cultural

Algumas leis que têm a finalidade de salvaguardar o patrimônio cultural acabam, muitas vezes, por dificultar os usos e a aproximação das pessoas, e, conseqüentemente, o seu entendimento, o conhecimento de seu processo histórico e cultural e o seu valor, impedindo que haja usufruto pela totalidade dos cidadãos, evitando as possibilidades de troca cultural e, logo, a sua propagação como elemento importante da sociedade.

Ao mesmo tempo, as cidades históricas possuem especificidades próprias que dificultam a acessibilidade, trazem traços de uma época em que a questão da deficiência não era considerada e as pessoas com deficiência eram discriminadas e segregadas da sociedade. No entanto, algumas leis e normas vêm buscando garantir que as pessoas com deficiência possam ter acesso ao patrimônio edificado e urbano e, embora, ainda a passos lentos, alguns respaldos são primordiais para a plena efetivação das mudanças.

A NBR 9050 de 2004, que é uma norma que visa atender a acessibilidade de uma forma geral, nos parágrafos 8.11, 8.12 e 8.13, trata da acessibilidade especificamente ao patrimônio edificado e urbano, onde é ressaltado que todos os projetos de adaptação para acessibilidade de bens tombados devem obedecer às condições da Norma, mas atendendo aos critérios específicos a serem aprovados pelos órgãos do patrimônio histórico e cultural competentes. Nos locais em que não há possibilidade de adaptação, é dever garantir o acesso por meio de informação visual, auditiva ou tátil das áreas ou dos elementos, cuja adaptação seja impraticável. E, em caso de sítios considerados inacessíveis ou com visita restrita, devem ser oferecidos mapas, maquetes, peças de acervo originais ou suas cópias, sempre proporcionando a possibilidade de serem tocados para compreensão tátil.

Percebe-se, portanto, que a NBR 9050 de 2004 refere-se à acessibilidade como elemento fundamental a ser considerado em um bem tombado, no entanto, é pouco legítima quanto às adequações dos bens, uma vez que esbarra em leis e normas de preservação mais rigorosas no que tange aos novos usos e necessidades dos espaços e bens culturais.

No Decreto 5.296 de 04, no capítulo sobre acessibilidade aos bens culturais, art. 30, toda responsabilidade é reportada para a Instrução Normativa 1, do IPHAN, de 25 de novembro de 2003. Essa Instrução Normativa dispõe sobre a acessibilidade aos bens culturais imóveis em nível federal. 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 ou com mobilidade reduzida” (p.1).

Tendo como referência básica a Lei 10.098 de 2000, atualmente regulamentada pelo Decreto 5.286 de 2004 e a NBR 9050 da ABNT, a Instrução Normativa nº 1 adota a



eliminação, redução e superação de barreiras na promoção da acessibilidade aos bens culturais imóveis, mas em consonância com as leis de preservação, facilitando a utilização dos bens culturais e a compreensão de seu acervo para todos. Não são criadas, portanto, soluções de projetos, mas assume-se o limite de comprometimento com o valor testemunhal e estrutural do bem.

São diretrizes de intervenção estabelecidas pela Instrução Normativa:

a. As soluções adotadas para a eliminação, redução ou superação de barreiras na promoção da acessibilidade aos bens culturais imóveis devem compatibilizar-se com a sua preservação e, em cada caso específico, assegurar condições de acesso, de trânsito, de orientação e de comunicação, facilitando a utilização desses bens e a compreensão de seus acervos para todo o público.

b. As intervenções poderão ser promovidas, através de modificações espaciais e estruturais; pela incorporação de dispositivos, sistemas e redes de informática; bem como pela utilização de ajudas técnicas e sinalizações específicas, de forma a assegurar a acessibilidade plena sempre que possível, devendo ser legíveis, como adições do tempo presente, em harmonia com o conjunto.

c. Cada intervenção deve ser considerada como um caso específico, avaliando-se as possibilidades de adoção de soluções em acessibilidade frente às limitações inerentes à preservação do bem cultural imóvel em questão.

d. O limite para a adoção de soluções em acessibilidade decorrerá da avaliação sobre a possibilidade de comprometimento do valor testemunhal e da integridade estrutural resultantes.

A Instrução Normativa é um passo fundamental para a inclusão no patrimônio cultural. No entanto, esse documento não é o único que credencia a possibilidade de acessibilidade no patrimônio cultural urbano e edificado. Esse é resultado de processo histórico-social que, dentre outros documentos, há o Decreto que cria a Instituição do Tombamento, Decreto-Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937, e algumas Cartas e Recomendações Patrimoniais na sua base.

Uma dessas cartas, que embasam a Instrução Normativa do IPHAN, é a Carta de Veneza, de 1964, que, em seu artigo 5º, ainda que sem muita clareza, diz que a conservação dos monumentos deve ter por fim uma função útil para a sociedade, mas sem descaracterizá-lo. (ICOMOS BRASIL, 1964). Percebe-se, portanto, que o uso do monumento ganha papel, mesmo que ainda tímido, nos parâmetros da preservação, o que torna possível entender que o bem passa a ter uma função agregadora das pessoas e todas elas devem fazer parte dele.



Outro documento a tratar da acessibilidade é a Declaração de Amsterdã de 1976. Com o intuito de garantir a salvaguarda do patrimônio histórico-cultural, a carta ainda trata de forma tímida sobre os acessos, mas deixa claro não só a possibilidade como também a necessidade de se trazer a cidade histórica para a dinâmica urbana atual. (ICOMOS BRASIL, 1976)

Já a Recomendação de Nairóbi, de 1976, relativa à salvaguarda dos conjuntos históricos e a sua função na vida contemporânea, traz que os Estados membros deveriam resolver o conflito dos conjuntos históricos ou tradicionais em trânsito, a densidade do tecido urbano e as características arquitetônicas, prezando pelo trânsito de pedestres, em que caberia estudar com extremo cuidado “a localização e o acesso dos parques de estacionamento não só dos periféricos como dos centrais, e estabelecer redes de transporte que facilitem ao mesmo tempo a circulação dos pedestres, o acesso aos serviços e o transporte público” (ICOMOS BRASIL, p. 11, 1976).

A Recomendação de Nairóbi faz menção ao acesso, mas ainda de forma incipiente em relação à acessibilidade ao patrimônio cultural, embora valorize a pessoa em usufruto com o bem. Na Carta de Washington, de 1987, o mesmo se procede, mas agora de forma mais pontual. Essa discute sobre a inserção de novos elementos, de acordo com a necessidade da vida contemporânea, como novas funções compatíveis com o caráter, a vocação e a estrutura das cidades históricas. Porém, a adaptação requer cuidadosas instalações das redes de infraestrutura e equipamentos dos serviços públicos. Ademais, a introdução de elementos contemporâneos, não deverá perturbar a harmonia do conjunto, e deve contribuir para o seu enriquecimento. (ICOMOS BRASIL, 1987)

Nota-se, dessa forma, que as Cartas e Recomendações fazem menção aos usos do patrimônio cultural arquitetônico e urbano e não à acessibilidade propriamente dita, como a Normativa 1 do IPHAN, mas, mesmo que não sejam brasileiras, vislumbramos que elas possibilitaram, em um contexto histórico-social, na elaboração do documento citado.

Assim sendo, pensar no patrimônio cultural edificado e urbano acessível é aliar leis e valores culturais, o que acarreta possibilidades que vislumbrem outras características que não estão vinculadas somente aos aportes físicos, mas culturais, sociais e identitários. Como afirma Grinover (2006), a acessibilidade gera hospitalidade que, por sua vez, traz mais pessoas interessadas naquele lugar, como é o caso das cidades e arquiteturas históricas entendidas também, nos dias de hoje, como atrativos turísticos.

Logo, pensar na acessibilidade do patrimônio arquitetônico e urbano e nas leis que possibilitem esse fator é vislumbrar aportes físicos atrelados às informações, que permitem as pessoas se orientarem sem dificuldades, criando relações identitárias e sentirem-se



acolhidas, que, mais uma vez, voltando a Grinover (2006), acredita que a inclusão do outro no espaço está condicionada a esses termos, possibilitando que o espaço exerça o seu real dom: o de poder ser lido, habitado, atravessado e contemplado.



## 6. ACESSIBILIDADE, TURISMO INCLUSIVO E PATRIMÔNIO CULTURAL.

Ao aglutinarmos a acessibilidade, o turismo e o patrimônio cultural, buscamos focar elementos que, embora grandiosos e com várias nuances, são interligados em categorias que atualmente são imperiosas para o trato com o elemento humano da cidade. O meio patrimonial vem sendo entendido pelo seu valor de uso e a sua essência, como afirma Ribeiro (2004), assim, enfocamos a acessibilidade como fator importante nessa usabilidade. Como as cidades históricas vêm sendo exploradas pelo turismo, analisamos os acessos nos espaços tombados das cidades históricas, buscando atingir os mais variados seres circulantes dali. Por essa razão, nos atemos em nossa pesquisa na acessibilidade diante do patrimônio cultural da cidade de Ouro Preto pelos moradores e pelo viés do turismo inclusivo.

Segundo Boni Licht (2009), a acessibilidade, “é o direito de que todos devem ter de compreender um espaço, relacionar-se com os seus conteúdos e usar os seus elementos com autonomia e independência” (p. 3). No entanto, a autora afirma que essa questão, diante do patrimônio edificado e urbano, é defendida por alguns como problemática, pois, pode descaracterizar o bem. Por isso, a autora afirma que, “as intervenções, incluindo novas destinações, serão bem-vindas se o objetivo for o de assegurar a sobrevivência dos monumentos” (p. 3). Coadunamos com essa última observação e, buscamos, em nossa pesquisa, demonstrar que, no campo da preservação do patrimônio arquitetônico e urbano, o importante é assegurar a essência dos elementos protegidos em consonância com os mais variados sujeitos.

Duarte e Cohen (2007), ao trabalharem com o Desenho Universal em suas pesquisas, reafirmam a importância de um espaço que abarque os mais diferentes segmentos da população, demonstrando a capacidade dos espaços de abrigar as diferenças. Tratamos aqui do espaço tombado e, mais uma vez retomando as autoras, afirmamos que, quanto mais esses locais forem acessíveis, mais valorados eles serão e mais as pessoas com deficiência poderão participar na produção cultural do país.

Assim, buscamos tratar de nossas análises sobre a acessibilidade, pelo viés do Desenho Universal, na cidade de Ouro Preto, Minas Gerais, tombada pelo IPHAN, desde 1937, e declarada como “Patrimônio da Humanidade” pela UNESCO<sup>10</sup>, desde 1980 e, pela abordagem do turismo inclusivo. Diante disso, buscamos trabalhar com os acessos para todos os mais variados segmentos que a cidade atualmente abarca. Adiante, as categorias

---

<sup>10</sup> Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura.



---

de análise que utilizamos em nossa pesquisa de campo, mais especificamente nos Percursos Urbanos Comentados.



## 7. CATEGORIAS DE ANÁLISE

As categorias de análise de uma pesquisa correspondem àquelas questões que aparecem quando da imersão no campo empírico ou no campo teórico a ser estudado. De acordo com Becker (1997), as categorias são os elementos que surgem no material coletado e como os pesquisadores se posicionam frente a eles. As categorias correspondem, portanto, aos recortes do processo de imersão e da reverberação das falas, das observações e das anotações e que nortearão todo o processo de construção dos resultados.

As categorias são, por excelência, o eixo da pesquisa em busca de uma discussão ou solução proposta. Embora elas surjam do trabalho em andamento, são os aprofundamentos teóricos que as fazem emergir com propriedade enquanto elementos de investigação de algo sugerido.

A etnografia enquanto eixo norteador das categorias de análise exige um processo implicado de seleção, uma vez que a definição se baliza pelo engajamento próximo que o pesquisador realiza com o pesquisado. A etnografia é um método de olhar muito de perto, segundo Bogdan e Taylor (1975), portanto, elencar as categorias a partir das observações e apontamentos etnográficos, é também inserir dados de cunho “participativo direto” do pesquisador.

Duarte (2011) afirma que a etnografia nas pesquisas em arquitetura possibilita mais sensibilidade para a observação do lugar construído. O olhar deixa de ser tão objetivo e o pesquisador abraça a subjetividade e a sensibilidade perceptiva. A partir disso, as intervenções do meio seguem para além do construído e atinam para o comportamento, às ações e dinâmicas que acontecem no local estudado. “A descrição será mais completa, varrendo todos os prismas da ambiência e trazendo à luz os fatos relevantes para a compreensão do universo cultural que se refaz no lugar estudado. [...]” (p. 43).

Assim, as categorias de análise, vislumbradas a partir da ambiência urbana, são criadas tendo em conta um invólucro de fatores que levam em consideração o sujeito situado no ambiente construído e todos os seus “acessórios”, como aspectos sensoriais, perceptivos, cognitivos e afetivos, que dependem do meio físico para acontecerem e da ambiência para serem apreendidos.

Diante disso e da pesquisa empírica, elencamos as categorias de análise **experiência urbana, sensorialidade e affordance**, a fim de buscar responder ao problema proposto e



averiguar, por meio dos resultados obtidos, os entremeios da acessibilidade nas Ruas São José e Getúlio Vargas de Ouro Preto e da cidade de uma forma geral.

### 7.1. Experiência urbana

De acordo com Nicola Abbagnano (*apud* PANOSSO NETTO, 2010) “a experiência tem sempre um caráter pessoal e não há experiência onde falta participação da pessoa que fala nas situações de que se fala” (p. 44). Assim, esse processo leva o sujeito a criar sentido pelo que foi experienciado e a partir disso, torna-se possível trabalhar o processo de apropriação e afetação.

Diante disso, podemos ratificar a interlocução da experiência com a ambiência, uma vez que essa última somente poderá ser apreendida por meio da corporificação e das relações estabelecidas. Assim, a noção de ambiência está ligada à experiência e, para ser descrita, devemos fazer menção a ela e ao experienciador. O corpo precisa estar situado, envolto e em relação com essa atmosfera para o pleno desenvolvimento do processo cognitivo, o que levará ao conhecimento do Lugar.

O Lugar é um conceito que nasce a partir do usuário, no campo da simbolização, da experiência e da formação de vínculos identitários, como afirma Duarte et. al. (2007). Para que o espaço, portanto, seja transformado em Lugar é preciso “um processo contínuo, ininterrupto, no qual o ambiente é modificado pela experiência, recebe afetos, toma novas significações, modifica o indivíduo que o usa e retorna a ser alterado em seus valores e significados a cada momento” (DUARTE et. al., 2007, p. 512). A esse processo ininterrupto Duarte et. al. (2007) chama de “moldagem do Lugar<sup>11</sup>” no qual nos tornamos aptos a interagir com as ambiências urbanas.

Levando em consideração que as ambiências são compostas por aportes sensoriais e físicos, a percepção faz papel importante no ato de experienciar. Ao se perceber algo significa que houve um envolvimento para além do físico, mas com os elementos sensoriais e também simbólicos. Dessa forma, a fenomenologia, um “médium” na apreensão da ambiência, configura-se como uma forma de se compreender a essência das coisas, das experiências, e, claro das ambiências. “A fenomenologia é a tentativa de uma descrição direta de nossa experiência tal como ela é e sem nenhuma deferência à sua gênese psicológica e às explicações causais que o cientista, o historiador ou o sociólogo dela

---

<sup>11</sup> “Moldagem do Lugar” segundo Duarte (1993) é uma metáfora do processo que leva o espaço a ser um Lugar, considerando moldagem como sendo a “operação de moldar” e “moldar”, conforme o dicionário, como: “formar moldes de, adaptar ao molde, [...] dar formas e contornos a, adaptar, afeiçoar, conformar, regular-se, dirigir-se, acomodar-se, [...] sujeitar-se a, conformar-se, harmonizar-se, adquirir feição, tomar molde, tomar uma feição determinada”. (Dicionário da Língua Portuguesa. O Globo. Rio de Janeiro, s/d)



possam fornecer” (MERLEAU-PONTY, 1994, pp. 1-2). Mas como afirma Panosso Netto (2010), a percepção não é experiência, mas sim parte do processo de experienciar.

Porém, o sujeito, como ser consciente do próprio corpo, como observador do mundo, é parte da experiência, como afirma Gibson (1986). Assim, o espaço físico, as relações que nele são estabelecidas e a consciência do corpo, nesse processo, configuram os entremeios da experiência. Desta forma, o espaço urbano vivido, através da ação, denota que a experiência do corpo da pessoa com deficiência em movimento é passível de análise, mediante essa categoria, como afirma Cohen (2006).

Segundo Cohen, o caráter da experiência é parte de um processo de “cognição espacial intra-urbana” (CAUVIN *apud* COHEN, 2006), pois, ao experienciar um espaço urbano específico, como uma rua, uma praça etc., a pessoa com deficiência desenvolve algumas ações e passa a julgar, a avaliar e a interpretar de seu esquema cognitivo. São os resultados dessas ações, segundo a autora, que propiciarão as experiências urbanas.

Os acessos se tornam, portanto, importantes no processo de experienciar e, atentar para eles, levando em consideração as pessoas com deficiência, é poder criar condições para mais movimentações cognitivas, afetivas e conativas, como afirma Rapoport (1978). A fim de aprimorar esses meios aferidos pelo autor, a acessibilidade é elo e condição, mas deve ser levada em consideração para todos os componentes humanos da urbe, que também são parte das conformações da cidade.

Duarte et. al. (2008) afirma que o corpo gera a arquitetura, onde a mesma está completamente subjugada aos atos do indivíduo, assim, não é mais a arquitetura que gera o espaço ao qual o homem deve se adaptar. Logo, a experiência de idosos, crianças, mulheres, homens, pessoas com deficiência, enfim, todos os mais variados corpos, são preponderantes na transformação do espaço em arquiteturas diversas.

Nesse ínterim, podemos elencar também a experiência urbana pelo turismo, uma vez que tratamos do turista como elemento da unidade humana da cidade. De acordo com Allis (2010), é imprescindível assumir que as dimensões, as características e tendências do processo de urbanização influenciem os mercados e espaços turísticos e por eles devem também ser preconizados. A possibilidade de fruição desses sujeitos se projeta com frequência cada vez maior nas dinâmicas urbanas de consumo no espaço público voltado ao ócio. Por isso, será ineficiente isolar as práticas de planejamento turístico, rejeitando a incorporação de complexidades de processos de urbanização das urbes.



Compreender a fundo o turismo urbano é mais do que promover um nicho de mercado, senão prospectar, organizar e projetar experiências turísticas em função de particularidades das cidades que incluem – porém não se restringem a – bens e monumentos históricos mais proeminentes. (ALLIS, 2010, p. 257).

Assim, as experiências dos turistas no meio urbano também contribuem no que tange aos planejamentos e, no caso do patrimônio cultural, elemento importante na presente análise, auxilia na sua preservação, enquanto parte relevante da formação identitária do sujeito e do seu reconhecimento através dele.

Para Allis (2010), sendo a acessibilidade um tema pungente na atualidade, há que se discutir as complexidades relacionadas às medidas de proteção do patrimônio cultural e ao atendimento universal dos públicos. Para o autor, as intervenções dependem de discussões e medidas bastante delicadas “posto que, em geral, as construções trazem materiais e programas arquitetônicos não raro conflitantes com a dinâmica urbana contemporânea” e que pressupõe o turismo (p. 265).

Diante disso, pensar na experiência urbana como processo de ampliação do conhecimento, é pensar nisso também a partir dos planejamentos urbanos para o turismo, pois como afirma Rapoport (1978), o desenho urbano analisa os elementos e sistemas urbanos através de como se percebem e influem na experiência. Logo, um bom planejamento é imprescindível nesse meio.

Ao pensar, portanto, na acessibilidade para todos da urbe, inclusive para o turista, é pensar nas experiências da fuga da rotina, no desenvolvimento interior, como uma forma de ampliar a mente, experimentando aquilo que abre a mente para o enriquecimento próprio. (PANOSSO NETTO, 2010).

As experiências urbanas, portanto, se compõem como categoria ao nos possibilitar elencar aportes importantes na análise do sujeito situado em uma ambiência de cidade histórica, evidenciando a acessibilidade e seus entremeios como fundamental na confluência da urbe e na sua apropriação. As experiências são, portanto, essenciais nesse entremeio, pois são pessoais, como afirma Trigo (2010), mas contribuem para um planejamento que vislumbre a todos.

## **7.2. Sensorialidade**

A sensorialidade é um termo que tem sua origem nas sensações advindas do processo de percepção. De acordo com Gibson (1986), a Teoria da Gestalt assume que as sensações são a base necessária da percepção. Ademais, são as sensações aquelas que implicam em uma experiência direta e são elas mediadoras de todos os outros tipos de experiência.



A sensorialidade de um espaço parte dos sentidos dos sujeitos, que, por sua vez, os aguçam ou os tem aguçados em razão das respostas do corpo diante de um determinado conjunto de estímulos. Segundo Gibson (1986), a sensorialidade é entendida pela aptidão cognitiva que, para o autor, é uma questão de progressão das sensações subjetivas para percepções objetivas.

Para que isso seja possível, o sujeito precisa ter consciência do seu próprio movimento diante do mundo, ou seja, consciência da sua locomoção. Nesse aspecto, a sensorialidade é um importante aporte para as pessoas com deficiência, uma vez que, para ser parte do processo de apreensão do mundo, o corpo necessita estar em contato com ele, sentindo-o por meio de movimentos para o (re)conhecimento de si e tudo o que nele está envolto e possibilita a circulação e o deslocamento.

Nesse invólucro de corpo situado e envolto no espaço e tudo o que nele está contido por meio dos sentidos, podemos afirmar que a sensorialidade está intimamente vinculada à ambiência dos lugares. A ambiência precisa ser experienciada para ser apreendida e as sensações se tornam, portanto, a liga de todo o sentido dessa ambiência, evidenciando que a questão da espacialidade não está dissociada do sensorial, ao contrário, ela é importante para que o espaço se torne lugar através das sensações.

As ambiências são multisensoriais, como afirma Thibaud (2004), uma vez que elas convocam simultaneamente o conjunto de sentidos, e ao mesmo tempo, se especifica a partir de cada um deles. Para tanto, o corpo precisa estar situado, logo, os aportes fenomenológicos possibilitarão os invólucros cognitivos nessa atmosfera. São os sentidos humanos, olhar, cheirar, tocar, escutar, que fazem afastar e desejar o mundo. Assim, a fenomenologia da percepção orienta a busca por mais entendimento do concreto e de si mesmo através da sensorialidade do ambiente experienciado.

De acordo com Gibson (1986), não devemos confundir sentidos com sistema perceptual. Para ele, o sistema perceptual é a atividade de olhar, ouvir, tocar, provar ou cheirar e pode orientar, explorar, investigar, ajustar, otimizar, extrair e chegar a um equilíbrio. Por isso, trabalhamos com a sensorialidade de forma consciente pelos sujeitos e utilizamos disso para indicar uma tomada direta de informação.

Diante disso, podemos tratar a sensorialidade através de mecanismos da percepção da consciência corporal. Para tanto, elencamos a propriocepção, a interocepção e exterocepção, que são entendidos como elementos importantes para o ato de perceber por meio dos aspectos sensoriais.



Os trancos desordenados do barco à deriva atiram o eu à esquerda e à direita da janela da esperança. Eu moro dentro, eu moro fora; o eu, interior do barco, vem ao exterior entre as rajadas glaciais do vento. As pancadas do mar alongam ou esticam o tórax em alguns milímetros, afastamento muito pequeno. O corpo conhece esse intervalo, sabe calcular os movimentos ao redor. Eu estou livre ou enclausurado, respirando ou asfixiado, ardendo de fogo interno, raspado pelo vento veloz, morto ou vivo. Eu sucumbo ou eu existo. Existe um lugar quase pontual que o corpo inteiro assinala na experiência espacial da passagem. O eu salta globalmente deste ponto local, passa decididamente de uma metade a outra, no momento em que este ponto desliza, à proximidade do estreito, de sua face interna para a face externa. (SERRES, 2001, p. 14).

Nesse trecho do livro “Cinco Sentidos”, de Michel Serres (2001), podemos vislumbrar perfeitamente do que se trata a propriocepção, a interocepção e exterocepção. Nele, visualizamos os componentes corporais, como o nariz que respira; o tato que sente as pancadas; a consciência do movimento fornecida pelos músculos; e tudo isso de forma conjunta, consciente e inconsciente, permitindo que o corpo se comunique.

Segundo Gibson (1986), a propriocepção trata da informação fornecida ao corpo que está temporariamente observando e significa uma porção do meio ambiente de maneira única para aquele animal. Ou seja, a propriocepção é o conjunto da exterocepção, que são os órgãos dos sentidos e da interocepção, parte do interno que possibilita que o externo se articule e possibilite o movimento do observador situado.

A partir desses mecanismos, buscamos elencar a sensorialidade nos sujeitos pesquisados por meio da percepção consciente, e tentamos abordar como essa categoria é importante na orientação, no deslocamento e possibilita discutir a acessibilidade de um meio arquitetônico e urbano, seja pelo viés da pessoa moradora, seja pelo visitante da cidade de Ouro Preto, MG.

### 7.3. Affordance

Uma *Affordance* designa o caminho para o meio ambiente e para o observador. Esse termo é oriundo do inglês “*to afford*” que significa *fornecer, dar* e, por essa razão, ao se tornar a palavra *affordance*, visa abarcar o que o meio oferece ao homem, por meio de uma complementaridade do animal com o meio ambiente.

Seu criador, James Gibson, elaborou essa definição a partir da necessidade de entender os ambientes, as situações e as pessoas. A *affordance*, no entanto, sendo invariável, não muda quando a necessidade do observador muda, o que reforça que o organismo depende do seu meio ambiente para a sua vida; mas o meio ambiente não depende do organismo para a sua existência, como afirma Gibson (1986).



De acordo com o autor, perceber uma *affordance* não é um processo de perceber um objeto físico livre de valor para o qual o significado é, de alguma forma, adicionado de maneira que ninguém foi capaz de acreditar; ela é um processo de perceber um objeto rico de valor. Qualquer substância, qualquer superfície, qualquer padrão possui alguma *affordance* para o bem ou prejuízo de alguém. Por essa razão podemos revelar que a *affordance*, por mais que seja invariável, está envolta na ambiência dos lugares, uma vez que esta última precede e condiciona os espaços e, por meio dos movimentos ininterruptos dos corpos situados e em plena relação, pode ser acionada e, dessa forma, essa *affordance* ganha sentido.

Uma *affordance* coloca em evidência a constituição do próprio ambiente como favorecedor ou não de uma identificação com a sua cidade. Por essa razão, uma *affordance* pode transferir a dificuldade de locomoção da pessoa que possui alguma deficiência para o próprio ambiente, como afirma Cohen (2006). Esse termo, portanto, torna-se uma categoria para analisar a acessibilidade das pessoas com deficiência em uma ambiência de uma cidade histórica, e possibilita discussões pertinentes sobre o ambiente físico e animal.

James Gibson trata esse termo a partir da percepção direta, que, segundo ele, é um ato, não uma resposta, um ato de atenção, não uma impressão, um alcance, não um reflexo. Por isso, a *affordance* permite que um indivíduo realize uma ação por meio de um objeto ou de um ambiente, de forma que sejam manipulados para funcionar. Apesar disso, uma *affordance* ultrapassa a dicotomia do subjetivo-objetivo, mas pode ser entendida como um fato do meio ambiente e um fato do comportamento. É tanto física quanto psíquica. Logo, uma *affordance* corresponde ao físico e ao sujeito, mas se amparando na experiência fenomênica ou mental para seu entendimento.

Essa conceituação vem reforçar a análise da acessibilidade por meio da *affordance*, pois pensar em acessos é pensar para além do meramente físico, mas das relações dos corpos em suas angústias, sensações, desejos e apropriações ao caminhar por um determinado lugar. As *affordances* das coisas, para um observador, são especificadas em informação de estímulos, por isso, o sujeito situado em uma ambiência é capaz de apreendê-la à medida que os acessos fazem parte desses estímulos. A *affordance* pode fornecer uma orientação, uma vez que ela é capaz de apontar lugares e indicar uma direção através de paredes ou outras superfícies. (GIBSON, 1986)

Portanto, uma *affordance* implica no meio ambiente, em suas mudanças e eventos que, quando são percebidos em seu fornecimento, estão sendo percebidas as *affordances*. Assim, uma *affordance* é o oferecimento do meio para o observador em todos os seus aspectos, e tem na fenomenologia aporte para a compreensão disso. Logo, a acessibilidade,



diante da *affordance*, possibilita pensar em todos os invólucros que o ambiente fornece, mas que tem sentido a partir do observador, mesmo que seja invariável.

Diante de toda a fundamentação até aqui exposta, buscamos relacionar em nossa análise os processos de acessibilidade da cidade de Ouro Preto, principalmente nas Ruas São José e Getúlio Vargas e, através dos aportes arquitetônicos e urbanos, bem como os turísticos, vislumbramos traçar elementos importantes existentes nos acessos e tentamos criar discussões para melhorias acessíveis desses locais. Antes, porém, de fazermos as análises, contextualizamos o nosso objeto empírico, traçando o processo histórico de formação da cidade escolhida e focando nos pontos que consideramos essenciais para a nossa pesquisa de campo.



*Minha gente,  
Salvemos Ouro Preto  
Meus amigos, meus inimigos  
Salvemos Ouro Preto.*  
(Mário de Andrade, *Salvemos Ouro Preto*).

## CONCEITUAÇÃO HISTÓRICA E EMPÍRICA

Nesta parte, tratamos dos aspectos históricos que embasam a pesquisa realizada na cidade histórica de Ouro Preto, no Estado de Minas Gerais, considerada como Patrimônio da Humanidade, versando pela sua história, perpassando pelo desenvolvimento e os processos de reconhecimento do seu acervo.

A fim de atingirmos todos esses aspectos, primeiramente, nos focamos na fase inicial da exploração aurífera, com seus conflitos, e, posteriormente nos voltamos ao desenvolvimento da cidade, chegando à sua importância patrimonial. Em seguida, debruçamos no entendimento da cidade nos dias atuais, envolvida pelas políticas de preservação, com pormenores que refletem nos percursos urbanos, na arquitetura, no patrimônio cultural e no turismo.

Após a contextualização da cidade, buscamos fazer considerações sobre a acessibilidade em Ouro Preto, a fim de avaliar, através de sua evolução histórica, o processo de incorporação de ambiências arquitetônicas e urbanas acessíveis nos dias atuais.



## 8. DE VILA RICA A OURO PRETO: DOS ENTREMEIOS DO DESENVOLVIMENTO AO RECONHECIMENTO PATRIMONIAL

Localizada na porção centro-meridional do Estado de Minas Gerais, Ouro Preto é uma cidade de desenho urbano estreito e alongado, com topografia acidentada de vales e morros. No princípio era um arraial que foi desbravado por Fernão Dias Pais, em aproximadamente 1674, e fundado por Antonio Dias em 1698. Era uma região destinada à exploração de ouro pela Coroa Portuguesa.

No ano de 1711, motivada pelo recolhimento dos impostos sobre essa exploração, a Coroa fundou Vila Rica, fazendo a união dos arraiais espalhados pela região, inclusive o primeiro existente, fundado por Antônio Dias, com o intuito de facilitar o processo de recolhimento do metal. Esse ajuntamento é conhecido como o processo de aglutinação do Caminho Tronco ou Velho que, por exigência da mineração, como afirma Baeta (2002), foi definido de forma linear e orgânica, possibilitando, posteriormente, o desenvolvimento da vida social e econômica da cidade.



Figura 1 - Planta de formação da cidade de Ouro Preto. Século XIX. Fonte: Eugênio Horta Barbosa – Acervo do IFAC/UFOP



Figura 2 - Formação urbana de Ouro Preto. Em destaque o Caminho Tronco. Fonte: Silvio de Vasconcelos, 1977.

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

A facilidade no adquirir a riqueza; o espetáculo de vicissitudes extraordinárias, vendo-se, às vezes, a formação súbita de fortunas colossais com a descoberta apenas de uma jazida de ouro ou de pedras preciosas, ao mesmo tempo em que não eram raras as catástrofes tremendas pelo insucesso de uma expedição longínqua em consequência das privações, da aspreza do clima ou da resistência do gentio; a distância imensa do governo da Metrópole; a falta de comunicações seguras; a dificuldade extrema no policiamento das povoações e na distribuição da justiça; circunstâncias eram essas pouco propícias a benignidade dos costumes, a harmonia das relações sociais, a paz e ao progresso. (SANTOS, sem data, p.30) (grifo nosso).

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. Meniconi (1999) afirma que cerca de 45% da população teria emigrado, facilitando a deterioração dos edifícios e casarios, que antes evocavam tempos áureos de glória do passado.

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.

De acordo com Natal (2007), a cidade procurava por alguma solução que sanasse a crise econômica instaurada e a mineração ainda repercutia na cidade certo sentimento de progresso. Embora essa fosse uma ideia que a sociedade possuía, havia por trás uma visão de cidade como objeto de arte e símbolo histórico.



O progresso da cidade deveria trabalhar em nome de um passado glorioso e em função de uma beleza sem igual. O que a cidade representava deveria ser mantido; logo, a cidade deveria ser preservada. A dignidade histórica de Ouro Preto, de seus prédios, suas vias, seu espaço enfim, passa a constituir a visão principal sobre a cidade. Embora o progresso fosse ansiado, era a sacralização de Ouro Preto como cidade histórica, a luta contra a ação do tempo e a favor da conservação, que começavam a vir à tona nos discursos que focavam a cidade no período em questão (NATAL, 2007, p.4).

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.

Paralelo a esse período de ostracismo, acontecia o movimento modernista, cujo objetivo, segundo Motta (1987) era justamente o de resgatar memórias do Brasil, a fim de descobrir uma identidade que caracterizasse as pessoas e o patrimônio cultural do país.

Algumas providências quanto ao resguardo dos bens de Ouro Preto foram tomadas, mas somente em meados da década de 1920, a cidade passou de fato a ser valorizada como bem patrimonial. A partir do bicentenário da cidade, em julho de 1911, houve uma maior visibilidade da história e da tradição, graças a uma grande comemoração realizada.

A ideia de se celebrar a data bicentenária de Ouro Preto, com festas dignas de tão notável efeméride, não foi aventada somente pelos moradores da cidade, mas reclamada por todos os mineiros dentro e fora do Estado (...). A posição especial da cidade na história nacional, o seu título de capital durante dois séculos, impuseram à sua data natalícia o relevo de uma questão patriótica para solenidades, que não tivessem, como não tiveram, cunho algum nativista, senão generalizado e reconhecido, como próprio de todo o povo mineiro (SENNA, sem data, p.315). (grifo nosso)

Em 1919, Mário de Andrade visitou Minas Gerais a fim de conseguir impressões arquitetônicas, religiosas, lançando no ano de 1920, um livro sobre a obra de Aleijadinho, “A arte religiosa no Brasil”, caracterizando o ponto de partida na preservação das artes e arquitetura em Ouro Preto.

Por essa interferência, encabeçada por Oswald de Andrade, em 1924, aconteceu a famosa excursão modernista, cujo objetivo era fazer um estudo das caracterizações históricas, bem como suas riquezas artísticas e arquitetônicas. Nessa década começou a intensificar os discursos em favor da preservação de Ouro Preto, além dos primeiros projetos de proteção das edificações civis e religiosas. Sob a responsabilidade de Gustavo Barroso, foi criado, em 1921, o Museu Histórico Nacional, MHN, que mais tarde viria a ser o órgão que daria origem



ao Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, SPHAN. Em 1928, aconteceram as primeiras intervenções restauradoras em Ouro Preto, supervisionadas por Gustavo Barroso e patrocinadas pelo Governo de Minas Gerais. (MOTTA, 1987).

Portanto, nos anos de 1931 e 1932, pela promulgação de dois decretos municipais, os moradores de Ouro Preto foram obrigados a manter as fachadas coloniais conservadas, bem como adotá-las nas novas construções. Em 12 de julho de 1933, com o decreto nº. 22.928, Ouro Preto foi declarada pelo Governo Federal, oficialmente, como monumento nacional, consolidando assim o título de cidade histórica. Quando da criação do SPHAN, em 1937<sup>12</sup> 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 Magalhães<sup>13</sup>, 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.



Figura 3 - Vista panorâmica da cidade de Ouro Preto. Fonte: <http://www.eniotrevizani.xpg.com.br/ouro%20preto.html>, 2006.

<sup>12</sup> 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.

<sup>13</sup> 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.



## 9. AS VICISSITUDES E PERMANÊNCIAS DE OURO PRETO NOS DIAS ATUAIS.

Atualmente, a cidade de Ouro Preto é reconhecida como uma das maiores do país em acervo patrimonial, sendo também considerada como um dos grandes polos indutores do turismo no Brasil e no mundo, segundo Cifelli (2005). Abriga a Universidade Federal de Ouro Preto, que, juntamente à exploração mineral e o turismo, sustentam a cidade.

Os conflitos cotidianos são relevantes na preservação do patrimônio cultural da cidade, uma vez que os usos, pautados em estratégia de salvaguarda do acervo, fazem frente à crescente deterioração, resultante da grande modernização.

A ocupação urbana, que foi realizada de forma precária, pensada sob a égide econômica e para a facilitação somente da tração animal, relegando ao segundo plano os deslocamentos humanos, é fortemente entendida como prejudicial à maior apropriação do sítio com uma topografia acentuada, um clima inconstante, evidenciando-se como empecilho para a fruição dos cidadãos do local.

Porém, mesmo a cidade histórica com seus problemas naturais e estruturais, ainda é digna de reconhecimento dos aportes arquitetônicos, culturais, estéticos e artísticos, que a tornam importante no contexto da cidade histórica brasileira, faz com que tantos outros se encantem, transformem as dificuldades em desafios do conhecimento e dali possam se apropriar afetivamente.

Nos itens que seguem, apontamos os pressupostos urbanos, arquitetônicos, patrimoniais e turísticos que, na conjuntura atual, fornecem subsídios para entender o funcionamento dos conflitos e consensos da cidade e como poderemos tratar do tema “acessibilidade” a partir de cada um deles.

### 9.1. Os percursos urbanos

A formação da Vila aconteceu de forma centrípeta, pois, com a necessidade do recolhimento dos impostos pela Coroa, foi preciso unir os pequenos arraiais a fim de que houvesse uma facilitação dos acessos a todos os locais. Assim, a Vila foi formada pelo Caminho Tronco, que, pela importância dos dois maiores arraiais, Antônio Dias e Pilar, e a melhor opção levando em consideração o relevo, formou-se, de forma linear a Vila Rica, precedida pela Marcha da Mineração. (VASCONCELOS, 1977a)



O ponto de convergência de todos os arraiais é a atual Praça Tiradentes que, no período de formação, chamava-se Morro de Santa Quitéria e se tornou a Praça do Palácio, configurando, assim, o principal local político e administrativo de Vila Rica.

Foram construídas a Casa de Câmara e Cadeia e o Palácio dos Governadores, por volta de 1740, e a partir da apropriação pela população, começou o desenvolvimento centrífugo, chamado de *Caminho Novo*. Segundo Vasconcelos (1977a), as saídas começaram a ser ramificadas, a partir de então, e os arruamentos foram desdobrados paralelos ao principal. Esses arruamentos, segundo o autor, geralmente eram ligados por simples serventias de passagem, travessas, vielas ou becos, que foram em grande parte desaparecendo com o tempo, dada a incorporação de propriedades, facilitadas pela decadência da cidade.

Percebe-se, portanto, que o planejamento para a formação urbana da cidade obedecia aos anseios econômicos, que criou condições de circulação, porém, de forma precária, o que nos leva a entender que a acessibilidade não fora prezada. Embora fosse frequentada por intelectuais, empresários e personalidades políticas importantes, os acessos foram pensados para os cavalos e não se podia imaginar o desenvolvimento dos meios de transportes atuais, ponderando, dessa forma, do porquê não haver muita mobilidade.

Durante um período, houve uma tentativa técnica em traçar arruamentos mais retos, mas, por consequência do traçado íngreme da Vila, tiveram que ser readaptados com escadas e colocação de passeios centrais, conhecidos por *capistranas*. Ademais, o calçamento das ruas e das calçadas deveriam usar pedras específicas e calçamento próprio para amparar as enxurradas, que desciam dos morros, e circundavam a Vila.



Figura 4 - Rua da Escadinha. Detalhe para o calçamento, para a escada e para a capistrana que foram implementados em busca da melhoria urbana. Fonte: <http://www.ouopreto.com.br/>, 2012



Os acessos, portanto, não eram valorizados pensando na circulação dos pedestres e dos meios de transporte, mas adequados ao relevo e às intempéries. Esse fato foi reforçado quando da mudança da capital para Belo Horizonte, tendo como principal razão a falta de condições oferecidas por Ouro Preto para tornar-se uma capital moderna. Apesar disso, houve uma tentativa inusitada de intervenção urbana: a informação sobre o contrato celebrado pela Intendência Municipal para melhoramentos da Cidade de Ouro Preto (1891). Segundo Salgueiro (1996), “este plano de melhoramentos inscreve-se como um episódio *sui generis* no debate sobre a mudança da capital” (p. 131).



Figura 5 - Largo do Coimbra em meados do século XIX. Arruamento primário com detalhe para o casarão e sua relação com a calçada e com a rua.  
Fonte: Acervo do IFAC/UFOP.



Figura 6 - Largo do Coimbra nos dias atuais, porém com as características do processo de planejamento urbano da cidade no final do século XIX. Nota-se que o mesmo casarão da figura anterior agora possui uma relação mais próxima com a calçada e com a rua em virtude do aterramento que foi realizado como forma de melhorar o acesso, buscando evitar que a cidade perdesse o título de capital para Belo Horizonte.  
Fonte: A autora, 2012.



Figura 7 - Chafariz do Santuário de Nossa Senhora da Conceição. Soterrado no aterramento do final do século XIX como parte das medidas de modernização de Ouro Preto em busca da manutenção da capital na cidade histórica. Foi desterrado em meados da década de 1980 no mesmo período em que Ouro Preto foi reconhecida como Patrimônio da Humanidade pela Unesco. Na fotografia é possível perceber como ele foi soterrado pelo nivelamento da rua atual e de onde ele foi fundado. Fonte: a autora, 2012.



Proposto por Cesário Alvim, opositor ferrenho da transferência da capital, o plano seria uma tentativa de frear a decisão de mudança da sede do governo, alegando que ou a cidade melhoraria ou então pereceria. Dentre as iniciativas, Salgueiro (1996) relata que havia algumas muito drásticas dentre os planejamentos do século XIX, que prezavam, sobretudo, com a comodidade dos habitantes. Entretanto, acerca de Ouro Preto, não havia uma política urbana de conjunto, mas de renovação de certos espaços e a construção de alguns equipamentos modernos com a finalidade de levar o progresso para a cidade.

Nesse período, não havia preocupação com a preservação da cidade histórica, apenas com a adequação do meio urbano e arquitetural à circulação, mesmo que isso custasse algumas modificações severas. A proposta de Alvim não foi aceita e, mesmo que fosse possível, esbarraria na ideia de construir uma nova cidade em outro lugar, que se tornava, a essa altura, irreversível, segundo Salgueiro (1976).

Percebemos que a cidade começou a pensar na comodidade dos passantes e, mesmo que não fosse de forma clara, podemos entender que essas foram as primeiras iniciativas no que tange à acessibilidade dos percursos urbanos. Após esse episódio, a cidade continuou evoluindo de forma vagarosa até a chegada dos modernistas. Com o reconhecimento do valor patrimonial da cidade histórica, os percursos foram mantidos, embora, por vezes, fossem adequados às novas demandas, respaldados por novas tecnologias, mas ainda sem muito planejamento.

O adensamento da população, veículos cada vez maiores, o turismo, atribulações citadinas, como trabalho e escola e, atualmente a acessibilidade, requeriam mais facilidade nos deslocamentos, o que fez com que algumas ruas fossem alargadas, o calçamento fosse prezado<sup>14</sup> e as novas construções fossem dispostas de maneira que ocupasse um local de distanciamento das ruas, diferentemente do que acontecia nos períodos de formação da atual cidade de Ouro Preto.

---

<sup>14</sup> No princípio do século XX, surgidas às necessidades de mais circulação, a cidade foi sendo aos poucos calçada com os paralelepípedos em pedra possibilitando aos transeuntes mais facilidade no deslocamento, seja a pé, por tração animal, em veículos atendendo às necessidades cotidianas.



Figura 8 - Pintura em óleo. Detalhe do relevo. Fonte: Thomas Ender, séc. XIX. Fonte: <http://www.google.com.br/search?hl=en&site=imghp&tbn=isch&source=hp&biw=1024&bih=499&oq=Pintura+em+%C3%B3leo.+Detalhe+do+relevo.+Fonte:+Thomas+Ender, 2012.>

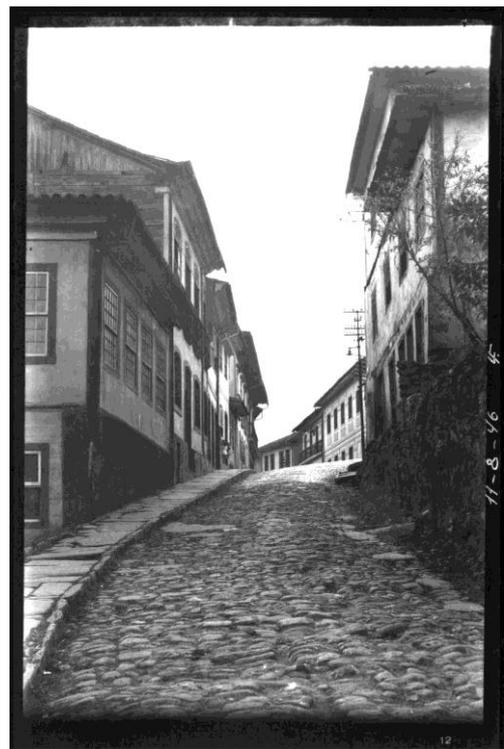


Figura 9 e 10 - Exemplos do traçado urbano em Ouro Preto. Acervo de Luiz Fontana, década de 1940 – IFAC/UFOP

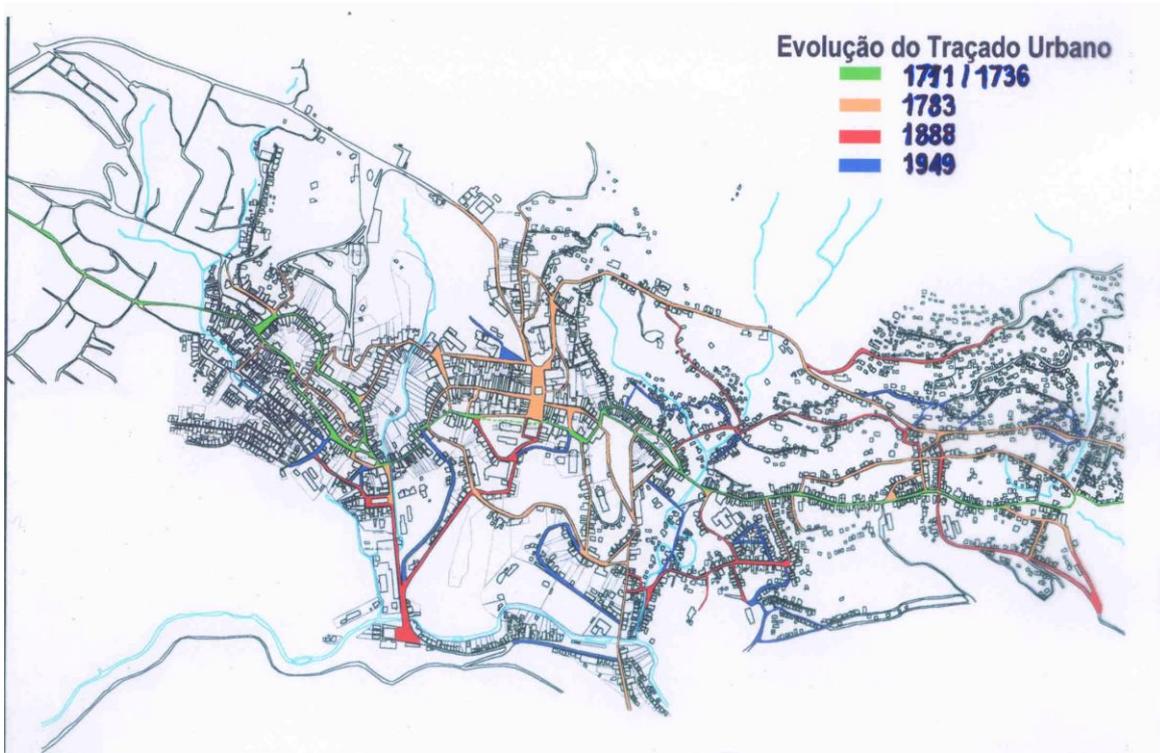


Figura 11 - Evolução do traçado urbano da cidade de Ouro Preto. Fonte: UFOP

## 9.2. A arquitetura

De acordo com Vasconcelos (1977a), a topografia, a desobediência dos súditos e um relativo afastamento da Metrópole, fez com que a cidade de Ouro Preto se desenvolvesse rapidamente, porém com muito improviso. A uniformização dos edifícios quase não existia, exceto, quando o proprietário “dominava” certo perímetro, possibilitando as construções no mesmo padrão.



Figura 12 - Sobrados Geminados na Praça Tiradentes. Fonte: Acervo de Luiz Fontana, década de 1940 – IFAC/UFOP.



Os edifícios mais importantes de Vila Rica, como de toda Colônia, em um primeiro momento, obedeciam a projetos elaborados e sujeitos à aprovação da Coroa. Prédios medidos em palmos e em geral desenhados a traço, em aguadas, coloridos ou não, sobre papel branco ou pergaminho, dificultavam a construção dos mesmos. Algumas vezes, apareciam em perspectivas axiomáticas, o que facilitava o entendimento das fachadas e laterais. Já no interior, cortes detalhados ou esquemáticos possibilitavam o entendimento do imóvel. (VASCONCELOS, 1977).

A construção das residências era de forma irregular, diferentemente da grandiosidade dos edifícios religiosos e administrativos. De acordo com Vasconcelos (1977b), “as obras de iniciativa particular, frequentemente de caráter urgente e até mesmo provisório, eram levadas a efeito com reduzidos recursos, com toda certeza dispensariam um maior rigor dos estudos prévios” (p. 100).

Essa formação, entretanto, não pode ser considerada espontânea, segundo Salgueiro (1996), pois as circunstâncias econômicas, as representações mentais, os usos e as práticas faziam com que a forma urbana correspondesse às necessidades da coletividade que habitava.

Mas, mesmo assim, a formação se mostrava desapropriada para a Coroa e, em 1795, buscando evitar a “grande irregularidade” dos edifícios residenciais, a Câmara da Vila passou a exigir projetos das construções ou modificações das casas, estabelecendo assim certa censura arquitetônica na província.

O caráter arquitetural da Vila, nesse período de configuração da urbe, foi, portanto, relativo aos processos de urbanização. Prezava-se pelos edifícios políticos, religiosos e administrativos e os demais se constituíam da forma em que seus construtores, especializados ou não, gostariam de habitar.

As configurações das primeiras edificações de Ouro Preto souberam manter boas características da arquitetura popular lusitana, desprovida de afetação, mas prezando pelas proporções e estética. Exemplos de casas térreas, sobrados e diferentes tipos de edifício do século XVIII ainda podem ser vistos pela cidade.

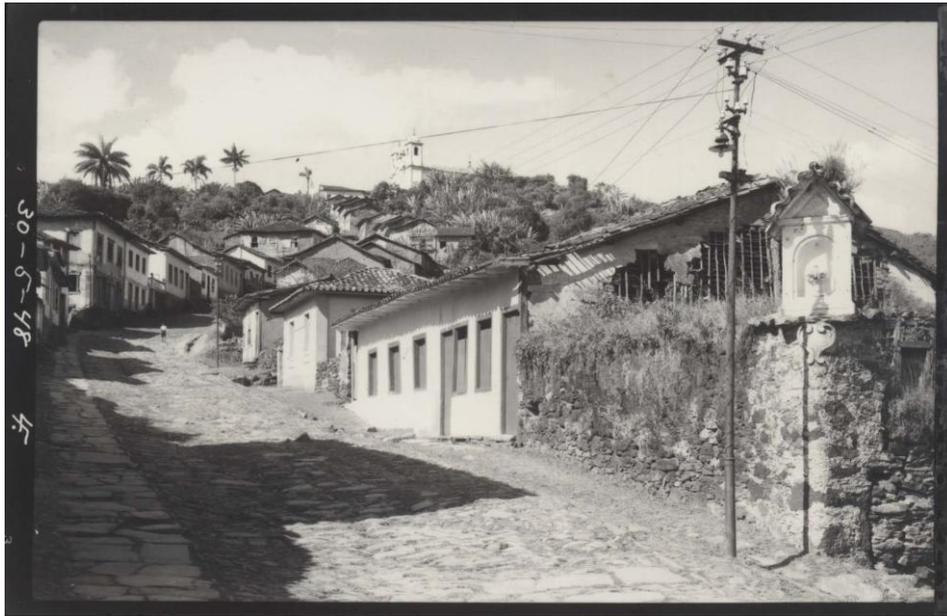


Figura 13 - Exemplos de edificações do século XVIII. Alguns, apesar de reformados, ainda mantêm as mesmas características. Fonte: Acervo Luiz Fontana, década de 1940 – IFAC/UFOP.

No entanto, a maioria dos edifícios da velha capital mineira data do século XIX e até do século XX, pois a política patrimonial de restauração manteve a tendência de reproduzir certas formas eleitas autênticas a fim de manter a harmonia do conjunto e reproduzir a imagem de “mito” que a cidade de Ouro Preto adquiriu.

Segundo Salgueiro (1996), a simplicidade da arquitetura doméstica da época da corrida do ouro mostra hoje poucos traços. Períodos posteriores permitiram o acabamento ou o refinamento rústico da arquitetura “barroca colonial”, diferentemente do território e da forma urbana, que persistem no seu tecido e no seu traçado, pois os projetos de melhoramentos propostos, no final do século XIX, ficaram no papel.

Essa reprodução dos casarios era parte de uma ideologia modernista, que buscava no Brasil traços típicos da genuína arquitetura nacional e acharam em Ouro Preto seu fiel representante. Dessa forma, como medida de preservação, o IPHAN passou a executar uma ação de homogeneização da imagem da cidade.

Segundo Castriota (2003), o IPHAN eliminou transformações urbanas e arquitetônicas do século XIX, aprovando projetos de reformas que retirassem elementos dos exemplares da arquitetura neoclássica ou eclética, com frontões e platibandas. Com isso, apagou importantes referências da história local.

Ademais, todas as construções deveriam passar pelo crivo do órgão, obedecer e garantir uma homogeneidade do conjunto. Até se permitiram algumas “construções modernas”, desde que fossem de “boa qualidade arquitetônica”, como é o caso do Grande Hotel, projetado pelo arquiteto Oscar Niemeyer. (CASTRIOTA, 2003)



Figura 14 - Grande Hotel de Ouro Preto. Detalhe para a arquitetura moderna da década de 1940 em meio à arquitetura barroca. Fonte: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.122/3486>, 2012.

Tendo esse último causado grande polêmica, e o IPHAN se encontrando na grande dificuldade de analisar caso a caso, as políticas construtivas foram enrijecidas, pautando-se em traços estilísticos típicos das construções do século XVIII, criando, como afirma Castriota (1996), o “estilo patrimônio”.

Como se acreditava que a cidade iria crescer muito, a atenção do Iphan voltava-se primordialmente para as fachadas, não considerando outros aspectos tais como dimensão dos lotes, implantação da casa no lote e seu volume, que logo iriam se mostrar muito importantes. E, como de fato a cidade desenvolveu-se com muita rapidez, especialmente a partir da década de 60, a consequência mais danosa desse tipo de ação terminou sendo a falsificação do conjunto, com o surgimento de uma arquitetura híbrida, em que as edificações do “estilo patrimônio” fundem-se com os exemplares originais. (CASTRIOTA, 1996, p. 195)

Não existem relatos de construções que prezassem pela acessibilidade em seu anterior, pois como relata Boni Licht (2009), as construções de outrora prezavam mais pela estética e pela defesa, que pela funcionalidade. Atualmente existem projetos que buscam pela acessibilidade em seu interior, mas isso normalmente quando são edifícios públicos ou quando dentro da residência existe alguma pessoa com deficiência. Como bem afirma Boni, hoje, nós segregamos menos e buscamos por mais facilidades, porém ainda há muito que fazer.

Apesar dos problemas históricos citados e dos problemas da acessibilidade, Ouro Preto é detentora de um grande acervo arquitetônico dos séculos XVIII e XIX, e mesmo sendo considerado um “objeto idealizado”, em razão das políticas de preservação, o seu



reconhecimento como Patrimônio da Humanidade é justificado por esses elementos, bem como sua paisagem e sua forma urbana.

### 9.3. A importância patrimonial

A cidade de Ouro Preto representa, no cenário brasileiro, um ícone patrimonial, contendo um grande acervo tombado e reconhecido, seja pelos casarios e edifícios, seja pelo valor cultural, manifestações populares e *savoir faire*<sup>15</sup>, que coexistem no mesmo espaço urbano, corroborando com o conceito de patrimônio cultural das últimas décadas do século XX, que inclui manifestações populares e étnicas e de outros processos culturais, bem como interesses, modos de viver e pensar o mundo que os grupos e comunidades defendem.

Esse reconhecimento, entretanto, é parte de um processo que valoriza, ao mesmo tempo, em que desconstrói parte da história das relações sociais, em detrimento de uma idealização nacional de valor histórico e patrimonial.

Segundo Brusadin (2011), o processo de identidade construído em Ouro Preto é parte do discurso nacionalista de Getúlio Vargas e dos modernistas, que, em função das necessidades conjunturais do poder estabelecido, tombando aquilo que interessava, omite fatores importantes da História, que foram vitais para a concretização da cidade.

Declarada como Monumento Nacional, em 1933, e inscrita no Livro de Tombo das Belas Artes, em 1938, pelo recém criado IPHAN, a cidade foi transformada em patrimônio nacional, possibilitando novo crescimento e recriação simbólica de um espaço que estava sofrendo com o ostracismo, decorrente da mudança da capital mineira para Belo Horizonte.

[...] tendo sua importância drasticamente reduzida, mostrava o abandono de suas velhas relíquias – torna-se mais fácil identificá-las em contraste com a modernidade de Belo Horizonte -, configurando-se tal uma “cidade morta”, como diria Afonso de Melo Franco em 1916. Havia consciência no âmbito regional e nacional de que algo deveria ser feito para impedir a desaparecimento das velhas edificações de Vila Rica. (CAMARGO, 2002, p.81-82)

A mudança da capital mineira para Belo Horizonte foi o fator culminante para a permanência do acervo patrimonial, dada a evasão das pessoas para a nova cidade, evitando que Ouro Preto sofresse com a modernização vinda com as novas formas de pensar a urbe. No entanto, esse marco também impeliu a deterioração do casario uma vez que a velha Vila Rica ficou sujeita à própria sorte.

---

<sup>15</sup> Saber fazer.



Entretanto, a grande expressividade cultural e acadêmica da cidade atraía cada vez mais estudantes para os cursos oferecidos pela Escola de Minas, de Farmácia e Odontologia, ambas faculdades criadas, em meados do século XIX. Isso possibilitou a ocupação das casas abandonadas pelas pessoas, que se mudaram para Belo Horizonte, fazendo com que esses imóveis fossem ocupados e conservados por esses estudantes.

Na década de 1920, a caravana dos modernistas chegou a Ouro Preto e ali encontraram o que vinham buscando naqueles bens: um patrimônio “genuinamente brasileiro” e manifestações culturais, até então esquecidas, devido às mudanças da sociedade. Esse, portanto, foi o passo principal para as políticas de tombamento do patrimônio cultural no Brasil, que culminou com a criação do IPHAN e, posteriormente, de vários outros órgãos de proteção estaduais e municipais. (CIFELLI, 2005)

Da década de 1930 em diante, iniciou-se, em Ouro Preto, um conflito entre preservação patrimonial e desenvolvimento urbano e econômico. Cifelli (2005) relata que as políticas preservacionistas adotadas pelo IPHAN encerraram a cidade em um passado glorioso, destituído de dinamicidade e despido de um conteúdo social que lhe desse sentido. A cidade era vista como obra de arte acabada e alguns bens que não pertenciam à harmonia barroca colonial da urbe, como o eclético e o neoclássico, foram destruídos em uma ação “corretiva” de preservação. Exemplo: figuras 15 e 16.



Figura 15 e 16 - Exemplo da “correção” na arquitetura de Ouro Preto, comandada pelo arquiteto Lúcio Costa. O mesmo prédio na década de 40 com elementos em estilo arquitetônico neoclássico [1ª figura] e nos dias atuais com uma falsa linguagem colonial, em acordo com a imposição do “estilo patrimônio” [2ª figura]. Fonte: Acervo de Luiz Fontana, década de 1940 – Instituto de Filosofia e Artes Cênicas, IFAC/UFOP e [www.ouropreto.com](http://www.ouropreto.com).

O patrimônio edificado e urbano deveria seguir uma linearidade, logo, as construções deveriam ser meras “cópias”, “falsos históricos” (BRANDI, 2004), daquelas ali impetradas, de acordo com o estilo colonial barroco do século XVIII. Como a cidade entrava em processo de desenvolvimento, a partir da década de 1940, a falsificação histórica se tornou



um mote, criando assim uma arquitetura híbrida, fundindo as cópias com os exemplares originais.

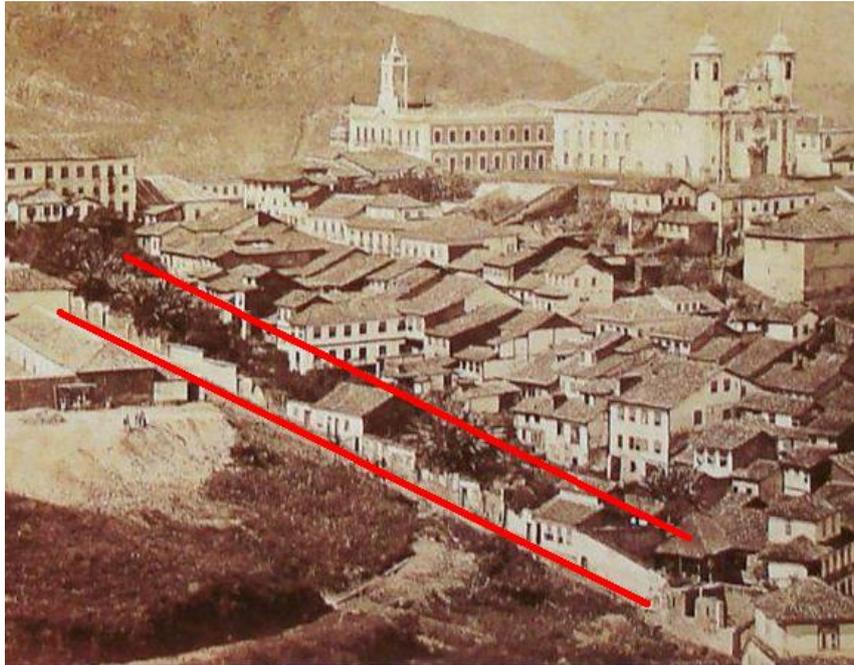


Figura 17 - Rua Senador Rocha Lagoa, mais conhecida como Rua das Flores. Final do século XIX. Nesta foto é possível ver que existem poucas casas nas imediações da rua, sendo possível vislumbrar plantações atrás de muros que fazem divisa com a ladeira. Fonte: Acervo do IFAC/UFOP.

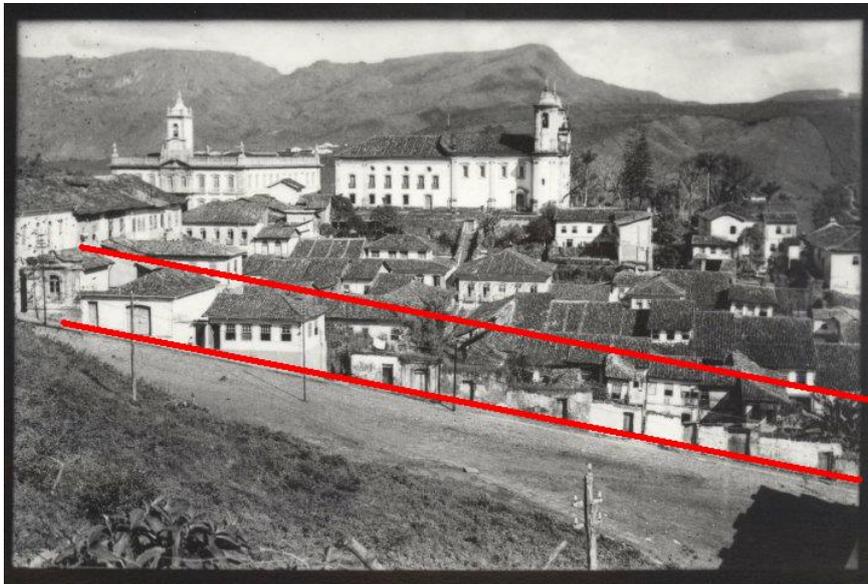


Figura 18 - Novamente a Rua Senador Rocha Lagoa ou Rua das Flores, porém na década de 1940 com as construções imitando estilo colonial, apoiando a política do ÍPHAN de falsificar a arquitetura para a criação do “estilo patrimônio”. Fonte: Acervo do IFAC/UFOP



Figura 19 - A Rua das Flores nos dias atuais com todas as casas em estilo colonial, evidenciando que a política de falsificação foi forte e persistiu por um longo tempo. Fonte: <http://lmascarenhas.blogspot.com.br/2011/01/rua-senador-rocha-lagoa.html>, 2012.

O “engessamento” e a falsificação histórica, segundo Cifelli (2005), foram sendo levados como forma de conter o processo de descaracterização do entorno, o que possibilitou um grau de preservação da imagem da cidade satisfatório, levando assim, ao reconhecimento do acervo arquitetônico e urbanístico de Ouro Preto, pela UNESCO, em 1980.

Nesse período, no entanto, a atividade industrial, tendo como carro-chefe a mineração, fez crescer bastante a ocupação irregular e desordenada das encostas da cidade e das áreas verdes, culminando, em 2003, na listagem das cidades em risco de perda do patrimônio cultural, sofrendo ameaças de perder o título de Patrimônio da Humanidade.



Figura 20 - Vila Aparecida. Exemplo de ocupação irregular e desordenada na cidade de Ouro Preto, MG. Fonte: <http://www.flickr.com/photos/huffstutterrobertl/galleries/72157622528142850>, 2012.



Segundo Cifelli (2005), problemas de tráfego de veículos pesados nas ruas do centro histórico, infraestrutura de saneamento precária e obras irregulares também se enquadram nos problemas enfrentados pelo IPHAN no que concerne às ações de preservação.

Nessa sequência, cabe indagar então qual seria o sentido do patrimônio cultural da cidade, uma vez que esse, muitas vezes, torna-se impeditivo de modernização, em uma sociedade que sente a necessidade de se adaptar às novas demandas de modernidade na contemporaneidade, mas que também carece de referências culturais e identitárias arraigadas nos bens e acervos culturais.

É a fruição e a usabilidade do patrimônio cultural, que vem mostrar, nos dias de hoje, o porquê de sua preservação. Segundo Meneses (2004), o patrimônio é vivo, portanto, não deve ser colocado na “prateleira expositiva de nossa memória”, como simples local para colecionar lembranças curiosas. Seja ele material ou imaterial, é parte de um uníssono de experiências históricas, vivificadas, de forma integrada, o que é, ao mesmo tempo diacrônico e sincrônico, revelando que “a construção de um modelo de interpretação do passado e a transformação desse modelo em atrativo turístico devem considerar e dignificar a vivência presente como parte de um todo cultural”. (p. 20)

Diante do exposto, podemos falar do patrimônio cultural acessível de uma cidade histórica, no qual a sua essência é mantida, mas que abarca uma função mais dinâmica, funcional e inclusiva. O patrimônio cultural de Ouro Preto vem sendo pensado dessa forma e, atualmente, podemos vislumbrar algumas obras sofrendo modificações em prol do desenho universal como é o caso da Igreja de São Francisco de Assis em sua entrada com rampas e melhoria na escadaria, dentre outras adaptações.

Acreditamos que isso seja fruto de uma nova abordagem do patrimônio cultural e parte de um contexto histórico-social em que o bem edificado tombado não é mais estanque e sim aprazível dado o acesso a todos. Boni (2009) utiliza do discurso do arquiteto Antônio Cravotto em sua fala na Comissão do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural do Uruguai, no 2º Seminário Ibero-americano de Promotores e Formadores em Acessibilidade ao Meio Físico, realizado em Montevideu, em 1990, para falar de como o patrimônio cultural acessível deve ser pensado atualmente:



Em termos práticos, os bens patrimoniais só podem ser salvaguardados se usados apropriadamente no presente, se reabilitados para atender funções adequadas à sua natureza e conformação, o que vai desde a contemplação (no caso das ruínas) até as formas mais especializadas e complexas. Para tanto, todos esses bens serão necessariamente afetados por: modificações espaciais e estruturais; incorporação de elementos, dispositivos, sistemas e redes técnicas; inclusão de equipamentos e de sinalização. Essas intervenções não possuem justificativa nem melhor nem diferente das originadas pela eliminação das barreiras para pessoas com deficiência. [...]. (CRAVOTTO *apud* BONI, 2009, p. 4)

Nesse sentido, o patrimônio cultural acessível vem se tornando relevante nas condutas preservacionistas da cidade de Ouro Preto e, junto com toda a história e transformações, é relevante na história do país. As políticas de preservação dos bens culturais ainda possuem frentes controversas, mas há que se pensar primeiramente na importância que o patrimônio arquitetônico e urbano, cultural, social e acessível depreendem no lugar e na formação de uma sociedade inclusiva.

#### **9.4. A importância turística**

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 1945<sup>16</sup>, 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.

Passado o tempo, Ouro Preto se transformou em um grande polo turístico. 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 se expandiu a nível mundial.

---

<sup>16</sup> 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.

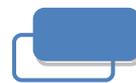


Embora a história do turismo no Brasil possa remeter às primeiras décadas do século XX o início da exploração das viagens, foi somente a partir da década de 1970 que a organização empresarial de agentes de viagens, operadoras, proprietários de hotéis e projetos governamentais consolidam o produto turístico 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, a atividade 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, 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/depreação”. 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 esse público. 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 2 - Informações sobre acessibilidade nos Serviços e Equipamentos de Ouro Preto**

<b>Informações de Acessibilidade nos Serviços e Equipamentos de Ouro Preto</b>	<b>Endereço</b>
<b>Pousadas com o banheiro adaptado:</b>	
Pousada Itacolomi II	Avenida JK, 800 – Bauxita.
Pouso dos Alferes	Rua Pedro Gonçalves da Silva, 200.
<b>Pousadas com Acesso Adaptado ao quarto:</b>	
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
<b>Museus Adaptados:</b>	
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
<b>Hospedagem com Elevador:</b>	
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 aparece como mais uma forma de preservar o local e de incluir as pessoas em seus mais variados tipos. Mesmo que haja 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 essa atividade, as cidades como Ouro Preto poderiam estar vivendo situações piores do que aquelas que vemos (re)negar o turismo. 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, houve mais desenvolvimento para a urbe e reconhecimento patrimonial, uma vez que enaltece o contexto das cidades coloniais no mundo.

Não negamos os problemas e as deficiências, os quais também 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.

Para Brusadin (2011), o turismo é parte das mesmas invenções que deram origem ao patrimônio cultural. Nesse contexto, o turismo apropria-se do patrimônio histórico como atrativo, não transformando este último em vítima, mas se agregando a ele para uma reconstrução histórica problematizadora, em que o turismo seja reflexivo e cidadão, propiciando benefícios para a comunidade.

O campo do turismo é um campo de produção e promoção de produtos, mas também de reprodução social, em que os bens simbólicos, resultantes do trabalho intelectual e de seus conflitos, como afirma Bourdieu (1992), são apropriados e reelaborados pelos agentes envolvidos, possibilitando relações de forças entre os grupos que propiciam a existências dos atrativos.

Antes de ser uma atividade econômica, o turismo é uma atividade social e de caráter representativo onde se instaura. Nas “cidades históricas”, 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.

Em Ouro Preto, ao mesmo tempo em que os bens são vistos como atrativos, também são reivindicados como parte da identidade das pessoas que ali vivem, fazendo com que haja



uma relação tensa entre os dois grupos. Sentem-se excluídos, mas se sentem anfitriões de quem se habilita a conhecer a cidade. (BANDUCCI; BARRETO, 2001)

O fato é que essa cidade histórica repercute a sua importância patrimonial, através de seus símbolos, para toda a nação que se apropria dos mesmos e os tornam pertencentes, reverberando na população como um apoderamento ilegítimo, ao mesmo tempo, em que ela também não se apropria e identifica. Nesse ínterim, acreditamos que a educação para o patrimônio seria a possível solução e de substancial importância nesse caso, não somente para a população local, mas para todos os frequentadores da cidade, em uma iniciativa que incutisse nas pessoas o real valor do patrimônio cultural, bem como do seu tombamento, e que a memória trabalhada nas pessoas é parte de uma história compartilhada, donde o turismo é somente um meio que propaga essa memória.

O turista precisa aprender a viajar, inclusive o turista com deficiência. O ambiente precisa estar preparado para receber a diversidade de sujeitos, mas esses também devem levar em consideração a comunidade receptora e o espaço; buscar entender o destino antes de viajar, para poder se comportar respeitando os costumes; atentar-se para normas, enfim, estar em acordo com o universo que busca.

Para Panosso Netto (2010), a educação para o turismo deveria ser como a educação básica de uma escola ou dos ensinamentos familiares. Para além de guias de turismo e de recomendações de alimentação e hospedagem, as pessoas deveriam ter uma postura de viajante comprometido e responsável com o destino procurado. Segundo o autor, as informações são sempre superficiais sobre os destinos e as pessoas. Muitas vezes, os turistas se deslocam sem saber a sua importância diante dos locais visitados.

Os itens fundamentais para uma educação turística deveriam ser os que, de certa forma, já foram explicitados: respeito aos ambientes natural e artificial e à cultura dos visitados; abertura de mente para compreender o novo; ter uma postura de igualdade e não de submissão ou de superioridade; consumir somente os recursos mínimos necessários; conhecer o destino e suas peculiaridades antes mesmo de visitá-lo, ou seja, estudar antes de sair de casa sobre o que irá encontrar; entusiasmar-se com o que é diferente; e, acima de tudo, aprender a ser mais humano preservando e disseminando valores e virtudes, tais como ética, moral, alteridade, humildade, solidariedade e humanismo. Essa pode ser uma perspectiva um pouco utópica, mas por que não tentar? (PANOSSO NETTO, 2010, p. 110).

No entanto, a cidade necessita estar com um mínimo de estrutura para receber o mais variado tipo de público, como a pessoa com deficiência, demonstrando que, somente os fatores históricos não são capazes de mobilizar por si sós 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 2), 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 contém 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 depredativos, 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.



Figura 21 - Mapa Turístico da cidade de Ouro Preto. Fonte: [www.ouropreto.org.br/port/mapa.asp](http://www.ouropreto.org.br/port/mapa.asp), 2012.

**Legenda:**

**● Igrejas e Capelas**

- 1 - Matriz N. Sra. do Pilar
- 2 - Capela Bom Jesus dos Passos
- 3 - N. Sra. do Rosário
- 4 - São José
- 5 - São Francisco de Paula
- 6 - N. Sra. do Carmo
- 7 - Mercês de Cima
- 8 - São Francisco de Assis
- 9 - Mercês de Baixo
- 10 - Matriz N. Sra. da Conceição
- 11 - Capela N. Sra. da Dores
- 12 - Santa Efigênia
- 13 - Capela do Padre Faria
- 14 - Bom Jesus de Matozinhos
- 15 - Capela São Sebastião
- 16 - Capela de Santana
- 17 - Capela N. Sra. da Piedade
- 18 - Capela São João Batista
- 19 - Capela Bom Jesus das Flores (Taquaral)

**● Casario e Arquitetura**

- 20 - Escola de Minas (antigo Palácio dos Governadores)
- 21 - Museu da Inconfidência
- 22 - Casa da Baronesa
- 23 - Casa de Tomás Antônio Gonzaga
- 24 - Casa do Aleijadinho
- 25 - Casa de Cláudio Manuel da Costa
- 26 - Casa da Ópera (Teatro Municipal)
- 27 - Casa dos Contos (antiga Casa de Fundação)
- 28 - Ludo Museu
- 29 - Estação Ferroviária (atual prefeitura)
- 30 - Casa dos Inconfidentes

**● Minas de Ouro**

- 31 - Chico Rei
- 32 - Fonte Meu Bem Querido
- 33 - Velha

**● Chafarizes**

- 34 - Alto das Cabeças
- 35 - do Rosário
- 36 - da Glória
- 37 - do Pilar
- 38 - dos Contos
- 39 - do Museu da Inconfidência
- 40 - Passo Antônio Dias
- 41 - Marília de Dirceu
- 42 - da Rua Barão
- 43 - Padre Faria

**● Serviços**

- 44 - Santa Casa
- 45 - Rodoviária
- 46 - Pronto-socorro
- 47 - Correio
- 48 - Corpo de Bombeiros

**D1 - Saída para os distritos:**

- Lavras Novas
- Chapada
- Santo Antônio do Salto
- Santa Rita de Ouro Preto

**D2 - Saída para os distritos:**

- Cachoeira do Campo
- Amarantina
- São Bartolomeu
- Rodrigo Silva
- Santo Antônio do Leite
- Engenheiro Correia
- Miguel Burnier
- Casa Branca (Glaura)

**D3 - Saída para os distritos:**

- Antônio Pereira



## 10. AS RUAS SÃO JOSÉ E GETÚLIO VARGAS

As Ruas São José e Getúlio Vargas são ruas estreitas, porém, são ruas planas da cidade de Ouro Preto. Para quem quer ir às igrejas do Pilar e do Rosário, elas são passagem praticamente obrigatória. As ruas são adjacentes, localizadas na porção central da cidade histórica, e se encontram no perímetro tombado reconhecido como patrimônio da humanidade.

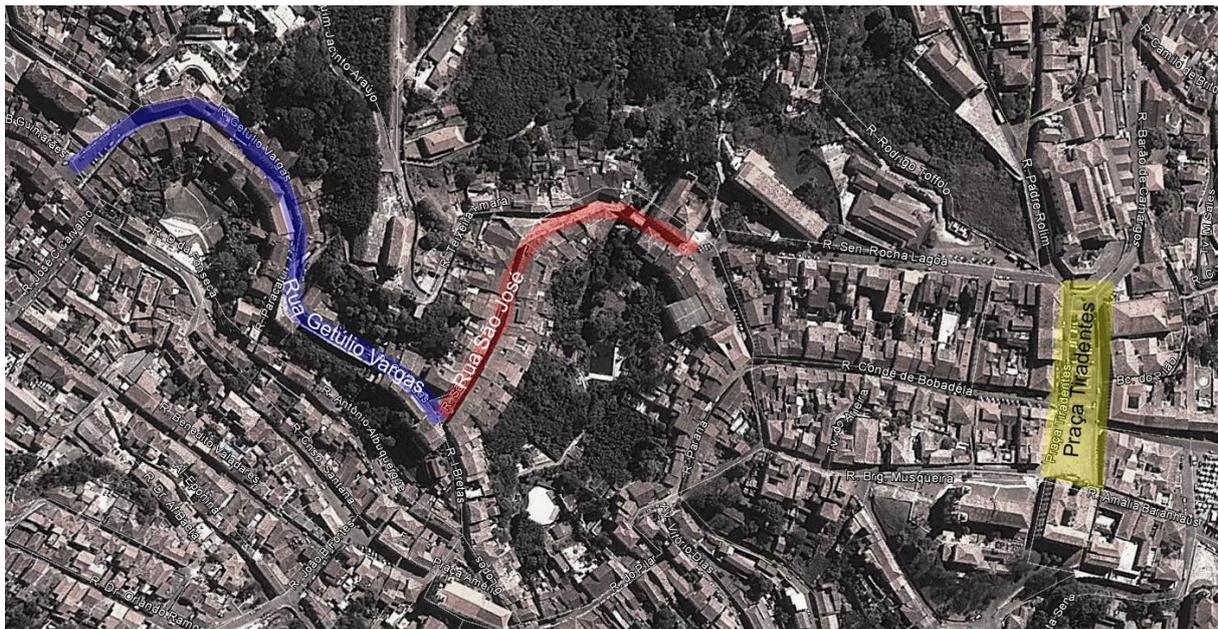


Figura 22 - localização da Rua São José [em vermelho], da Rua Getúlio Vargas [em azul], próximas a Praça Tiradentes [em amarelo]. Centro histórico de Ouro Preto, MG. Fonte: Figura produzida com base em imagem do Google Earth.

Embora próximas, a Rua São José é muito conhecida pelo intenso comércio de lojas, bancos, bares e restaurantes, diferentemente da Rua Getúlio Vargas, que abriga ateliês, algumas poucas lojas de materiais de construção e muitas residências, concedendo a essa última o reconhecimento de rua mais tranquila. Apesar das diferenças, as ruas são consideradas charmosas e locais de encontros dos ouropretanos e dos visitantes que por ali passam.

Segundo o Almanaque de Ouro Preto, de 1890, a Rua São José se chamava Rua Tiradentes e sempre foi muito comercial. A predominância dos casarios, em estilo barroco colonial do século XVIII, abrigavam dentistas, fabricantes de calçados, mobílias, ourives, fotógrafos, alfaiates, charutarias, restaurantes, casas de tiro ao alvo, colchoarias, salões de barbeiros, relojoeiros, negociantes de fazendas, de ferragens, de louças, de chapéus, de gêneros, de peixes e frutas, além do Depositário de Tecidos da Companhia Cedro e Cachoeira.



Durante o período aurífero, a Rua São José abrigava a sede da Junta da Real Fazenda, que, segundo Bandeira (1963), foi alugada e, depois, arrendada do senhor João Rodrigues de Macedo para cobrar o quinto do ouro. Essa casa é conhecida atualmente como Casa dos Contos e, como afirma o autor, “é o melhor e mais belo exemplar do tipo residencial em Ouro Preto. Tanta abundância de cantaria não se encontra senão no antigo Palácio dos Governadores, na antiga cadeia<sup>17</sup> ou nos templos das ordens mais ricas” (p. 87). Além da Casa dos Contos como exemplar da arquitetura reconhecida pelo patrimônio cultural, a rua abriga também o Hotel Toffolo, com mais de 100 anos de vida, dentre vários outros exemplares tombados no conjunto da cidade.

Segundo o Vasconcelos (1977a) e algumas fotografias do final do século XIX, a Rua São José não possuía calçamento, havendo somente uma capistrana em seu percurso. O calçamento, segundo o autor, veio a acontecer somente na década de 1920, e, ao longo dos anos foi sofrendo várias alterações, em decorrência de melhorias urbanas.



Figura 23 - Rua Tiradentes [atual Rua São José] no final do século XIX. Detalhe para a capistrana. Fonte: IFAC/UFOP

Atualmente, a Rua São José sofreu a reforma de toda sua calçada com o alargamento da mesma e algumas inserções de rampas e elevação do piso da rua, acarretando em uma grande polêmica com os moradores e comerciantes do local. Trataremos melhor desse assunto na quarta parte de nosso trabalho.

---

<sup>17</sup> O antigo Palácio dos Governadores e a antiga cadeia estão localizados na Praça Tiradentes e atualmente correspondem à Escola de Minas e ao Museu da Inconfidência respectivamente.



Figuras 24 e 25 - Rua São José antes da reforma. Fonte: Aline e Natália, 2010.



Figura 26 e 27- Rua São José depois da reforma. Fonte: Aline, Natália e Gustavo Ferreira, 2012.

Com relação ao turismo, além da Casa dos Contos, a Rua oferece como atrativo a Ponte dos Contos e a casa onde supostamente teria vivido Tiradentes, que atualmente abriga a Associação Comercial, Industrial e Agropecuária de Ouro Preto. Ademais, na rua podemos encontrar bares, restaurantes e comércio com souvenirs da cidade que o turista pode também desfrutar.

A Rua Getúlio Vargas recebeu esse nome no período da Era Vargas, em meados da década de 1940, porém, antes dessa denominação, há relatos no Almanaque de Ouro Preto (1890), que a mesma se chamava Rua São José. Como mencionamos anteriormente, o nome São José hoje pertence à Rua adjacente à Getúlio Vargas. Essa Rua [atual Getúlio Vargas] sempre foi mais residencial que comercial, podendo-se comprovar isso na predominância de casas de pequeno porte, do século XVIII e XIX, que ainda estão de pé. Embora existam alguns sobrados na Rua e que certamente abrigavam lojas embaixo e residências na parte superior, esses são em menor quantidade que as casas de moradia.

Não encontramos relatos acerca do calçamento, mas como essa Rua se localiza muito próximo à Rua São José e, nos relatos de Vasconcelos (1977a) a cidade como um todo



ainda era de terra batida, até final do século XIX e princípio do XX, acreditamos que essa também não possuía calçamento de pedras, como encontramos atualmente.



Figura 28 - Rua Getúlio Vargas em meados da década de 1930. Detalhe de alguns dos sobrados do final da rua [Sentido São José – Rosário] predominantes nessa área. Ao fundo a imagem da Igreja São José Operário. Fonte: <http://www.panoramio.com/photo/51422050>, 2013



Figura 29 - Rua Getúlio Vargas com os enfeites da Semana Santa. Fonte: <http://www.panoramio.com/photo/21139152>, 2013

Os atrativos do local podem ser encontrados na Fábrica de Chocolates Ouro Preto, logo no começo da Rua Getúlio Vargas, localizada em frente ao “Muro do Amor” ou “Muro da Vergonha”, como é conhecido o muro que proporciona a visão de uma parte do Bairro Pilar e serve de local de descanso para as pessoas que ali passam. Além disso, existe na Rua um casarão oitocentista que abrigava o antigo ginásio da cidade e hoje é sede da Fundação de Arte de Ouro Preto, FAOP.

Outra atração é o Hotel Solar do Rosário, logo no final da Rua, o qual faz divisa com Igreja do Rosário dos Pretos e possui características da arquitetura colonial do século XIX. Assim, além da hospedagem dos turistas que pela cidade procuram, o hotel também é considerado um atrativo da Rua Getúlio Vargas.



Figura 30 - Rua Getúlio Vargas. Detalhe para o prédio Hotel Sola do Rosário e a Igreja do Rosário ao fundo.  
Fonte: <http://www.panoramio.com/photo/32636974>, 2013.

Acerca da acessibilidade, a Rua São José, com a reforma da calçada, visou às pessoas com deficiência, embora há muito o que se fazer, como veremos na quarta parte. A Rua Getúlio Vargas não passou por reforma ainda, mas por ser plana, assim como a Rua São José, beneficia de alguma forma às pessoas com deficiência, embora possua calçada estreita e calçamento irregular, o que a impede de ser totalmente acessível, assim como degraus, placas e lixeiras na calçada, dentre outras coisas. Assim como a Rua São José, tratamos da acessibilidade da Rua Getúlio Vargas na quarta parte.



## 11. DELINEAMENTOS ACERCA DA ACESSIBILIDADE EM OURO PRETO

A acessibilidade na cidade de Ouro Preto percorre caminhos “tortuosos”, tanto no que tange aos fatores físicos e históricos, quanto nos fatores atitudinais. Pensar nesse aspecto, em tempos em que a preocupação latente era conseguir abrigo em meio ao desbravamento do sertão brasileiro em busca de riqueza, consistia em atender somente na facilitação das expedições e não em um espaço eficiente para todos.

À medida que o tempo passava e as pequenas vilas ganhavam forma e, mais adiante, se juntavam para formar então a Vila Rica, a urbanização se tornava necessária e a arquitetura atendia cada vez mais aos preceitos portugueses de uma coroa que tomava posse desse pedaço da colônia a fim de cobrar os impostos auríferos. No entanto, esse processo, além de esbarrar na topografia e no relevo acidentado, desprezava as diferenças físicas dos cidadãos, uma vez que aquele que possuía alguma deficiência era taxado de doente e tinha que ficar escondido. “Aquele que tinha deficiência era tido como socialmente inútil, um peso morto para a sociedade, um fardo para a família, alguém sem valor profissional” (SASSAKI, 2003, p.12), vide o filho com deficiência mais ilustre da cidade, o Aleijadinho<sup>18</sup>.

Com a mudança da capital mineira de Ouro Preto para Belo Horizonte, algumas iniciativas, que vislumbrassem a modernização da cidade, a fim de impedir essa transferência, foram impetradas e, nesse ínterim, podem ser consideradas as primeiras modificações acessíveis, embora não visassem diretamente esse aspecto. Segundo Salgueiro (1996), as mudanças foram drásticas e prezavam pela comodidade dos habitantes. No entanto, a política urbana não se pautava pelo conjunto, mas pela renovação de alguns espaços e equipamentos que modernizassem a cidade.

Esse progresso, no entanto, não impossibilitou que a capital mudasse, mas vislumbrou uma melhoria na circulação da urbe. Apesar de não se preocupar pela acessibilidade propriamente dita, a tentativa de modernização da cidade possibilitou novos usos ao meio urbano e arquitetônico, que, anos depois, viriam a se tornar patrimônio da humanidade, graças à manutenção e preservação dos bens edificados.

A partir da década de 1980, algumas políticas de acessibilidade foram sendo implementadas no Brasil, porém, até os dias atuais, o país, de uma forma geral, não consegue efetivamente

---

<sup>18</sup> Antônio Francisco Lisboa, o Aleijadinho, nasceu em 1738 e desde cedo aprendeu o ofício da talha que o transformou em artista. Quando a lepra o atingiu a sociedade passou a evitá-lo, em razão da mutilação que seu corpo sofria. Para continuar com suas obras, Antônio Francisco Lisboa se punha todo coberto de roupas nas primeiras horas do dia a caminho do local onde devia trabalhar e na noite alta regressava. O Aleijadinho morreu abandonado e tomado pela doença em 1814. (BANDEIRA, 1963).



concretizar os planos em termos práticos. Em se tratando do patrimônio cultural, as mudanças são ainda mais difíceis, uma vez que as interferências não podem, em hipótese alguma, descaracterizar os bens em razão das políticas de preservação.

No entanto, as mudanças acontecem mesmo que lentamente. A Instrução Normativa nº 1 do IPHAN, vem mostrar a evolução dos processos de acessibilidade em bens históricos e isso vem sendo atendido gradualmente. Na cidade de Ouro Preto, por exemplo, existem projetos que visam melhorar os acessos, como alargamento de calçadas, inclusão de rampas e guarda-corpos em locais específicos, mostrando que há uma preocupação, ainda que morosa e incipiente.

Acreditamos que a plenitude somente existirá quando houver pouca burocracia e muita consciência. A acessibilidade é parte desse processo e, com base em um contexto histórico-social, parte do princípio da sensibilização quanto à diversidade e também de lutas e iniciativas públicas que calçam toda a evolução.

Embora alguns países como Espanha, França e Áustria estejam à frente do Brasil na questão da acessibilidade, com cidades históricas tombadas e acessíveis, estamos em busca do caminho de melhorias. Observando Ouro Preto, que, apesar das dificuldades topográficas, pensa projetos nesse sentido, podemos vislumbrar que, apesar de ainda pouco, a cidade está no caminho da diversidade como enriquecedora dos conflitos e consensos da urbe e, conseqüentemente, mais enriquecimento da ambiência urbana.

A seguir focamos na parte de fundamentação metodológica na qual abordarmos os pormenores teóricos da metodologia escolhida para a análise de nosso objeto e também os instrumentais propostos, a fim de alcançamos o nosso objetivo acerca da acessibilidade, nos meandros da cidade histórica de Ouro Preto, principalmente nas Ruas São José e Getúlio Vargas.



*Todas as culturas, de um modo ou outro,  
refletem as necessidades humanas comuns  
(Bronislaw Malinowski, Os Argonautas do Pacífico Ocidental).*

## FUNDAMENTAÇÃO METODOLÓGICA

O entendimento do conceito de ambiência é fundamental para a avaliação dos discursos pautados na experiência sensível das cidades. A participação do corpo e do sensível na emergência do Lugar tem se tornado uma importante reflexão no campo da arquitetura e do urbanismo e também das demais disciplinas que se ocupam do espaço e dos modos de vida nas sociedades urbanas contemporâneas. (DUARTE, 2011)

Portanto, compreender o papel das ambiências como aporte teórico dos trabalhos sobre a urbe requer um embasamento metodológico que possibilite apreender a relação do homem com o espaço nessa atmosfera. Dessa forma, delineamos a seguir os métodos adotados na presente pesquisa.

### 12. MÉTODO ETNOGRÁFICO E ETNOTOPROGRÁFICO

Conforme os comentários anteriores, uma ambiência só pode ser percebida e descrita a partir da experiência, tanto do usuário quanto do pesquisador, como afirma Duarte (2007). No campo da arquitetura e do urbanismo, o estudo das ambiências possibilita novos caminhos para a reflexão e construção de metodologias de pesquisa pautadas na participação ativa dos sujeitos, agindo e modificando a atmosfera pesquisada.

Uma dessas ferramentas, utilizadas na apreensão da ambiência, foi o método etnográfico. Segundo Laplantine (2004), a etnografia é uma atividade decididamente perceptiva, buscando, numa abordagem micro-sociológica, observar o mais atentamente possível tudo que encontramos, sobretudo, os comportamentos mais banais.

Uma ambiência leva a refletir sobre tipos de experiência, percepção e ação em determinados contextos, ou seja, uma ambiência é necessariamente apreendida no ambiente construído, nos fenômenos sensoriais e nas ações contínuas das pessoas que a tornam possível (DUARTE et. al., 2007). Assim, a utilização da etnografia como método possibilitou mais compreensão de nosso objeto de estudo, das condutas, das vivências e das relações estabelecidas pelos diferentes grupos com uma ambiência.



Para Geertz (1978), praticar a etnografia é estabelecer relações, selecionar informantes, transcrever textos, levantar genealogias, mapear campos, manter um diário, mas também efetuar o esforço intelectual gerado por essas ações. Logo, fazer a etnografia é tentar ler um manuscrito estranho, desbotado, cheio de elipses, incoerências, emendas suspeitas e comentários tendenciosos, escritos pelo comportamento dos sujeitos e, no final de tudo, traduzir tudo isso para uma descrição profunda e detalhada do objeto pesquisado.

Assim, afirmar que a etnografia é parte de uma descrição densa, como afirma Geertz (1978), é vislumbrar teias de significados tecidas pelos próprios grupos, requerendo uma análise cultural em busca de interpretações.

A fim de sistematizar as práticas etnográficas, Malinowski (1973) estabelece três vias de abordagem: 1) *Condições apropriadas para a pesquisa etnográfica*; 2) *Método de documentação estatística mediante evidência concreta*; 3) *Pontos de vista e opiniões e expressões dos nativos*.

Na 1<sup>o</sup>, (*Condições apropriadas para a pesquisa etnográfica*), o pesquisador deverá estar imerso no campo de pesquisa, uma vez que o etnógrafo precisa ser aceito e incorporado, para dar mais verdade à pesquisa científica.

No entanto, o pesquisador deve direcionar seu “olhar” e ir a campo, com suas hipóteses de pesquisa. “(...) Quanto mais problemas trouxer para o campo, quanto mais estiver habituado a conformar suas teorias aos fatos e a considerar os fatos na sua importância para a teoria, tanto melhor capacitado estará para o trabalho” (MALINOWSKI, 1975, p. 45).

O pesquisador deve acompanhar o pleno alcance de cada aspecto dos fenômenos da cultura estudada e se ater a todos os aspectos a serem examinados, considerando também na pesquisa o comum, o corriqueiro e o ordinário.

Por fim, o etnógrafo deve ter anotado tudo o que observou e assim poder fazer a análise com os dados que coletou.

No 2<sup>o</sup> aspecto, (*Método de documentação estatística mediante evidência concreta*), Malinowski (1975) diz,

[...] há uma série de fenômenos de grande importância que não podem ser registrados através de perguntas, ou em documentos quantitativos, mas devem ser observados em sua plena realidade. Denominemo-los os imponderáveis da vida real. Entre eles se incluem coisas como a rotina de um dia de trabalho, os detalhes do cuidado com o corpo, da maneira de comer e preparar as refeições; o tom das conversas e da vida social ao redor das casas da aldeia [...]” (p. 55)



Nessa via, os pesquisadores devem possuir maior habilidade pessoal que os possibilite uma melhor apreensão dos fatos. Nessa etapa, é importante que os fatos falem por si mesmos, pois, com mais imersão no grupo, esses fatos acabam se tornando mais familiares.

Por fim, o 3º método, (*pontos de vista e opiniões e expressões dos nativos*), deve descobrir as maneiras de pensar e sentir típicas dos grupos, intervindo e formulando em seguida, resultados mais convincentes.

Por meio desses três caminhos da análise etnográfica, procuramos entender, nesta pesquisa, como as pessoas com deficiência, sejam elas moradores ou turistas, apropriam-se de uma cidade histórica e se afetam em sua ambiência, transformando, portanto, aquele espaço em lugar.

Ao buscar por pessoas com deficiência, na cidade de Ouro Preto, estamos criando condições favoráveis para o trabalho de campo, que permitem que façamos parte como pesquisadores de suas vivências com o espaço. A etnografia nos possibilita que as pessoas nos coloquem em suas relações cotidianas ou em seus grupos, seus locais de moradia ou de visitação, quando nos infiltramos em seu cotidiano e, assim, participamos de seus encontros e de sua sociabilidade. (MAGNANI; SOUZA, 2007).

Por meio dessas três abordagens, buscamos entender como essas pessoas criam estratégias para se apropriarem da ambiência, mediante suas relações de vivências com o espaço e com os outros, mesmo frente às dificuldades de acesso, nos possibilitando, como pesquisadores, a criação de diretrizes para a acessibilidade em uma cidade histórica, como Ouro Preto.

Além da etnografia, utilizamos a etnotopografia, que consiste no desdobramento do método etnográfico para uma “etnografia espacial”. Em pleno desenvolvimento pelo Laboratório Arquitetura, Subjetividade e Cultura, LASC, vinculado ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ, a metodologia visa, por meio de instrumentos voltados para a interpretação e conhecimento de ambientes construídos, apreender usos, valores e significados dos mesmos em uma sociedade.

Segundo Duarte et. al. (2007), por meio da criação de ferramentas, que têm base no leque interdisciplinar das ciências humanas, porém adaptadas à linguagem e à sensibilidade próprias a pesquisadores da área de arquitetura e urbanismo, a etnotopografia busca analisar “a configuração dos atributos do espaço a fim de estabelecer os tipos identitários dos significados e das imagens urbanas coletivas assim como para a compreensão do espaço enquanto materialização das culturas, subjetividades e projetos de vida” (p. 4). A principal característica da análise etnotopográfica, e que a diferencia da análise



etnográfica, é, portanto, relacionar uma aplicação de estudos de um grupo sócio-cultural em um determinado lugar, com base e suporte no espaço em si.

Assim, aplicamos a etnotopografia aliada à etnografia, a fim de analisarmos as pessoas com deficiências, situadas no espaço das Ruas Getúlio Vargas e São José, nos misturando a elas para levantarmos discussões que visem à melhoria dos acessos nas ruas históricas e, diante do sentimento dos cidadãos, poder também entender a apreensão da ambiência e a criação do Lugar.

### **12.1. Observação Participante**

Na etnografia, o ato de observar é muito importante, colocando o pesquisador imerso nas vivências de pessoas e permitindo, assim, através dessas observações, uma melhor compreensão da mobilidade do corpo no cotidiano da cidade, facilitando a criação de subsídios mais consistentes para a análise.

A Observação Participante consiste no “exame” minucioso de sujeitos em um determinado contexto, com o objetivo de descrevê-lo. Segundo Becker (1999), não se trata de uma observação comum, mas voltada para uma descrição de um problema previamente definido.

Na presente pesquisa, buscamos observar o comportamento das pessoas de acordo com os acessos encontrados na cidade. Como as pessoas criam estratégias de deslocamento? Como é a acessibilidade nos espaços da cidade de Ouro Preto? As pessoas conseguem criar alguma relação de afeto, mesmo frente às dificuldades de deslocamento?

Para Becker (1999), a Observação Participante parte do pressuposto que há muitos elementos que não podem ser apreendidos por meio da fala ou da escrita. Os ambientes, os comportamentos individuais e grupais, a linguagem não verbal, a sequência e a temporalidade da ocorrência dos eventos são fundamentais para a interpretação posterior dos problemas levantados.

A nossa observação foi feita na cidade como um todo, mas principalmente nas Ruas São José e Getúlio Vargas, onde as pessoas caminhavam em suas atividades cotidianas. Fizemos parte do contexto de deslocamentos e de contatos face a face, participando do cotidiano dos sujeitos observados em nossa pesquisa.

Brasileiro et al. (2008) fala da importância de registro de dados em um caderno de campo, para serem posteriormente analisados. Nesse caderno, o pesquisador também anota suas emoções e sensações, pois nem sempre conseguimos manter neutralidade em relação ao



que se está observando. Essas referências se tornam importantes para a pesquisa final, facilitando as análises do material coletado.

A constância da observação nos permite criar indicadores que auxiliam na análise do observado. De acordo com Brasileiro et. al. (2008), esses indicadores, no momento final, servem como mapeamento das recorrências dos elementos dimensionais que norteiam, juntamente com outros métodos, a pesquisa final.

No entanto, é preciso cuidado na abordagem. Estudar os grupos, sem afetá-los é primordial na observação. Foot-Whyte (1980) afirma que o pesquisador precisa estar, ao mesmo tempo, distante e próximo do observado para conseguir medir os efeitos de sua presença. Estar no meio do grupo é papel do observador, mas ser o menos influente possível torna-se mister na captação das informações, uma vez que o essencial desse método é compreender a realidade dos membros do grupo.



### 13. PERCURSOS COMENTADOS

O *Método dos Percursos Comentados* desenvolvido por Jean-Paul Thibaud (2003), utilizado nesta pesquisa, busca explicar, através de percursos em um determinado espaço construído, a percepção que os usuários têm de uma ambiência. Pelas suas ferramentas, o método procura verificar o que o ordenamento material de uma ambiência convoca com relação aos fenômenos sensíveis sonoros, lumínicos, olfativos e também às formas sociais e os modos de relação com o outro. Por meio desses percursos, procuramos entender como o ordenamento material influencia nos fenômenos perceptíveis e na maneira de agir e interagir.

O método dos Percursos Comentados nos fornece informações acerca da percepção ambiental como fator de influência nas próprias experiências dos sujeitos pesquisados. “Trata de pedir às pessoas que **progridam** em espaços e que **descrevam** durante o seu andamento, a sua **percepção** e as suas **sensações**” (THIBAUD, 2002, p.4).

Jean-Paul Thibaud desenvolveu o método a partir da necessidade de investigar o papel das ambiências urbanas nas relações das pessoas com o espaço físico, social, moral, cultural e sensível.

Segundo Thibaud (2003), esse método possui uma abordagem interdisciplinar que envolve tanto as ciências da engenharia (acústica, iluminação), as ciências da concepção (arquitetura, urbanismo) e as ciências sociais (micro-sociologia). As descrições *in situ* ocupam um lugar privilegiado nesse processo, porque, é a partir delas que são formuladas as hipóteses relativas aos fenômenos da ambiência; e por outro lado, também são utilizadas como campo para recuperar a diversidade dos corpos.

Os percursos comentados são discutidos a partir de três hipóteses: a **importância do contexto**, ao considerar que o lugar e as atividades desenvolvidas evidenciam a percepção de um espaço atrelada intimamente ao uso que se faz dele; a **relação estreita entre caminhar, perceber e descrever**, mostrando que as pessoas percebem certas coisas e não outras e algumas dispõem de uma linguagem específica que vai permitir categorizar e organizar o que se investiga; e **toda percepção se mobiliza pelo movimento**, ao passo que não se percebe nada estando parado.

O objetivo de utilização do método é, portanto, coletar dados da percepção em movimento dos passantes, durante uma caminhada, em um determinado espaço (seja de um edifício, seja de um local público aberto). Assim, é possível selecionar as pessoas pesquisadas, que podem ser passantes regulares ou não, para saber quais são as suas percepções e



sensações do espaço, em que são convidadas a caminhar e descrever o que sentem com relação à ambiência (luz, odor, barulho, enfim, todas as impressões).

Os percursos devem sempre ser os mais variados possíveis, para que o investigador possa conseguir maior riqueza de informação nas diferentes circunstâncias, em que o passante é envolvido. Surgem variados pontos de vista, enriquecendo assim um caminhar que dura, em torno de 20 minutos, mas que poderá se prolongar, na medida em que se percebe que as informações fluem e as pessoas ficam mais envolvidas naquela ambiência.

Os percursos comentados são capazes de evocar memórias que refletem as relações de afeto, repulsa, envolvimento, enfim, sensações diversas, que mostram como a ambiência dos lugares é importante, à medida que não abarca somente um espaço físico. Uma representação de símbolos e linguagens despertam sentimentos e uma relação entre o ente e o meio num reconhecimento de si com o outro.

Ao investigar os processos, surgem os fenômenos a serem analisados. “Percebe-se que várias pessoas falam a mesma coisa (um barulho, uma luz) e dão uma percepção similar. Estes fenômenos são sintetizados ‘em travessias políglotas’” que são reconstituições dos caminhos. (THIBAUD, 2003, p. 5). As informações recolhidas levam em consideração idade, práticas culturais, e toda a análise consiste em trabalhar a redundância de conteúdos e dizer se há elementos subjetivos, mas também elementos compartilhados.

A identificação desses fenômenos, que podem ser motores, visuais ou outros, transformam-se em critérios de análise do espaço público do ponto de vista sensível, e do ponto de vista da concepção do espaço. Esses fenômenos estão atrelados às vivências e à representação que aquele espaço tem para as pessoas. À medida que as relações se estabelecem, em um determinado lugar, as ingerências sensíveis e físicas são as principais responsáveis pela apropriação ou alienação das pessoas.

Estabelecidas às hipóteses, é necessário voltar ao espaço pesquisado para validá-las através de percursos, aportes arquiteturais, medidas topográficas, sons, etc. Este é o centro de qualquer análise.

Por exemplo, várias pessoas se referem ao fenômeno reverberação em um determinado lugar. Vamos lá e se o fenômeno pode ser medido cientificamente, nós medimos. Isso nos permite saber se o fenômeno é recorrente ou se aparece apenas em certas condições (forte luminosidade, multidão...), o que nos ajuda a recontextualizar os fenômenos. Pode-se seguidamente questionar os lugares a partir do que é gerado. (p. 5)

Torna-se possível, dessa forma, contextualizar os fenômenos sensíveis. É necessário compreender que cada um se encaixa e combina aos outros para dar matéria às configurações sensíveis locais.

Os percursos comentados procuram validar o que a ambiência urbana evoca, podendo levar ao entendimento do processo de relação da materialidade do espaço construído pesquisado com as **disposições sensíveis**, que são analisadas pelos componentes perceptivos da experiência *in situ*; e com a **disponibilidade social**, formada pelo público, pelos transeuntes. Assim, os fenômenos poderão ser identificados por ordem do mensurável e do observável respectivamente. Após essa etapa, é realizada a síntese final.

Abaixo um quadro gráfico que sintetiza as etapas de aplicação do método dos Percursos Comentados.

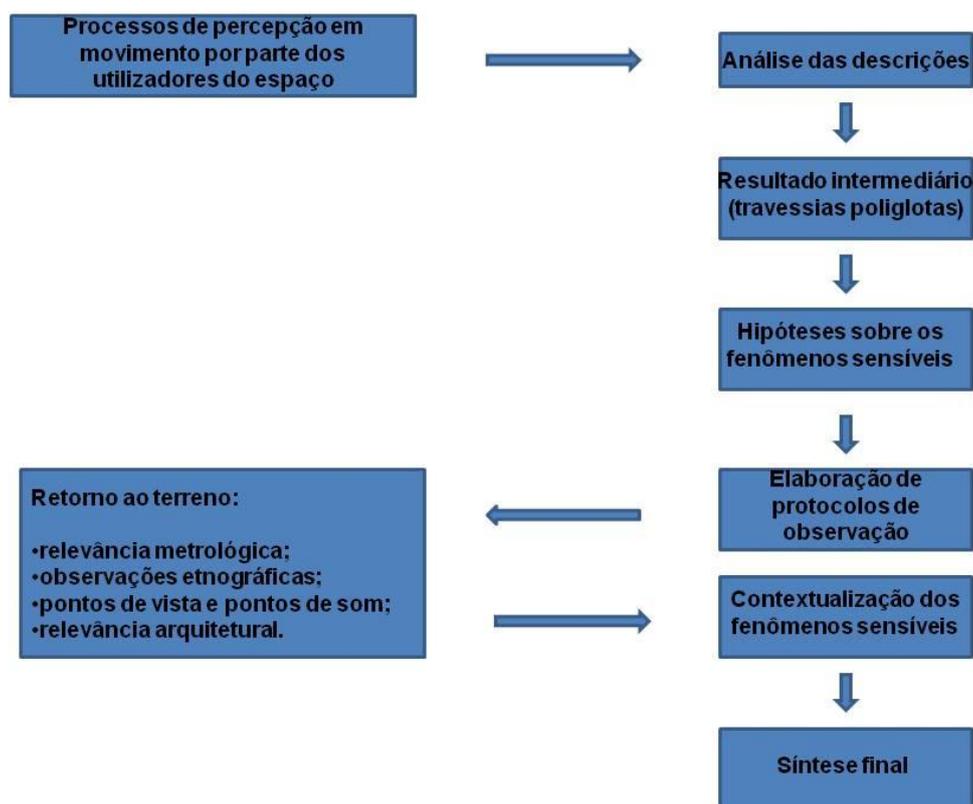


Figura 31 - Quadro Sinóptico do Método dos Percursos Comentados. Fonte: THIBAUD, 2002, p.5.

Alguns desafios são colocados por Thibaud (2002; 2003): os locais possuem uma eficácia própria, e os próprios fenômenos auxiliam na orientação do local. Por exemplo, no caso da acessibilidade, as pessoas possuem necessidades específicas e, em caso de espaços globais, existem propostas mais universais para atender a todos. Entretanto, os elementos

sensíveis podem servir de apoio às pessoas com deficiência, ajudando assim na orientação. Esses elementos precisam ser identificados.

Outros elementos a serem identificados são atrelados às maneiras de se relacionar. Alguns locais atraem mais flâneurs; outros conflitos; outros insegurança; outros incertezas... ou seja, os espaços não são neutros.

Um último ponto é a avaliação dos espaços públicos, que podem ser muito cheios ou muito vazios; problemáticos, ou seja, espaços com dificuldade de orientação; envolventes, que causam um sentimento de imersão; hiperestimulantes, nos quais há transitoriedade; e limiaridade, de um espaço ou outro.

A aplicação do método dos percursos comentados é relativamente vasta e possível de realizar nos mais diversos lugares. No entanto, a necessidade de uma caminhada é comprometida pela escala do sítio estudado. Assim, a investigação deverá ser adaptada em territórios de dimensão muito reduzida (uma casa) ou muito grande (uma cidade) a fim de melhor validação do método. (THIBAUD, 2003).

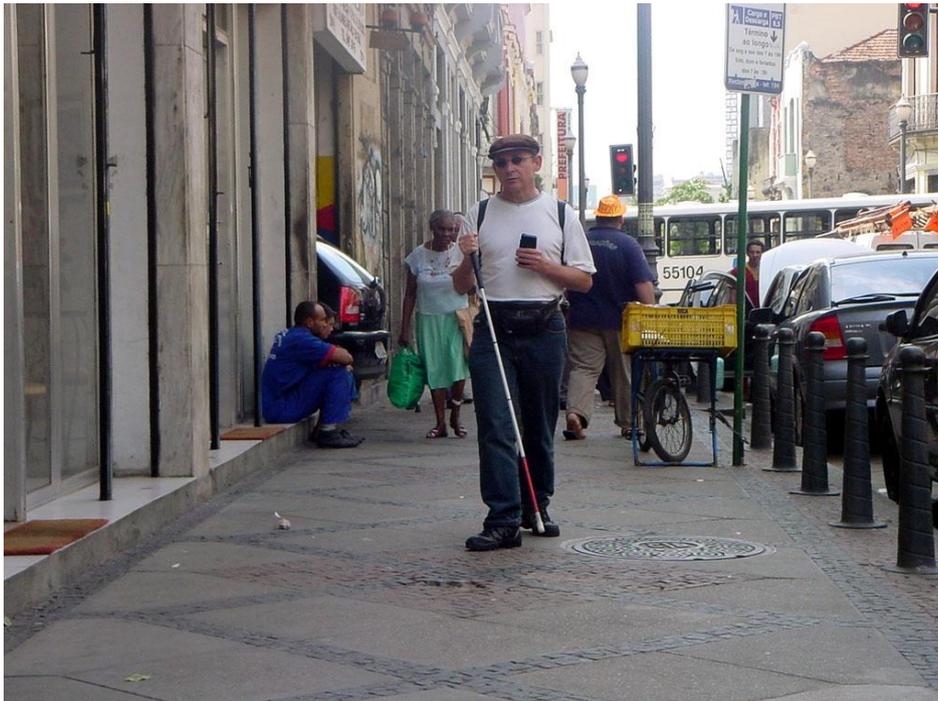


Figura 32 - Pessoa com deficiência visual realizando Percursos Comentados na Lapa, RJ. Aqui a pessoa caminha gravando o que percebe, sente e vê. Fonte: Regina Cohen, 2006.



#### 14. O PROGRAMA “SENTIDOS URBANOS: PATRIMÔNIO E CIDADANIA”

O Programa “Sentidos Urbanos: Patrimônio e Cidadania” nasceu por influência dos estudos da fenomenologia Pontyana e teve sua concepção formulada pelo arquiteto e professor do curso de Turismo da Universidade Federal de Ouro Preto, MG (UFOP), Juca Villaschi. Seu objetivo é utilizar instrumentos educativos e sensoriais – tato, olfato, visão, audição e paladar – pontuando a arte, a arquitetura, a cultura e o patrimônio histórico-cultural como objeto de trabalho, ampliando e fortalecendo a identidade cultural e o sentido de pertencimento da comunidade a fim de possibilitar melhor reflexão acerca dessa riqueza (VILLASCHI, 2008).

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 sua cidade e reconhecer o valor dos lugares através dos sentidos. Esses roteiros são orientados por monitores, estudantes da Universidade Federal de Ouro Preto, UFOP, devidamente capacitados para atuarem à frente de percursos, cujos aspectos cotidianos são evidenciados, através dos sentidos do corpo humano em relação ao espaço construído, apreendido pela percepção acionada pelos aspectos construtivos e sensoriais, instigada por esses orientadores que no final incita a sintetizar o que foi vislumbrado, seja em histórias, mapas mentais ou desenhos.

Segundo Villaschi (2011),

Roteiros turísticos tradicionais oferecidos como recurso de apresentação de atrativos e produtos culturais, via de regra, são estruturados na premissa do desconhecimento dos usuários sobre a paisagem histórico-cultural a lhes ser deflagrada e transmitida durante visita dirigida e controlada aos espaços representativos da história consagrada. Nesse contexto, os roteiros sensoriais interpretativos, que fundamentam as ações deste programa, podem ser analisados pelo viés do modelo praxiológico de comunicação, concepção contemporânea, em oposição ao modelo transmissivo de informações, de caráter unilateral e simplificador. (p. 17)

O programa visa desconstruir, portanto, concepções idealizadas e conceber caminhos que busquem por deslocamentos requalificados para o olhar anestesiado do morador, na qualidade de sujeito dialógico.

O público desse programa é composto de moradores da cidade, sejam eles fixos ou temporários, o que não impede que pessoas de outros locais sejam agregadas, pois a



proposta consiste em sensibilizar as pessoas para a necessidade de valorização e coresponsabilidade pela proteção do patrimônio cultural e natural.

Cada roteiro é minuciosamente planejado, com duração em torno de uma hora a uma hora e meia, em cada percurso, sob agendamento prévio e número limitado de participantes – até 15 pessoas – a fim de conferir a cada grupo uma unidade e similaridade em torno de uma heterogeneidade potencial.

São utilizadas técnicas de percepção, que buscam provocar e instigar a vivência plena de ambiências, visando à promoção da mera contemplação e recepção pacífica de informações históricas para a experiência partícipe dos elementos da cultura local.

A percepção pode ser aprimorada à medida que há uma grande participação sensível, fundamental a todo e qualquer tipo de experiência que se realiza a partir do próprio corpo. Segundo Ponty (*apud* VILASCHI, 2011, p. 17), “meu olho é para mim certa capacidade de reencontrar as coisas e não uma tela onde elas se projetam”. Portanto, o ato de perceber consiste na relação entre espaço exterior e espaço corporal.

A mediação exige intensa participação do público, uma vez que envolve diversos elementos da percepção e consciência corporal, insistindo na disponibilidade de aguçar os sentidos e interpretar no patrimônio cultural o ambiente social historicamente construído. “Essa mediação promove roteiros sempre únicos, cuja especificidade é gerada pela experiência diferenciada provocada em cada participante” (p. 24)

As transformações desejadas são os sujeitos mais sensíveis quanto ao uso do espaço, potencializando a fruição dos lugares, no exercício integral e integrado da troca e da experiência cotidianas. Através de um olhar resignificado, busca-se um (re)conhecimento do espaço e, dessa forma, mais respeito e amorosidade com o patrimônio cultural, despertar um sentimento de pertencimento social e empoderamento do legado cultural.

Nesse bojo, as ambiências urbanas possibilitam e se enriquecem com essas experiências perceptivas e evidenciam que o entendimento da corporificação, seja ela consciente ou não, entendida ou não entendida, voluntária ou involuntária, é a tônica de todo o processo.



Figura 33 - Programa Sentidos Urbanos: Patrimônio e Cidadania. Roteiro realizado nas Ruas São José e Getúlio Vargas em Ouro Preto, MG. Fonte: <http://projetosentidosurbanos.blogspot.com/>, 2010.



## 15. A RELAÇÃO “PERCURSOS COMENTADOS” E “SENTIDOS URBANOS” NA ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE EM OURO PRETO.

Vinculamos os métodos dos Percursos Comentados ao programa Sentidos Urbanos, uma vez que, além dos roteiros previamente definidos e que sistematiza a caminhada, esse último preza pela fenomenologia da percepção como forma de educar para o patrimônio cultural, ao mesmo tempo em que captura observações e colocações importantes para o tema da acessibilidade.

Assim, os Percursos Comentados, que visam uma melhor apreensão das ambiências urbanas, por meio dos atos de caminhar, perceber e descrever, pontuando elementos do espaço e buscando nas pessoas as percepções e sensações sobre o mesmo, são compactuados com os Sentidos Urbanos. Ambos se complementam, no sentido de elucidar os fenômenos que reverberam na urbe, e servem como condição de deslocamento e acesso atrelados aos atributos físicos e formais, que, juntos, são parte da mesma atmosfera, que condiciona os lugares.

Para aplicação e validação dos métodos, escolhemos as Ruas São José e Getúlio Vargas, pois, além de fazerem parte de um projeto de melhoria de acessibilidade – embora, até o presente momento, somente a Rua São José tenha de fato sofrido reformas de ampliação da calçada, inserção de rampas e nivelamento da rua – ambas estão incluídas em um dos roteiros do programa Sentidos Urbanos. Ademais, por serem adjacentes, torna-se possível percorrê-las em aproximadamente 20 minutos, um dos requisitos dos Percursos Comentados.

Durante esse tempo, propomos aos pesquisados que caminhem, sintam e percebam o espaço e descrevam as sensações e as atribuições físicas. À medida que o passante está envolto nesse processo, ele vai sendo instigado pontualmente por aspectos sensoriais e históricos. Uma vez que os Sentidos Urbanos utilizam instrumentos para a provocação sensorial, como vendas, protetores auriculares etc., incluímos também em nossa pesquisa quando necessário.

Nosso intento, ao utilizarmos esses métodos, consiste em conseguir captar das pessoas com deficiência – moradores ou turistas – quais são os pormenores da acessibilidade da cidade de Ouro Preto, através das ruas citadas e também de seus sentimentos. Uma vez que as pessoas possuem necessidades específicas, a proposta visa identificar quais são os elementos importantes na apreensão do espaço, mediante o deslocamento desses sujeitos e quais são as percepções que se tem dos locais. Propomos também observar, ao mesmo



tempo em que acompanhamos e interferimos na trajetória, pois detalhes de cunho subjetivo são imprescindíveis na análise.



## 16. OUTRAS TÉCNICAS E FERRAMENTAS DE PESQUISA.

Propomos utilizar, além dos métodos citados, técnicas e ferramentas que possibilitam melhor captação da ambiência e possam condicionar a criação de diretrizes para a acessibilidade, vislumbrando a melhoria de vida dos transeuntes.

A fim de obter informações mais pontuais, buscamos eventualmente a utilização de questionários fechados, com direcionamentos apontados para o problema-chave da presente dissertação: os acessos. Os questionários são utilizados de maneira a ocupar o menor tempo possível dos respondentes e possibilitá-los de não se identificarem, podendo assim responder de forma mais honesta possível.

Utilizamos também entrevistas não formais, quando da aplicação dos métodos dos Percursos Comentados e dos Sentidos Urbanos; e entrevistas semiestruturadas para aqueles que não fizeram os percursos, mas que se disponibilizaram a relatar seus trabalhos e suas experiências na urbe.

Os recursos fotográficos também são importantes, uma vez que os Percursos devem ser fotografados, como forma de apreender gestos, olhares e fornecer informações que nem sempre são captadas pelos “olhos nus”. Como afirma Brasileiro et. al. (2008), as fotografias são “olhos do pesquisador”, capturando detalhes que por vezes são despercebidos em decorrência dos limites temporais que a pesquisa sempre impõe.

Por fim, buscamos utilizar dispositivo de áudio para a captação das informações nos percursos pesquisados, nas informações das entrevistas formais e, quando se fez necessário a sua utilização.



## 17. OPERACIONALIZAÇÃO

Pautamo-nos no cunho exploratório para a proposta da presente dissertação, porém balizando em métodos antes utilizados, a fim de descobrir qual a relação do corpo com o espaço, buscando, através disso, melhor apreensão da ambiência de uma cidade histórica.

Ao utilizarmos da pesquisa etnográfica, buscamos nos infiltrar nos grupos de pessoas com deficiência, sejam moradores ou pessoas que visitam a cidade, a fim de observarmos atentamente o comportamento deles perante os espaços da cidade de Ouro Preto, MG. Focalizamos nas vivências no perímetro tombado da cidade, com o intuito de otimizar o tempo da pesquisa e elencarmos informações para criarmos diretrizes para as ruas e para toda a cidade. Assim, o método etnográfico, que requer uma análise empírica e a observação participante, demonstra um caráter investigativo da tese e, através de recortes, vislumbramos criar dados para uma análise aprofundada.

Arelados a isso, os métodos dos Percursos Comentados e do programa Sentidos Urbanos: Patrimônio e Cidadania reforçam o cunho empírico da pesquisa, uma vez que a aplicação de ambos requer um retorno ao concreto para validação.

Compreendemos que é possível ter a percepção de um dado espaço através dos movimentos que fazemos nele, no entanto, isso somente se torna possível, se pudermos entender que tudo é precedido e evocado pela ambiência. Assim, as experiências perceptivas da urbe somente são realizáveis, se houver a corporificação do lugar, ativando as relações, condicionando assim análises de cunho objetivo e subjetivo, e passíveis de investigação pelos pesquisadores.

Dessa forma, ao utilizarmos dos métodos dos Percursos Comentados e do programa Sentidos Urbanos: Patrimônio e Cidadania, de maneira combinada, buscamos evidenciar com, atividades *in loco*, como as pessoas com deficiência criam estratégias sensoriais, cognitivas e de deslocamento para construir uma relação de afeto com a ambiência de uma cidade histórica, mesmo frente às dificuldades de acesso. Na próxima parte focamos na análise de nossa pesquisa.



*Talvez a acessibilidade em Ouro Preto seja difícil de encontrar por ser uma cidade histórica e antiga. No entanto, em Salvador eu encontrei sinais sonoros o que facilitava muito. Eu acho que aqui precisa descobrir formas de garantir a acessibilidade para todos. E isso é possível! Isso é política pública e um direito de fato que existe em lei.*

*(Depoimento de F. F. S. durante os Percursos Urbanos Comentados. Julho de 2012).*

## **PROCESSO EMPÍRICO: ANALISANDO A ACESSIBILIDADE**

Com a participação de grupos de moradores, estudantes e turistas, no recorte espacial definido para a presente pesquisa, foi realizada a análise de cunho etnográfico e etnotopográfico, que está na base deste trabalho, além da aplicação dos métodos dos Percursos Comentados, juntamente com os Sentidos Urbanos aliados a outros instrumentais metodológicos, como questionários, entrevistas e fotografias. Com isso, foi possível fazer emergir uma série de reflexões, que buscamos discutir nesta parte, através dos elementos apontados pelos entremeios da acessibilidade no contexto arquitetônico e urbano da cidade de Ouro Preto, com o foco mais especificamente para as Ruas São José e Getúlio Vargas.

O levantamento de informações aconteceu, primeiramente, por meio de contato com as pessoas envolvidas com a temática desta pesquisa. Inicialmente, buscamos os atores políticos, como representantes da Câmara de Vereadores e Secretarias Municipais. Em seguida, fizemos contato com a sociedade civil, igualmente envolvida com a questão da acessibilidade. Conversamos com os membros da Associação de Pessoas com Deficiência da Cidade de Ouro Preto – ACODOP, bem como outras pessoas com deficiência, que não estavam relacionadas a essa entidade. Por fim, procuramos por instituições e pessoas ligadas ao patrimônio e cultural e também ao turismo e à educação, importantes elementos na análise da acessibilidade nesta dissertação. Os procurados em questão foram o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, IPHAN, que possui uma sede na cidade; alguns professores, pesquisadores e núcleos da Universidade Federal de Ouro Preto, UFOP; e, alguns personagens ligados ao turismo na cidade, como membros da Secretaria Municipal de Turismo da cidade e os próprios turistas.

A pesquisa de cunho etnográfico e etnotopográfico, com a elaboração de caderno de campo, via observação participante, bem como a aplicação dos Percursos Comentados e dos Sentidos Urbanos, foram realizados de junho a agosto de 2012, quando nos “misturamos” aos grupos de pessoas pesquisadas. Para a realização dos Percursos Urbanos Comentados<sup>19</sup> entramos em contato com algumas pessoas que se dispuseram

---

<sup>19</sup> “Percursos Urbanos Comentados” é o nome que aglutina “Percursos Comentados” e “Sentidos Urbanos”, uma vez que as duas propostas foram aplicadas de forma conjunta na pesquisa empírica do presente trabalho.



quando abordadas nos primeiros contatos, em novembro de 2011 e março de 2012. Os demais informantes foram abordados nas próprias ruas pesquisadas. Ao todo, foram 11 pessoas, mesclando moradores fixos e temporários, como também estudantes e turistas. Como forma de mostrar os pormenores da pesquisa, as análises dos Percursos Urbanos Comentados, foram mediadas pelas categorias de análise descritas no item "fundamentação metodológica".

## 18. ESTUDO DE CASO

O processo empírico que propomos, antes de uma análise espacial, é uma análise do *ethos* dos cidadãos. Os valores morais, valorativos e estéticos elencados são parte fundamental do processo de apropriação de um determinado lugar e primordiais na apreensão da ambiência, que possibilita a interação e a relação com o espaço através de movimentos situados. O espaço existe antes de qualquer manifestação humana, mas precisa ser mediado para ser valorado e, nesse caso, o papel do indivíduo se torna fundamental. Um processo de alteridade do eu com o outro [podendo ser este "outro" o próprio espaço] na criação de uma identidade e que propicia elementos de deslocamento, orientação, afeto e [re]conhecimento.

Nossa pesquisa acerca da acessibilidade das pessoas com deficiência foi realizada, segundo aspectos arquiteturais e urbanos, nas ambiências da cidade de Ouro Preto, que envolvem elementos físicos e estéticos, mas também aspectos sensoriais, emocionais, sociais e culturais. Por meio da experiência do corpo situado, acreditamos em uma pesquisa mais abrangente e minuciosa na importância dos acessos e da mobilidade em uma cidade histórica e turística.

### 18.1. Pessoas pesquisadas.

O universo de pesquisados que escolhemos se pauta em uma análise qualitativa, o que nos possibilitou um número aberto de pessoas, porém representativas para a investigação proposta. A análise etnográfica e etnotopográfica perpassou todos os entremeios da pesquisa, logo, tanto nas reuniões da Associação de Pessoas com Deficiência da Cidade de Ouro Preto, ACODOP, quanto na elaboração do caderno de campo, por meio da observação participante, e na aplicação dos Percursos Urbanos Comentados, o critério de "nos misturarmos" aos personagens, buscando atentar para o espaço, edificou os resultados pela proximidade e pela implicação da análise com os sujeitos.



É importante salientar que, para a pesquisa de cunho etnográfico, nem sempre a quantidade de pessoas entrevistadas é importante, pois não se pretende apresentar universos estatisticamente representativos, e sim colocar à luz algumas tendências, avaliar possibilidades culturais, verificar reações possíveis e compreender certas lógicas que independem da necessidade de comprovação, por meio de uma expressão numérica significativa.

Foram realizadas 8 (oito) entrevistas semiestruturadas, com personagens envolvidos nos entremeios da acessibilidade da cidade de Ouro Preto, com perguntas sobre acessibilidade, mobilidade urbana, arquitetura e urbanismo, patrimônio cultural, turismo e educação. Os entrevistados foram: o alto funcionário da Secretaria Municipal de Turismo, J. S. V.<sup>20</sup>; o alto funcionário da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Patrimônio, F. G.; e um ocupante de alto cargo do Escritório Técnico do IPHAN em Ouro Preto, J. B.; a Historiadora do IPHAN e Coordenadora Técnica do Programa Sentidos Urbanos: Patrimônio e Cidadania, Simone Silvestre Fernandes; o Professor da Universidade Federal de Ouro Preto, UFOP, C. M. S. P.; o presidente da Associação das Pessoas com Deficiência de Ouro Preto, ACODOP, João Avelino; o Designer Gráfico, G. M. e o Artista Plástico, C. E. S. Os dois últimos são pessoas com deficiência física que se locomovem por cadeira de rodas

Outros instrumentos por nós utilizados foram os questionários fechados e as fotografias. Aplicamos cerca de 15 (quinze) questionários aos visitantes do *lounge* da Casa dos Contos e, fotografamos em todos os momentos de análise, isto é, na elaboração do caderno de campo, nas reuniões da associação e nos percursos.

Para a realização do método dos Percursos Urbanos Comentados, buscamos os mais variados sujeitos, nos atendo principalmente àquelas pessoas com deficiência. Primeiramente, contatamos os pesquisados por meio da ACODOP; em seguida, por mediação de pessoas membros da ACODOP acerca de conhecidos com alguma deficiência, mas que não faziam parte da associação; e também por meio da coordenação do Festival de Inverno, que nos possibilitou montar um núcleo de apoio no *lounge* da Casa dos Contos<sup>21</sup>. Na sequência o quadro sinóptico de todos os sujeitos pesquisados nos percursos.

---

<sup>20</sup> Optamos por usar siglas dos nomes de alguns sujeitos de nossa pesquisa, a fim de preservarmos as suas identidades, uma vez que, devido a uma série de dificuldades de cronograma, não nos foi possível obter documento de autorização para citação de seus nomes por escrito até o momento em que esta dissertação estava sendo impressa.

<sup>21</sup> A coordenação do Festival de Inverno distribuiu alguns núcleos de apoio pela cidade de Ouro Preto. Foram escolhidos alguns pontos estratégicos e em consonância com os parceiros do evento. O núcleo que utilizamos estava situado na Casa dos Contos, edificação que está no começo da Rua São José. Escolhemos esse local, pois estava no princípio de uma das ruas de análise e, à medida que as pessoas apareciam para pedir informações acerca do Festival, nós as abordávamos para o intento dos percursos.



**Quadro 3 - Relação das pessoas que realizaram os Percursos Urbanos Comentados nas Ruas São José e Getúlio Vargas**

<b>Pessoas pesquisadas<sup>22</sup></b>	<b>Idade</b>	<b>Profissão</b>	<b>Escolaridade</b>	<b>Deficiência (Conforme definição da NBR 9050)</b>
J. C. G. S.	46 anos	Massoterapeuta e músico	Ensino médio completo	Deficiência visual
M. L. S.	52 anos	Massoterapeuta e atriz	Ensino médio completo	Deficiência visual
J. B. A.	41 anos	Auxiliar administrativo	Ensino médio completo	Deficiência física
A. L. D.	36 anos	Estudante	Ensino superior incompleto (cursando)	Deficiência visual
L. M. G.	22 anos	Estudante	Ensino superior incompleto (cursando)	Deficiência auditiva
F. A. T.	25 anos	Estudante	Ensino superior incompleto (cursando)	Deficiência física
P. R. W.	27 anos	Terapeuta Ocupacional	Ensino superior completo	Deficiência auditiva
J. C. B. B.	18 anos	Estudante	Ensino superior incompleto (cursando)	Sem Deficiência
F. F. S.	44 anos	Filósofo	Ensino superior completo	Sem Deficiência
E. C.	60 anos	–	Ensino superior completo	Sem Deficiência
João Nazário Simões Villaschi	61 anos	Arquiteto e Professor	Ensino superior completo	Sem Deficiência

Fonte: A autora, 2012.

Além dos Percursos Urbanos Comentados, utilizamos o caderno de campo, estruturado durante um período de 20 dias não sequenciais, e com turnos alternados, a fim de captar circulação, fluxos e apropriações, mediante os invólucros da acessibilidade.

<sup>22</sup> Optamos por usar siglas dos nomes da maioria dos sujeitos de nossa pesquisa dos Percursos Urbanos Comentados, a fim de preservarmos as suas identidades, uma vez que, devido a uma série de dificuldades de cronograma, não nos foi possível obter documento de autorização para citação de seus nomes por escrito até o momento em que esta dissertação estava sendo impressa.



A metodologia utilizada foi escolhida previamente com base em discussões, pesquisas e estudos, bem como contato prévio com o universo empírico. No tópico seguinte, nos atemos às análises dos pormenores da metodologia e, como base nas categorias de análise, esmiuçamos o que consideramos o principal método utilizado, os Percursos Urbanos Comentados. Antes da análise dos percursos, nos focaremos nas entrevistas semiestruturadas e nos questionários, pois entendemos que eles embasam as análises posteriores, uma vez que foram utilizados à luz do referencial qualitativo.

## **18.2. Pelos percursos da acessibilidade**

Ao utilizarmos esse título, não nos focamos exclusivamente nos Percursos Urbanos Comentados, embora eles correspondam aos principais elementos de análise. Optamos pelo título uma vez que acreditamos que os entremeios da acessibilidade estejam atrelados principalmente ao espaço urbano, seja por aportes físicos ou sensoriais. Ademais, os pormenores da informação e da comunicação, que também são importantes categorias da acessibilidade, encontram-se no meio arquitetônico e urbano e, diante da ambiência da cidade, tornam-se passíveis de compreensão. Portanto, os percursos da acessibilidade são aqueles que perpassam todo o espaço e são pertencentes à ambiência urbana em todo seu processo de apreensão.

## **ENTREVISTAS**

As entrevistas foram realizadas individualmente com base em ações diretas ou indiretas para com a acessibilidade. Entendemos por “indiretos” os processos que, em alguma medida, precisam atender aos quesitos dos acessos, seja em projetos ou propostas que não atinem para esse tema primordialmente, mas o acabam atingindo. Ademais, a acessibilidade surge como uma demanda dos dias de hoje e, dessa forma, vem sendo contemplada em muitas frentes a fim de atender aos mais variados sujeitos situados no espaço arquitetônico e urbano.

O nosso primeiro contato para a realização das entrevistas foi o representante da Secretaria Municipal de Turismo, J. S. V. Pautamos nossa abordagem nos entremeios da acessibilidade pensada para o turismo, apesar das respostas identificarem que pensar o turismo é antes pensar a cidade de uma forma geral. Os conflitos turísticos acontecem no



mesmo espaço dos conflitos cotidianos, embora haja concentrações em núcleos específicos, os chamados atrativos turísticos<sup>23</sup>.

Retomando a entrevista, os aspectos mencionados acerca da acessibilidade para o turismo foram algumas obras recentes e também importantes na atração e circulação dos turistas. De acordo com o representante da SMTUR, houve 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. (J. S. V., 2012. Informação verbal).

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.

Ainda de acordo com J. S. V., no ano de 2009, foi realizado o Inventário Turístico da cidade de Ouro Preto 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.

Notamos, no entanto, que mesmo solícito e interessado, o representante da SMTUR 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 no relevo, na topografia e nos imóveis antigos como os grandes dificultadores das melhorias, como podemos analisar nos trechos que seguem da entrevista.

---

<sup>23</sup> Os atrativos turísticos são componentes do produto turístico e correspondem, grosso modo, ao fator motivador pelo qual o turista procura por um destino. Podem ser atrativos turísticos os elementos naturais, culturais, manifestações, usos tradicionais e populares, realizações técnicas e científicas contemporâneas etc. (IGNARRA, 2003). Em Ouro Preto, os atrativos podem ser o Museu da Inconfidência, a Igreja de São Francisco de Assis, a Casa dos Contos, os bens tombados de uma forma geral, dentre outros tantos; além disso, o Parque do Itacolomi, o Parque do Tripuí e a Área de Proteção Ambiental das Andorinhas vem se consolidando também como forte atrativo e por isso, vem possibilitando cada vez mais os amantes da natureza e dos esportes radicais.



A prefeitura tem se preocupado com a acessibilidade, mas o problema é a dificuldade da cidade se adaptar a isso pela sua arquitetura e relevo. Apesar desses problemas, os prédios que estão sendo reformados ou que estão sendo construídos já se preocupam com isso. Por isso é importante conversar com o IPHAN e com a Secretaria Municipal de Patrimônio. O IPHAN hoje já cobra que o projeto arquitetônico seja acessível. (J. S. V., SMTUR, 2012. Informação verbal).

Tem muitas pessoas que não visitam Ouro Preto por conta das ladeiras, que a cidade é muito difícil e por isso complicado de circular, e nós estamos tentando mudar isso. Até mesmo as propagandas devem ser neste sentido, de pensar que a cidade tem jeito, de passear, de ir a rua, de ir aos museus, se hospedar de forma acessível e as pessoas não sabem. O que se mostra nacionalmente sobre a cidade é que é muito difícil. O cadeirante, por exemplo, quando vê essa propaganda ele não pensa em visitar a cidade. (J. S. V., SMTUR, 2012. Informação verbal)

Para esta pesquisa, entrevistamos, também, o representante da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Patrimonial, F. G. e o representante de alto cargo do Escritório Técnico do IPHAN em Ouro Preto, J. B. As entrevistas de ambos representantes se cruzaram em diversos momentos e assuntos, demonstrando a ação conjunta dos órgãos e o interesse crescente com o tema da acessibilidade em consonância com os entremeios do patrimônio cultural arquitetônico e urbano.

Nós estamos em uma cidade do século XVIII que foi feita para tropeiros, para os viajantes e hoje está sofrendo os reflexos e as consequências de tráfego, que é o grande problema das cidades brasileiras. Então a nossa preocupação em um primeiro momento não foram as questões de acessibilidade e mobilidade urbana, mas sim o resgate da cidade como um todo da questão patrimonial. [...] a questão da acessibilidade e mobilidade urbana, hoje são leis federais, mas que nós temos que ter um olhar sobre como fazer isso, como os cirurgiões plásticos fazem com as pessoas, em nível de comparação. Quando eu participei de um congresso de cirurgiões plásticos, eu estava representando o prefeito, e eu falei que em Ouro Preto nós passamos o mesmo problema da cirurgia plástica: qual o grande desafio da cirurgia plástica nas pessoas? É como você colocá-la em melhores condições sem perder a identidade. [...] Na cidade histórica é a mesma coisa: como fazer acessibilidade, como fazer mobilidade urbana sem descaracterizar a cidade? (F. G., SMPUP, 2012. Informação verbal)

As políticas do IPHAN partem sempre da abordagem da legislação, pois estamos tratando dos direitos das pessoas: o direito de acesso à cultura e ao patrimônio cultural enquanto os componentes da cultura do país, que é uma lei que está em vigência desde 1938 e o direito da acessibilidade universal que está assegurado pela legislação de acessibilidade que é a Normativa nº 1 de 2003. Esses são dois direitos que a sociedade tem equivalentemente. Um não pode sobrepor ao outro. [...] A Normativa nº 1 especifica as diretrizes gerais de que os projetos devem ser analisados de uma maneira que não se perca o referencial, de que as modificações devem ser mínimas e reversíveis, menor impacto, marcado no tempo que é um conceito de restauração muito usado. (J. B., IPHAN, 2012. Informação Verbal)



Notamos, nessas primeiras falas, a preocupação da acessibilidade em harmonia com o patrimônio edificado e urbano. Ambos os entrevistados atentaram para a não descaracterização dos bens, mas ressaltaram a importância da adequação, pensando nos novos usos. Na última fala do representante do IPHAN, J. B., ele ressaltou a política adotada ultimamente pelo órgão de modificar minimamente e de forma reversível, com o mínimo de impacto e marcado no tempo<sup>24</sup>.

Outro aspecto comum na fala dos entrevistados foi o cunho humano que atribuem aos aspectos da acessibilidade. Para F. G., não há como se falar em acessibilidade e mobilidade sem falar em humanizar a cidade antes, pois diferentemente da década de 1950, em que as cidades começaram a ser pensadas para os veículos, hoje, a consciência é que espaço precisa ser preparado para as pessoas que o habitam. De acordo com o representante da SMPUP, a cidade deve ter um aspecto acolhedor, especialmente as históricas. Para J. B., a acessibilidade não contempla somente os cadeirantes ou pessoas com deficiência visual, mas todos os cidadãos que participam dos conflitos e consensos da urbe e, dessa maneira, a enriquecem cada vez mais.

Nesse ínterim, vislumbramos as percepções desses dois sujeitos entrevistados diante do espaço arquitetônico e urbano e que vai além dos entremeios físicos, também abarcando elementos sociais e culturais, componentes envolvidos na atmosfera precedente e condicionante dos espaços, isto é, a ambiência urbana.

Considerando os projetos existentes na SMPUP e no IPHAN, os entrevistados citaram reformas na entrada da Igreja de São Francisco de Assis, na lateral do Museu da Inconfidência, na elevação do piso da Praça Tiradentes; mencionaram a inclusão de guarda-corpos espalhados pela cidade; e terminaram focando principalmente a reforma da Rua São José o nosso principal *lócus* de análise.

Segundo o representante da SMPUP, o planejamento da Rua São José partiu de um projeto de saneamento básico, quando foi criada outra concepção para a reurbanização da rua, com a ampliação dos passeios para a melhor locomoção das pessoas. Também foram previstas rampas e travessia de pedestres, mas ainda sem a previsão de sinalização tátil, para as pessoas com deficiência visual. Juntamente com essa reforma, J. B. argumentou que outro quesito pensado foi o trânsito, pois a via ficou mais estreita e a passagem se tornou mais vagarosa, comportando somente um carro de cada vez, sem a previsão de

---

<sup>24</sup> Na presente afirmação podemos remontar a Cesare Brandi (2004). Para o autor, a interferência não deve cometer um falso artístico ou histórico, nem cancelar nenhum traço da passagem da obra de arte no tempo. Segundo Brandi, toda e qualquer alteração deve respeitar a unidade potencial da obra e o que for adaptado deve ser facilmente reconhecível, atentar para a matéria primária da obra, facilitar as eventuais intervenções futuras e ser reversível.



estacionamento. Essas alternativas, segundo o representante do IPHAN de Ouro Preto, visam reduzir o impacto sobre o patrimônio edificado e urbano devido à diminuição do fluxo de automóveis.

Essa reforma gerou polêmica, fazendo com que algumas pessoas, como comerciantes da rua, ficassem insatisfeitos, buscando embargar o projeto, por meio da abertura de um processo junto ao Ministério Público Federal, ocasionando no atraso do desenvolvimento da obra.

A gente sempre trabalhou com a possibilidade de tirar o estacionamento de carros na rua, que foi a proposta da prefeitura de manter algumas vagas essenciais, como para carga e descarga, portadores de necessidades especiais [sic.], para estacionamento rotativo no final da rua e fazer a ampliação do passeio uma vez que aquele passeio não tem valor patrimonial, o que nesse último ponto foi o que gerou polêmica e discussão que, a meu ver, foi benéfica, pois a sociedade também tem que discutir sobre o patrimônio cultural. Aquele passeio em si não tinha valor agregado ou um valor excepcional individual que justificasse a sua preservação por si só. É um passeio de pedra, construído no final do século XIX e a primeira metade do século XX como a maioria dos passeios de pedra de Ouro Preto. Então ele não tem uma característica individual o que é diferente da gente falar de um chafariz, por exemplo, pois ele tem um valor individual, de tombamento individual. Aquele passeio, assim como uma rua, ele tem um valor para compor um conjunto. [...] Enquanto ele é um componente do conjunto, se não interferir negativamente e não prejudicar a harmonia, a relação da cidade, não tem porque o projeto não ser aprovado. Então foi nisso que a gente se balizou, de que o passeio não tem uma característica de imutabilidade, ele pode ser alterado, desde que obedeça a um projeto e tudo seja documentado. Então a gente sempre entendeu que essa alteração do passeio seria benéfica para a acessibilidade universal [...] (J. B., IPHAN, 2012. Informação verbal)

De acordo com F. G., o projeto deverá ser ampliado para a Rua Getúlio Vargas e também para a Rua Conde de Bobadela [comumente chamada de Rua Direita], também aproveitando os projetos de saneamento, que devem ser implementados nos próximos anos nesses locais.

Após esse relato, ambos os entrevistados reconheceram que a acessibilidade ainda está incipiente no Brasil, pois as pessoas não estão totalmente conscientizadas quanto a esse tema. De acordo com eles, a conscientização é essencial para a melhoria dos acessos e isso faz parte de um processo educacional, que muda mentalidades, o que, ao nosso entender, é algo a ser pensado e analisado pelo poder público em parceria com a comunidade.

Ao elucidar os argumentos e os seus pontos de vista, tanto F. G. como J. B. acrescentaram que, quanto mais acolhedora for a cidade, quanto mais comportar as diferenças e quanto mais uso tiver o patrimônio cultural, mais rica, segura e harmônica será. Corroboramos com essa consideração e com a afirmação de Jacobs (2000) ao dizer que, quanto mais



diversificados forem os ambientes urbanos [e, diríamos nós, as ambiências], maiores serão as condições que levam o sujeito ao sentimento de pertencimento ao Lugar.

Percebemos, portanto, haver um grande anseio de melhoria anterior a uma argumentação técnica na fala dos sujeitos acerca da acessibilidade. Apesar da pouca fala do representante da SMTUR, J. S. V., o nosso primeiro entrevistado, ele também se mostrou preocupado com os problemas espaciais da cidade, e disse que acredita que Ouro Preto é interessada o suficiente para buscar melhorias acessíveis a fim de receber um maior número de visitantes.

Nesse mesmo âmbito, conversamos com o Presidente da Associação das Pessoas com Deficiência da cidade de Ouro Preto, ACODOP, João Avelino, que, além da busca constante de melhorias que beneficiem as pessoas com deficiência do município, é também partícipe das discussões de valores humanos atrelados ao espaço de vivência patrimonial, sem que haja uma descaracterização, porém, sempre pensando antes no sujeito como o foco do lugar, como nos relatou.

Atuante desde 1993 na ACODOP, “seu” João, como é chamado por todos, nos falou que a associação existe desde 12 de novembro de 1989 e, o objetivo principal é: “procurar, na medida do possível, alguma melhoria e direitos que beneficiem às pessoas com deficiência”. Segundo o presidente, a associação já teve várias conquistas, como, a renovação do passe livre sem exame médico, artigo incluído na Lei Orgânica do Município<sup>25</sup>; o terreno para a construção da sede da associação; o envolvimento na reforma da Rua São José; etc. No entanto, as queixas de descrédito e desatenção foram grandes, porém menos vinculadas ao espaço e mais focadas no poder público e na conscientização das pessoas. (Informação verbal).

O presidente da ACODOP disse acreditar em mudanças e melhorias, certo das possibilidades e alternativas que, segundo ele, “partem mais da criatividade, boa vontade de um modo geral, menos teimosia, menos orgulho, menos prepotência” e que, nessa ordem, poderiam ajudar nos deslocamentos da cidade, sem degradar o patrimônio edificado e urbano.

O professor da UFOP, C. M., disse acreditar que não exista muita mobilização das pessoas com deficiência, nem mesmo esforço por parte das pessoas de uma forma geral, que somente se conscientizam quando passam pelo problema. Ele afirmou que, se tratando de leis, o Brasil ainda padece de um estatuto que estaria além dos documentos “principiológicos” - ou seja, que servem como princípios - como as leis e decretos brasileiros, que não dão propostas concretas de como implementar melhorias da acessibilidade no Brasil, afirma. (Informação Verbal)

---

<sup>25</sup> Parágrafo 5º, do artigo 3º de Lei Orgânica do Município de Ouro Preto



O professor C. M. atua junto ao projeto “Direito e Acessibilidade”, vinculado à UFOP, com foco nas questões jurídicas acerca da acessibilidade. É um projeto de pesquisa acadêmica, que não está diretamente relacionado à comunidade, mas na criação de cartilhas de direito e garantias das pessoas com deficiência. Além disso, as ações consistem em comparações com leis de acessibilidade internacionais, inclusive as que o Brasil é signatário<sup>26</sup>; discussões acerca do supremo tribunal federal e do supremo tribunal de justiça na questão das tomadas de decisão no que tange à acessibilidade; e planos diretores de acessibilidade.

Segundo nos relatou o professor, existe um mínimo existencial que se diferencia de um mínimo necessário que se refere ao que a pessoa precisa para sobreviver, mas considerando-se as garantias fundamentais dos direitos humanos contidas na Convenção da ONU, deve-se ir além, focando na vivência com dignidade que é mais do que sobrevivência. A acessibilidade deve ser pensada nesse contexto, afirmou. A partir disso, discutiu:

A gente só pensa na questão da acessibilidade em relação à acessibilidade motora, e a gente esquece que a acessibilidade assume inúmeros níveis de deficiência, como a questão do deficiente visual, a deficiência cognitiva que pouca gente fala e a deficiência de outros sentidos também. A verdade é que para o nosso corpo se adaptar a um imóvel público ou equipamento urbano a atender a todos os níveis de deficiência fica absolutamente inviável a própria construção interior da coisa. Tudo bem, vamos garantir elevador para quem tem deficiência motora, mas então garanta-se também para quem tem deficiência auditiva, visual, cognitiva e isso vai redefinir a própria engenharia do imóvel. Falar isso em Ouro Preto é outro problema. [...] Então a discussão desse tema “reserva do possível” é se existe um mínimo possível de garantir juridicamente, apesar de não ser possível de garantir tudo de acessibilidade para todos os níveis de deficiência. É possível que haja um mínimo? E isso vai esbarrar na questão jurídica em relação aos direitos sociais na garantia do mínimo essencial e do mínimo necessário. (C. M., 2012. Informação verbal)

Hoje existe uma ação judicial proposta pelo Ministério Público contra a UFOP para que ela garanta acessibilidade para as pessoas com deficiência principalmente nos institutos que estão no centro histórico e mais especificamente no prédio do IFAC que é casarão do século XVIII [...] Apesar de importante no debate sobre acessibilidade, nós estamos falando de um casarão do século XVIII e que em nome de garantir a acessibilidade para um número reduzido de pessoas, vai se comprometer um patrimônio cultural, vai se comprometer um orçamento que poderia ser útil até mesmo para as pessoas com deficiência. Determinar que a UFOP simplesmente garanta a acessibilidade limita o debate. [...] As pessoas precisam sim ter os direitos delas garantidos, mas não há outra forma de garantir a acessibilidade sem descaracterizar o patrimônio cultural? A gente pode até chegar a conclusão que sim, mas a ordem judicial, sem discussão e sem debate que garanta a acessibilidade, sem ver demanda, sem ver a

---

26 Estamos nos referindo a um atual documento dos mais importantes como a Convenção dos Direitos das Pessoas com Deficiência da ONU de 2006, regulamentada pelo Brasil em 2008, com caráter de emenda constitucional.



estrutura, sem outros interesses estão envolvidos, que no caso é a questão do patrimônio cultural. [...] A gente está falando até mesmo em descaracterizar. Uma pessoa que chega em um casarão do século XVIII e vê algo relacionado a acessibilidade vai achar que historicamente sempre houve essa preocupação, sendo que na verdade nunca houve. Então a gente acaba criando um fake cultural. (C. M., 2012. Informação verbal)

Diante dessas questões levantadas, percebemos que ainda há alguns problemas na jurisdição brasileira e certa confusão em diagnosticar as dificuldades, no entanto, a atitude das pessoas com relação à acessibilidade, se configura como um grande obstáculo. O poder público precisa se posicionar e as pessoas precisam participar ativamente das discussões de leis e normas da acessibilidade. Quanto à deficiência, trabalhamos com o modelo social em detrimento do modelo médico, por acreditarmos que a deficiência está no meio físico que precisa se adaptar para melhor receber todos os tipos de cidadãos. Inclusive o próprio patrimônio arquitetônico e urbano, como bem afirmou J. B. é trabalhado, agora, com o valor de uso e as modificações devem ser feitas nesse sentido, desde que haja projeto, e modifique-se minimamente e de forma reversível, com o mínimo de impacto. Como bem relatou Ribeiro (2004), o mais relevante no que tange aos processos de intervenção do patrimônio cultural é a essência da obra e essa deve ser propagada e firmada a todos como forma de postergar a “morte” dos bens.

Adepto das discussões, o professor C. M. relatou, em entrevista para esta pesquisa, a preocupação de viabilizar a participação dos alunos bolsistas nos seminários e nos debates relacionados à acessibilidade, mesmo que não sejam jurídicos. Ele disse da importância das experiências ou da polêmica que envolve as políticas de inclusão social.

Quando eu sugiro que os alunos participem dos debates sobre acessibilidade é para que eles se sensibilizem mais e não escrevam somente com a obrigação acadêmica ou para ganhar a bolsa deles, mas que de alguma maneira eles se sensibilizem e vejam que mesmo que o problema não os afete diretamente, isso é parte de um problema de um grupo de pessoas com as quais eles convivem. Se as pessoas estão se sentindo mais tristes, mais indignadas, mais revoltadas e sentindo que estão sendo mais excluídas, isso de uma maneira ou de outra, compromete o ambiente de uma forma geral, o ambiente social. Dentro de uma comunidade, se uma pessoa está triste, ela não gera impacto só para ela, pois ela trabalha, ela paga impostos, ela convive com as outras pessoas e ela, com um sentimento de exclusão, compromete tudo isso. Então é preciso criar esse viés de possibilidades. (C. M., 2012. Informação verbal)

A pesquisa, que está na base desta dissertação, tornou possível a compreensão de outras visões, além dessas manifestadas pelo professor C. M., cujos trechos da entrevista estão acima colocados. A abordagem etnográfica e etnotopográfica, bem como o emprego do método dos Percursos Urbanos Comentados, viabilizaram compreensões mais



aprofundadas da questão do uso do espaço público por pessoas com deficiência. No entanto, nem todas as pessoas com deficiência, contatadas no âmbito deste trabalho, se dispuseram a ir a campo por questões pessoais. Esse foi o caso dos cadeirantes, G. M. e C. E. S.

G. M. é designer gráfico, residente à Rua Getúlio Vargas, possui Distrofia Muscular Progressiva, caracterizada pela degeneração do corpo, fazendo com que perca os movimentos corporais com o passar do tempo. C. E. S. é artista plástico, morador da Rua Alvarenga, possui deficiência congênita, causada por paralisia infantil aos 10 anos de idade. A profissão de cada deles é bastante reclusa, pois eles não gostam de sair de uma casa, uma vez que a cidade ainda está despreparada recebê-los plenamente.

Em relato de experiências de vida, disseram que, em algum momento, desistiram de sair às ruas, pois a cidade não propiciava a eles essa possibilidade, por não estar preparada para as deficiências. A maioria da cidade tem relevo acidentado e as políticas públicas de acessibilidade quase nunca priorizam os acessos, embora, segundo eles, alguns métodos alternativos poderiam ser implementados. (Informação verbal). Notamos que a reclusão de ambos se dá, não por decisão própria, mas porque o espaço possui um caráter segregador, que não lhes fornece outra opção, o que acreditamos atingir a todos os outros moradores com deficiência física ou mobilidade reduzida. Ainda é comum se atribuir à pessoa com deficiência o problema, quando na verdade é do espaço de vivência, como afirma Cohen (2006), enfatizando que, essa problemática não impossibilita somente a circulação, mas também o ato de se apropriar, afetar e se identificar com o Lugar.

Ambos os entrevistados possuem mais de 50 anos de idade. Por isso, em suas falas, há um reconhecimento de mudanças atuais com relação ao passado. Essa evolução acontece em função de políticas e movimentos para mais acessibilidade. C. E. afirmou que, atualmente, há mais valorização do ser humano com deficiência e por isso, vem sentindo que estão acontecendo mais mudanças, diferentemente de sua época de militante em prol da acessibilidade, em que havia mais dificuldade em se conseguir implementações acessíveis. Nessa mesma linha, G. M. ratificou:

Eu percebo que o país aos poucos está melhorando [...] Da mesma forma eu acho que o olhar das pessoas para o deficiente físico está sendo ampliado de alguma forma [...]. Isso é importante para uma pessoa com deficiência, pois ela já lida com o fator diferença e, muitas vezes, discriminação e afastamento das pessoas, e poder notar que o mundo possui encantamentos, que me faz senti-lo é o que me mantém vivo. Mas para isso, o meio urbano precisa se adaptar para conciliar os mais diferentes tipos humanos nas ruas e na cidade. (G. M., 2012. Informação verbal).



Eles reconhecem, portanto, o papel do meio urbano como importante para quebrar barreiras, melhorar a autoestima e fazer bem também ao outro que pode aceitar a pessoa com deficiência na sua diferença. Os espaços, contudo, possibilitam a alteridade que no contexto da ambiência urbana, mediante o corpo situado, as relações e os movimentos, propiciam a identidade com o lugar, aspecto relevante no afeto e na apropriação.

Para G. M., a cidade de Ouro Preto possibilita somente queixas com relação à acessibilidade. A casa é adaptada, mas o espaço público não, deixando-o por vezes deprimido de não poder se deslocar. G. M. atestou a importância do poder público nesse entremeio, mas alegou que a palavra “acessibilidade” nem deveria existir no vocabulário. Deveria ser como respirar, pois acessibilidade significa o direito de ir e vir, ter acesso a qualquer plano e a qualquer espaço, logo, deveria ser algo natural e o poder público deveria ser o maior difusor disso, atestou.

C. E. S., atuou junto a ACODOP e à cidade de Ouro Preto, atentando para algumas melhorias. Para ele, mesmo que haja um relevo bastante acidentado, daria para melhorar o calçamento com faixas antiderrapantes, colocar rampas, pisos táteis, diminuir o fluxo de veículos, colocar elevadores em alguns prédios e fazer rampas laterais em igrejas para não descaracterizar o patrimônio arquitetônico e urbano. Segundo C. E., muito do que vem acontecendo de melhorias é resultado de lutas das quais ele fez parte. Ademais, quando da promulgação da Constituição Federal de 1988, houve também a promulgação da Lei Orgânica de Ouro Preto, que traz, no artigo 45, definições sobre melhorias de acessibilidade na cidade e que foram auxiliadas por ele.

Nos relatos de ambos, notamos sempre a preocupação com a não descaracterização do patrimônio edificado e urbano e a mesma preocupação com as implantações de melhorias nos acessos. Para eles, a harmonização é o ideal para um espaço que coaduna com os bens tombados e com os acessos. Com essa harmonização do ambiente, o mesmo se torna mais seguro para todos, uma vez que a acessibilidade gera autonomia no ir e vir, e, por isso, deve acontecer de maneira menos burocrática.

O último ponto em comum da fala dos sujeitos parte da atitude das pessoas. G. M e C. E. S. enfatizaram o papel da educação como preponderante na questão da conscientização e atestaram que as crianças deveriam ter esse tipo de conteúdo desde o ensino básico. Ademais, alegaram que a experiência também faz a diferença na conscientização e, quanto mais as pessoas conviverem com o “diferente” em seu contexto, mais elas irão perceber a importância de um ambiente preparado para a diversidade.

Por fim, entrevistamos Simone Silvestre Fernandes, historiadora do IPHAN e coordenadora técnica do programa Sentidos Urbanos: Patrimônio e Cidadania. Após essa entrevista,



iniciamos as análises dos percursos, uma vez que eles conciliam os métodos dos Percursos Comentados com uma das frentes do programa: os Roteiros Sensoriais. Segundo Simone, o programa se desdobrou em outros segmentos além dos roteiros, mas eles continuam sendo a principal referência<sup>27</sup> e atividade dos Sentidos Urbanos. (Informação verbal).

Dessa forma, a nossa entrevistada se ateve principalmente na explicação dos roteiros sensoriais. Para ela, eles contribuem com a “saúde cultural” das propostas de educação patrimonial do IPHAN, ou seja, se baseiam nos bens culturais como instrumentos de transformação social. Nesse contexto, analisamos a inclusão como preponderante na transformação, e, mesmo que não haja uma proposta no sentido da acessibilidade dentro do programa, essa contribuição é parte dos aportes acessíveis da cidade, pois visa melhorias na circulação e nos deslocamentos, mesmo que indiretamente.

Pretendemos que as pessoas observem a cidade através de um olhar mais alto e por isso elas se integram melhor nesta cidade, e se você traz esse olhar a consequência é imediata refletindo um cuidado e um respeito maior. Todo mundo conhece a cidade de alguma forma, então acreditamos que não devemos sensibilizar, pois parece que todas as pessoas são insensíveis, portanto, a gente tenta somente ampliar o olhar. Ninguém vem com uma varinha de condão para despertar e sensibilizar, a gente simplesmente propõe um olhar diferenciado para a cidade e em sua grande maioria desperta outro sentimento em relação ao que está sendo observado, o que está sendo percorrido. Buscamos, portanto, ampliar o olhar e vislumbramos a alteração da percepção. Em princípio pode não despertar esse sentimento, mas se altera uma percepção, ela pode gerar uma curiosidade e gerando uma curiosidade vai ampliar o entendimento e o conhecimento. (Simone Fernandes, 2012. Informação verbal)

As orientações não partem única e exclusivamente das características físicas, mas também dos aspectos sensoriais e do reconhecimento do diferente como elemento da cidade, sem segregá-lo, tendo a consciência de sua participação transformadora mediante as trocas com o outro. Nas trocas sociais, os roteiros são mediadores importantes e podemos perceber isso, novamente, na fala da coordenadora técnica:

Na realidade nós usamos os grandes roteiros como uma peça teatral, nos quais você vem com um roteiro, mas trabalha também com improviso, porque não adianta você apenas soltar as informações ou oferecer os recursos de alteração de percepção durante o trajeto, é preciso que haja a troca, ele somente funciona dessa forma [...]. Se conseguirmos atingir o maior número de pessoas, o olhar se torna diferenciado. (Simone Fernandes, 2012. Informação verbal)

Mesmo que não tenham sido trabalhados pensando a acessibilidade, os roteiros partem de um deslocamento, uma orientação e utilizam da percepção para o ato de situar e também

---

<sup>27</sup> Não esmiuçaremos os desdobramentos do Programa Sentidos Urbanos, pois o que nos interessa são os roteiros e como eles podem auxiliar nas análises da acessibilidade diante da ambiência de uma cidade histórica.



“enxergar” isso como preponderante no reconhecimento e apropriação do local. Com base nesse programa e nos Percursos Comentados, detalhamos a pesquisa nas Ruas São José e Getúlio Vargas e a implicação dos resultados na acessibilidade. Antes, porém, analisamos os questionários aplicados em questão de nossa pesquisa.

## QUESTIONÁRIOS

Outro método que utilizamos para análise da acessibilidade foi o questionário. Como contatamos os mais variados tipos de pessoas da cidade, sentimos necessidade de abordar um pouco mais os turistas para sabermos como estão os acessos sob o ponto de vista do viajante. Nos focamos na cidade, de uma forma geral, para traçarmos um paralelo para as Ruas São José e Getúlio Vargas. Com o auxílio do *lounge* da Casa dos Contos, aplicamos os questionários durante todo o mês de julho.

De uma forma geral, a maioria do público respondente foi de pessoas entre 21 e 30 anos, oriundas principalmente do próprio estado e que se hospedam em albergues, pousadas ou repúblicas estudantis. Disseram utilizar principalmente o transporte rodoviário para chegarem até o município, embora alguns poucos tivessem ido de carro; tomam conhecimento da cidade por amigos e familiares, internet ou guias; e preferem conhecer o local através de roteiro próprio, e, por isso acreditamos, que utilizem a ajuda de mapas e pontos de informações espalhados pela cidade, como o local que fornece informações turísticas, no bairro São Cristóvão, próximo ao Terminal Rodoviário da cidade.

Grande parte das pessoas pesquisadas e concernentes a esse perfil mais jovem, afirmaram que, para chegar a Ouro Preto é fácil, pois a cidade é de fácil localização e tem muitas informações na internet, no entanto, os poucos que discordam da informação, disseram ser difícil adentrar na cidade, pois há grande escassez de transporte rodoviário. Para o deslocamento dentro da cidade, os pesquisados afirmaram que, em um âmbito geral, os acessos são bons e as informações turísticas são eficientes.

Acerca dos estabelecimentos comerciais, dos atrativos e da sinalização turística estarem ou não adaptados para receber o público com deficiência, a grande maioria foi enfática ao dizer que está em partes e que, além da topografia e do relevo, falta boa vontade e iniciativa do poder público em melhorar a cidade. Diante disso e de toda a acessibilidade na cidade, fizeram algumas propostas de melhorias, como, diminuição do fluxo de transportes, inserção de rampas e corrimãos nas ladeiras, inclusão de mais placas e sinalizações de uma forma geral, e que tudo isso seja pensado, levando em consideração o patrimônio cultural.





Como escolhemos a utilização de dois métodos combinados, Percursos Comentados e Sentidos Urbanos, tornou-se necessária a ajuda de duas estudantes do curso de Turismo da UFOP para a realização dos trajetos, que auxiliaram nas gravações das falas e impressões dos sujeitos e ajudaram a fotografar. Analisamos esses trajetos por meio das categorias de análise esmiuçadas na fundamentação metodológica e por demais impressões e colocações dos sujeitos.

### **Percursos Urbanos Comentados: J. C.**

Eu já nasci com essa deficiência. Ela vem da retinose. [...] Eu não tenho perda total da visão. Ainda não; ela vai zerar, mas ainda não. A previsão era de que aos 33 anos mais ou menos eu tivesse perda total. Mas ela já caiu bastante e hoje eu ainda tenho 1% da visão. (J. C., 2012. Informação verba)<sup>29</sup>

J.C., natural da cidade de Ouro Preto foi a primeira pessoa que realizou o percurso. Nesse dia a rua estava muito movimentada, pois era a última semana do Festival de Inverno, e as pessoas tomavam todo o centro histórico da cidade. Por essa razão, J. C. nos pediu que parássemos antes do término, pois ele estava incomodado com o grande fluxo de pessoas que, por vezes, encostavam nele.

A fim de realizarmos o percurso, foi preciso encontrá-lo em sua residência, levá-lo até o local e, depois, voltar com ele para sua casa. J. C. faz uso de bengala especial para a sua locomoção, mas ainda assim disse se sentir inseguro ao sair sozinho, principalmente quando precisa ir a um espaço que não frequenta muito. Ao chegar à casa de J. C., o mesmo perguntou: “Você sabe como andar com uma pessoa que tem deficiência visual?” “Me dê o seu braço e nele eu vou me apoiar. Você não precisa me segurar; sou eu que seguro em você”.

### **As características físicas do percurso – As Affordances**

A primeira descrição de J. C. foi com relação ao espaço. Para ele, a reforma feita na rua não foi satisfatória, pois muitos obstáculos permaneceram, faltando ainda a previsão de sinalização tátil nas calçadas para ajudar na sua locomoção. Para ele, o espaço ainda necessita de mais alguns detalhes para que possa ser usado sem a ajuda de pessoas, mas acreditou: “isso eu tenho certeza que vai ser solucionado, dentro de mais alguns anos, eu creio que vai isso vai ser resolvido” (J. C.).

<sup>29</sup> Pesquisa dos “Percursos Urbanos Comentados” realizada nas ruas São José e Getúlio Vargas com J. C. 16 de julho de 2012.



Percebemos, nesse trecho, que o espaço físico ainda carece de algumas mudanças, mas percebemos na fala do sujeito certa confiança depositada nas pessoas responsáveis pela reforma. Acreditamos que essa consideração parta de créditos dados ao Poder Público de sua cidade, e, principalmente pela afetação pelo espaço tombado, uma vez que percebemos a sua apropriação.

Tivemos a chance de visualizar, na calçada da Rua São José, muitas tampas de ferro cobrindo a fiação de energia elétrica e a fiação de internet. Por vezes, essas tampas se apresentavam quebradas ou levantadas, o que entendemos com um obstáculo para as pessoas. Para J. C., essas tampas são muito escorregadias e prejudiciais a todas as pessoas. Para ele, que possui deficiência visual, é ainda pior, uma vez que consegue percebê-la somente quando está bem próximo, levando-o, algumas vezes, a cair. J. C. sugeriu que essas tampas fossem retiradas ou substituídas por alvenaria, solução que, segundo ele, pode causar menos danos às pessoas e ao patrimônio cultural.

A *affordance*, como percebemos, se constitui nas características físicas, somadas de sensações e sentimentos no processo de orientação e deslocamento. Nesse caso, o nosso pesquisado relatou que essas “tampas” podem prejudicar na circulação e, em sua fala, notamos a angústia e insegurança no caminhar, e a possibilidade de se deparar com uma dessas “tampas” que podem levá-lo à queda. A relação corpo e ambiente, portanto, ficou muito evidente e, por isso, o preparo do meio para a plena relação torna-se deveras necessário.



Figura 35 - Percurso J. C. – Detalhe para a tampa com uma abertura com a largura maior que a bengala do pesquisado.



Na Rua Getúlio Vargas, as calçadas possuem uma configuração mais estreita. O nosso entrevistado percebeu que entramos em um local com menor largura, já que nos posicionamos de forma mais próxima – pesquisador e pesquisado – e, também, devido a uma pessoa, que tropeçou em seu pé. Ele comentou que isso é ruim para a pessoa com deficiência visual, que precisa de mais espaço para orientação e para o idoso com baixa visão. Ademais, relatou que esse pouco espaço e os obstáculos das calçadas – buracos, tampas, irregularidade no calçamento – também prejudicam as grávidas e que os planejadores deveriam pensar em todas as barreiras e realizar projetos de urbanização, levando também em conta toda a acessibilidade.

Mais uma vez notamos a importância da harmonia entre o espaço urbano e os corpos dos transeuntes. Por isso, enfatizamos que o espaço precisa estar preparado para os mais diversos corpos situados, o que possibilita também uma plena compreensão da ambiência que envolve todos esses elementos.

Por fim, J. C. relatou que, sozinho, ele teria muita dificuldade de caminhar pelas ruas, mas que o alargamento melhorou o deslocamento. Para ele, no entanto, o que ainda é mais prejudicial são as pessoas que esbarram o tempo todo.

Mesmo com este novo espaço, mesmo assim ainda existe aquele “tromba-tromba”, ainda existem aquelas pessoas que ficam se agrupando no meio da calçada, então os obstáculos ainda existem. Mas já facilitou demais. Já melhorou bastante. A dificuldade que a gente tinha neste espaço de tempo já diminuiu. Mas eu acho que se tiver um pouquinho de bom senso daqueles que fazem os projetos pode chegar à melhoria total. Eu creio nisso. Eu espero que isso possa acontecer. (J. C., 2012. Informação verbal)

Portanto, existe uma queixa relacionada às atitudes dos habitantes. Essas se confundem com o espaço nas ambiências, uma vez que usuários e cidade correspondem a um só conjunto. Mais uma vez emerge, portanto, a questão da necessidade da educação ambiental e patrimonial e a sensibilização da população, não apenas com respeito ao patrimônio cultural, mas, sobretudo com relação às diferenças. Para J. C. esse fator “só depende daqueles que administram esta cidade! Se eles esquecerem a burocracia, pararem com esta ‘frescurite’, com certeza terão como acompanhar as outras cidades e com certeza sair na frente”.

### **As Sensorialidades**

A experiência de caminhar ao lado desse informante nos fez compreender que, na falta da visão, a pessoa cega aguça os outros sentidos para perceber e se situar no mundo. Os sons, os cheiros e o tato são essenciais na orientação, como afirma Kátia de Paula em sua



dissertação (2003). O equilíbrio perpassa todos esses sentidos ao constatar que muito barulho desorienta; buracos, declives, texturas podem prejudicar nos acessos; e os cheiros podem enganar. Ao longo dos anos, J. C. foi aguçando esses sentidos e mesmo que às vezes o prejudiquem, na maior parte do tempo, eles o auxiliam e J. C. se ampara neles para a apropriação do espaço.

Quanto menor o barulho de pessoas, o sonoro, enfim, quanto menor, melhor, por quê? A nossa visão ela vem da audição. Então qualquer ruído atrapalha, interfere sim no deslocamento da pessoa. Este aí é o fator principal, para nós que temos esta limitação. Estes carros de som, isto é uma tristeza! Quando eu estou andando eu paro, deixo aquilo ir embora, para depois eu continuar a minha trajetória porque eu me perco totalmente! Se eu chego, vamos supor, nesta rua aqui: estou andando contigo, estou muito bem orientado, mas se eu estiver andando sozinho eu vou andando... Quando tem um grupo de pessoas falando eu tenho que parar, esperar que aquele grupo se desfaça para depois eu continuar a minha caminhada. (J. C., 2012. Informação verbal)

A experiência em aplicar o método dos Percursos Urbanos Comentados com o informante, trouxe também a compreensão da importância do olfato para a localização espacial dos sujeitos na urbe. Como disse o informante:

Os cheiros ajudam. Eu posso dizer para você o seguinte: loja de calçados é o lugar mais fácil para você achar. Vamos supor, se eu quero comprar um calçado em tal loja é muito fácil para mim, por causa do cheiro do calçado. [...]. É fácil a gente falar: quando chegar à porta da loja eu sei te falar se é uma loja de calçados... quer dizer, na maioria das vezes; porque não é todo dia que a gente está com o olfato totalmente apurado. (J. C., 2012. Informação verbal)

Quanto à questão do equilíbrio, outro ponto levantado por J. C., Paula (2003) afirma que essa função do corpo está ligada diretamente com o labirinto, que indica a postura estática e a mudança de direção corporal com o movimento. Assim, o desequilíbrio não está intimamente ligado com o ambiente, mesmo que por vezes a pessoa com deficiência visual confunda essa questão, pois se depara com um universo de elementos como buracos e esbarrões que desorientam e coadunam com a insegurança e com a falta de equilíbrio.

Muita gente na rua atrapalha demais! Atrapalha porque 95% dos deficientes visuais têm problemas também com equilíbrio. Porque à medida que ele adquire a deficiência visual, ele fica com aquela insegurança, então ele perde o equilíbrio. Isso é uma coisa que ajuda a agravar ainda mais estas dificuldades que a gente já possui e todo mundo conhece. Esta parte do equilíbrio são poucos que sabem. (J. C., 2012. Informação verbal)



Novamente retomamos as tampas, que cobrem a fiação que passa por debaixo das calçadas, como fatores que prejudicam na circulação de pedestres. Esses elementos não existiam no período de elevação da cidade, e, mesmo que tenham sido colocados em harmonia com as práticas de preservação, a fim de não deixar os fios expostos no meio tombado, a NBR 9050 afirma que as tampas devem ser feitas de materiais que não prejudiquem as pessoas com deficiência - e claro, não prejudique a harmonia do conjunto tombado - bem como tenha manutenção sempre.

Eu percebo algumas tampas na calçada. Principalmente as de ferro, você percebe pelo barulho, pelo jeito que você pisa. Muitas vezes elas estão descobertas ou quebradas e isso também nos ajuda a identificar, porém podem nos machucar (J. C., 2012. Informação verbal)

Mediante o corpo situado e as experiências, torna-se possível perceber o espaço em todas as suas nuances. Acreditamos que os locais precisam se adaptar para melhor receber os sujeitos, mas os conflitos, que neles acontecem, possibilitam que as pessoas também se adequem e coadunem com a harmonia do corpo/ambiente mediante os estímulos. Como bem afirma Gibson (1986), a sensorialidade é entendida pela aptidão cognitiva que, para o autor, é uma questão de progressão das sensações subjetivas para percepções objetivas, que, ao nosso entender, possibilitam os deslocamentos e a orientação.

### As Experiências

As experiências envolvem as questões físicas e as sensorialidades das ambiências. À medida que o sujeito participa do ambiente e tem consciência dos seus movimentos, ele está adquirindo experiência. O ato de experienciar é precedido pela corporificação e pelas relações do corpo com o espaço; por essa razão, a noção de ambiência está ligada a essa questão que, para ser descrita, deve fazer menção a ela e ao experienciador.

Quando J. C. relatou que o fato de ter menos gente, menos barulho, mais espaço de circulação, fatores que o ajudam na circulação, ele evidenciou a sua experiência de corpo situado. Ao mencionar que a Rua São José tem uma “boa diferença” da Rua Paraná – também rua da cidade de Ouro Preto – e que, por razões da ampliação da calçada, a primeira é melhor para circular que a segunda, ficou demonstrado o conhecimento de causa do sujeito, e como isso o faz criar modos de circular que o tire do alto fluxo e do estreitamento, e possa criar preferência por certos locais para seu deslocamento.



### Atitudes e impressões

Intercalamos os percursos com histórias da cidade, curiosidades e buscamos aguçar a percepção do pesquisado através de alguns aportes fenomenológicos. Com base nisso, J. C. nos correspondeu ao relatar as sensações e alguns aspectos da tradição da cidade. Para ele, os sentidos são importantes para direcionar para mais apropriação dos monumentos, tocando-os e sentindo-os. Embora ele os trabalhe constantemente, o percurso auxiliou para que ele os aguçasse ainda mais para a percepção da cidade.

J. C. finalizou da seguinte maneira:

Só uma palavrinha, igual você está vendo porque você está caminhando comigo: nós temos nossas deficiências. Todos têm. Mas é só saber o seguinte: que o deficiente não precisa de piedade; ele precisa de oportunidade! Eu precisava de oportunidade de participação nesta pesquisa para te mostrar as dificuldades que nós temos dentro da cidade e também com os seres humanos, que você viu ainda há pouco que não existe aquele respeito. Então eu precisava de uma oportunidade igual a esta. (J. C., 2012. Informação oral)



Figura 36 - Percurso J. C.



Figura 37 - Percurso J. C.



### Percursos Urbanos Comentados: M. L.

Perdi totalmente a minha visão com 6 (seis) anos de idade, que foi quando eu fiz a minha primeira cirurgia para reverter a situação. [...] Tenho perda total da visão. Eu até vejo uns vultos, mas não os defino. (M. L. 2012. Informação oral)<sup>30</sup>

Também de Ouro Preto, M. L. também foi a segunda pessoa a fazer o percurso. Da mesma forma que J. C., M. L. também teve que ser buscada e levada em casa, pois também disse sentir muita insegurança ao sair sozinha. Como optamos pelo final da tarde para a realização do trajeto, a pedidos da pesquisada, e estava bastante frio nos meses de nossa pesquisa, esse período era sempre o pior para qualquer trabalho na rua. Certamente esse clima foi uma das nossas piores dificuldades.

Antes de começarmos a caminhar, M. L. nos falou: “além da falta da visão, eu também tenho problema com equilíbrio. Assim, você me disponibiliza seu braço para eu me apoiar de um lado, e do outro eu vou apoiando na parede”.



Figura 38 - Percurso M. L.

<sup>30</sup> Pesquisa dos “Percursos Urbanos Comentados” realizada nas ruas São José e Getúlio Vargas com M. L. 17 de julho de 2012.



### As características físicas do percurso – As Affordances

Para M. L., assim como para J. C., a reforma da calçada da Rua São José foi muito pequena. Ela disse que as pedras foram mantidas irregulares, ficou faltando a sinalização tátil e mais respeito às pessoas com deficiência. Ademais, as tampas também foram citadas como complicadoras e, por estarem constantemente abertas, soltas ou quebradas, fizeram com que o medo fosse um elemento constante na fala de nossa pesquisada. Apesar das queixas, M. L. reconheceu que houve a diminuição de pessoas que encostam umas nas outras, o trânsito diminuiu e o deslocamento está menos complicado.

Aqui nós estamos passando pela calçada alargada. Eu pedi para que minha mãe me trouxesse aqui para “vê-la”. Ela era até aqui e agora aumentou isso aqui [demonstrando gestualmente o tamanho do alargamento da calçada]. Eu disse para ela que era muito pouco. Tanta polêmica para tão pouco. Mudou sim, porque antigamente as pessoas esbarravam mais na gente, agora tá menos. Bom também foi a diminuição do trânsito. Agora é mão única e isso ajuda bastante [sic]. Então eram pessoas esbarrando na gente o tempo todo e carro para lá e para cá. Isso era um absurdo! (M. L., 2012. Informação oral)



Figura 39 - Percurso M. L. – Nessa fotografia notamos que o alargamento desse trecho da calçada da Rua São José permite que pelo menos 3 [três] pessoas transitem juntas sem esbarrões.



Figura 40 - Percurso M. L. – Na Rua Getúlio Vargas o alargamento da calçada ainda não aconteceu e notamos nessa foto que além da placa de trânsito inserida na própria calçada, não é possível que três passantes circulem juntos.

Ao subirmos a Rua Getúlio Vargas, M. L. relatou que subidas são sempre muito complicadas, e fez o seguinte relato: “apesar disso, eu também não posso ficar somente dentro de casa deitada, isso eu não posso. Por isso, preciso enfrentar essas subidas”. Além da subida, a pesquisada falou do estreitamento da calçada e por essa razão era mais fácil deslocar pela Rua São José. Por outro lado, a Getúlio Vargas foi reconhecida como mais tranquila por ter menos movimento de carros e pedestres, diferentemente da Rua São José que possui muito comércio e por essa razão tem mais fluxo.

Essa configuração urbana que M. L. relatou, é parte da construção das cidades históricas, como relatamos na primeira e na segunda parte do presente trabalho. As cidades, e particularmente Ouro Preto, eram pensadas para a tração animal e a funcionalidade de escoamento de cargas, como o ouro e, por isso, as calçadas eram relegadas a segundo plano, como afirma Zanirato (2008).



Figura 41, 42, 43- Percursos M. L. – Subida da Rua Getúlio Vargas.

Em dois trechos, M. L. relatou os obstáculos encontrados na Rua Getúlio Vargas:

Aqui é muito ruim, pois eu sinto muito com os pés e tem muitas irregularidades. [Nesse momento nos deparamos com uma lixeira e ela precisa de ajuda para desviar] Ta vendo, uma lixeira no meio da calçada! Se o cego vem sozinho ele se arrebenta todo. Ainda bem que tem uma parede aqui que nos ajuda a orientar e a firmar [equilibrar] também. Embora essa parede esteja toda esburacada, ela nos ajuda. Fazer o que? (M. L., 2012. Informação oral)

Aqui tem muito mais buraco e mais tampas nas calçadas que qualquer outro lugar. Fica muito difícil para eu caminhar desse jeito. Você viu ali uma diferença no mesmo passeio? É muito complicado! Eu não consigo levantar o pé muito bem, pois fico com muita insegurança. Ouro Preto é uma cidade muito complicada de se locomover sozinho. (M. L., 2012. Informação oral)



Figura 44 - Percorso M. L. – Lixeira e placa na calçada da Rua Getúlio Vargas.



Figura 45 - Percurso M. L. – Irregularidade na calçada da Rua Getúlio Vargas

Notamos que a Rua São José ainda carece de mais elementos para a sua acessibilidade, porém possui intervenções de melhorias, diferentemente da Rua Getúlio Vargas que, além de não ter sofrido mudanças, ainda tem muitos obstáculos físicos, como buracos nas calçadas. Pensar na harmonia do físico com o patrimônio cultural abre margens para muitas discussões, mas lixeiras e placas de trânsito instaladas no meio da calçada são falhas do poder público e dos urbanistas, uma vez que esses elementos podem ser realocados em locais, que não inviabilizem a passagem do pedestre e colaborar para que o corpo se situe nas ambiências urbanas.

### As Sensorialidades

Os aportes fenomenológicos na percepção de nossa pesquisada foram bastante interessantes. Ela se localizou pelo vento, pelos espaços vazios e cheios, pelo barulho, pelos cheiros, pelos passos de outras pessoas, por alguma claridade que ainda enxerga, por sensações táteis, pelo frio. Quando era aguçada de seus sentidos, mais percebíamos que ela se orientava. Alguns trechos desse processo:

Agora estamos passando na Ponte dos Contos. Eu sei, pois eu escuto o barulho do rio e sinto o vento. O cheiro também ajuda. Eu sei quando tem árvore, essas coisas assim pelo cheiro. [...] Conheço as pessoas pelos passos. Aqui eu consigo perceber muitos passos, muitas pessoas. (M. L., 2012. Informação verbal)

Percebo as tampas na calçada, pois ouço o barulho delas. Quando os carros estão passando em cima de alguma tampa no meio da rua faz um barulhão.[...] No meu caso, eu preciso sentir o chão, me ajuda. Por isso, nem posso andar de chinelo. [...] O calçamento irregular é ruim, pois eu sinto muito com os pés. (M. L., 2012. Informação verbal)



Andar por aqui está bom, está tranquilo. Andar assim é bom para esquentar. O frio é um fator que atrapalha muito, pois meu equilíbrio fica muito pior. Às vezes eu estou na cozinha da minha casa e eu rodo lá porque eu desequilíbrio por causa do tempo frio. É muito ruim! Me atrapalha muito mais. (M. L., 2012. Informação verbal)



Figura 46 - Percurso M. L. – Ponte dos Contos com intensa circulação de pessoas.

Após esses relatos, constatamos que o fator complicador do deslocamento de nossa pesquisada estava além da deficiência visual, mas se instaurava no medo, causado pela insegurança e no espaço físico, ainda despreparado, pois as sensações foram deveras importantes no seu deslocamento e orientação. Em último relato acerca da Rua Getúlio Vargas, M. L. falou da experiência em razão dessas sensações:

Aqui é mais sossegado. Quanto mais silêncio para nós melhor para a nossa orientação. [...] Aqui nessa rua eu entendo tudo muito melhor. Agora, por exemplo, está passando uma moto, não é? Então assim eu identifico os carros, as motos, os ônibus por causa do barulho. Quando estou lá perto de casa eu sei quando o ônibus que estamos esperando está chegando. Eu até aviso sempre para a minha mãe, “oh mãe, é o nosso ônibus”, e eu sempre acerto. (M. L., 2012. Informação verbal)

### As Experiências

Ao relatar que sabia de sua localização na Ponte dos Contos, M. L. o fez por sentir, mas também por passar sempre por ali. Ela pode sentir os passos, e por eles, conseguiu identificar a quantidade de pessoas; além disso, ela também disse que sabia que a Rua São José tem característica de rua comercial e por isso sempre tem muita movimentação de



pessoas e carros. Ela falou da diminuição dos esbarrões, por não senti-los com tanta frequência, mas também por saber que o fluxo de pedestres se diluiu em uma calçada maior, que foi ampliada. Portanto, as experiências foram balizadas pelos espaços, pelas sensorialidades e por poder experimentar sempre aquele espaço, uma vez que disse passar sempre pelo local. Entretanto, existem outros espaços menos experienciados por ela, mas que, por situar o seu corpo nele e se deixar interagir na ambiência, foi capaz de traçar elementos que estão ligados ao fator do vivido e sentido.

O povo não pensa muito não. Esse povo que eu to falando é me referindo a um todo. Eles enxergam, mas eles não deixam de esbarrar na gente. Em Belo Horizonte, eles chutam e até derrubam as pessoas. E aqui que tem poucos “diferentes” [sic.], “diferentes” ou deficientes, sei lá, só sei que eles não se importam. (M. L., 2012. Informação verbal)

Os símbolos, as sensações e os elementos físicos, dentro de uma mesma atmosfera, possibilitam o reconhecimento espacial. Falando novamente sobre Ouro Preto, M. L. elencou alguns elementos de sua experiência:

Nós estamos seguindo rumo à Igreja do Rosário. Aqui nós estamos no murinho dos namorados, onde eles ficam sentados namorando. Esse muro também é conhecido como muro da vergonha. Eu sei porque nós estamos na Getúlio Vargas, certo? Eu conheço Ouro Preto de cabo a rabo. (M. L., 2012. Informação verbal)

Eu não gosto daqui. É muito acidentado e também muito frio. Ô lugar frio! Eu preferiria morar em algum lugar mais plano e quente. Mas eu gosto daqui porque eu moro a vida toda nessa cidade, mas ela é muito difícil para mim, pois não posso ir e vir a lugar nenhum. (M. L., 2012. Informação verbal)

Agora nós estamos no Hotel do Rosário, não é? Eu sei que é aqui, pois estamos no final da rua e ele fica no final da rua. (M. L., 2012. Informação verbal)

A aplicação do método dos percursos comentados com a informante nos fez compreender que a ambiência propicia esse reconhecimento diante da corporificação e das relações, mesmo que por pouco tempo. As experiências ajudam a desvendar e atribuir significados ao Lugar, uma vez que a ambiência é apreendida, mesmo que se passe poucas vezes por ele.

### **Atitudes e impressões**

Para M. L., as pessoas precisam ser mais educadas a fim de perceberem que as pessoas com deficiência “existem”, mesmo que elas não queiram. Apesar da “revolta”, M.L. não se mostrou impassível, somente argumentou o quanto às pessoas costumam ignorar a pessoa



com deficiência e não se conscientizam sobre as suas dificuldades. Para ela, o que ainda falta para a melhoria da acessibilidade é educação. A partir da educação ambiental e patrimonial, podemos vislumbrar melhorias na conscientização para o patrimônio cultural acessível e para o turismo inclusivo.

Após todo esse relato, M. L. afirmou que o projeto da Rua São José deveria se expandir para toda a cidade, pois beneficiaria bastante a todos. No entanto, atinou que isso deverá ser feito pensando no patrimônio urbano, sem degradá-lo ou descaracterizá-lo.



Figura 47 - Percurso M. L.



Figura 48 – Entrevista M. L.



## Percursos Urbanos Comentados: J. B.

Olha, eu não nasci assim. Quando eu tive esse problema, eu estava com 10 anos. Na época o médico não me deu um diagnóstico fechado, ele só me deu suposições. Ele falou que podia ser derrame, meningite ou paralisia. Como eu convivi com pessoas que tiveram os três problemas, eu acho que o meu caso é derrame, mas não tem um diagnóstico preciso. (J. B., 2012. Informação verbal)<sup>31</sup>

J. B., também ouropretano e com mobilidade reduzida, nunca soube, em toda a sua vida, o que de fato aconteceu com o seu corpo. Apesar disso, disse não se afligir, se deslocando por toda a cidade, enfrentando obstáculos e se relacionando com o ambiente e com as pessoas.

O percurso com J. B. foi o que teve mais duração, pois as ruas estavam com muito fluxo de pessoas e de carros, em decorrência da última semana do Festival de Inverno. Além disso, estava chovendo e, em um dado momento houve uma queda do pesquisado, desacelerando o nosso caminhar para o restante do trajeto proposto.

### As características físicas do percurso – As Affordances

Os apontamentos feitos por J. B. focaram bastante nas *affordances* e nas experiências. No nosso entendimento, isso aconteceu por ele depender muito de um ambiente preparado para o seu corpo e não conseguir encontrar em uma cidade do século XVIII, que não pensava nas pessoas com deficiência e ainda hoje continua enfrentando desafios para a sua adequação, dada a preservação que ainda caminha a passos lentos na discussão de sua usabilidade.

Aqui em Ouro Preto é muito difícil, porque as ruas são muito estreitas. Às vezes eu estou caminhando em uma calçada, então tem degraus, eu tenho que descer, passar na rua, aí vem carro que não espera, corro risco de ser atropelado, é muito complicado andar nas ruas de Ouro Preto. Tem lugar que tem muitas pessoas e às vezes param na calçada e ficam conversando e não dão licença para a gente passar. Então você tem que passar na rua. É bem complicado! (J. B., 2012. Informação verbal).

O alargamento da calçada mudou bastante para o pedestre, mas com esse problema que eu falei, das pessoas ficarem conversando no passeio, isso atrapalha muito o pedestre, principalmente no meu caso que sou deficiente. É bem complicado isso aqui! Por exemplo, eu vou ter que descer e passar na rua, tá vendo? [Se referindo a uma obra que estava ocupando toda a calçada] Isso acontece muito em Ouro Preto. (J. B., 2012. Informação verbal).

---

<sup>31</sup> Pesquisa dos “Percursos Urbanos Comentados” realizada nas ruas São José e Getúlio Vargas com J. B.. 18 de julho de 2012.



Figura 49 - Percurso J. B. – Detalhe para a obra na calçada da Rua São José

Além das obras e pessoas, o calçamento e os degraus foram também mencionados como problemáticos:

Na Rua São José agora tem rampa, o que facilita bastante, mas teve um dia que eu estava passando por uma rua de Ouro Preto e então me deparei com degraus de um metro. Então eu tive que voltar, andar bastante, para enfim passar na rua e seguir o meu caminho (J. B., 2012. Informação verbal)

Para J. B., o projeto da Rua São José deveria ser replicado em toda a cidade juntamente com um projeto de conscientização de retirada de rampas de garagem das calçadas, inclusão de corrimãos nas escadas, dentre outros. Para ele, isso não descaracteriza o patrimônio edificado e urbano, uma vez que faz parte das necessidades das pessoas. “Isso seria bom para todo mundo” disse o pesquisado.



Figura 50 - Percurso J. B. – Acesso da garagem direto na calçada da Rua Getúlio Vargas



Ao entrarmos na Rua Getúlio Vargas, ele chamou a atenção para o calçamento ruim da rua e o estreitamento da calçada. J. B. relatou também sobre o horário escolhido para a pesquisa – por volta das 16h – e como o fluxo aumentou, dificultando no caminhar. Após essa fala, J. B. tropeçou em um buraco na calçada e quase caiu, demonstrando realmente o quão difícil foi circular por uma cidade com elementos urbanos não facilitadores dos acessos. Ao terminarmos, J. B. apontou obstáculos no caminho e que, diferentemente dos declives, estreitamentos e buracos, que deveriam ter projetos de melhoria, esses poderiam ser retirados pela própria população, como ferros, canos e lixos nas portas das pessoas.



Figura 51 - Percurso J. B. - Subida que dá início a Rua Getúlio Vargas. Detalhe para o calçamento ruim onde o pesquisado tropeçou.

Analisamos, portanto, que a *affordance* das ambiências patrimoniais é o objeto dotado de valor e possuidor de significado para algumas pessoas. Qualquer modificação ou solução pensada para o patrimônio cultural deve ser bastante discutida, levando em consideração a sua essência enquanto bem tombado e seu valor enquanto objeto de uso. A *affordance* coloca em evidência a constituição do próprio ambiente como favorecedor ou não de uma identificação com a cidade, transferindo a dificuldade de locomoção da pessoa que possui alguma deficiência para o próprio ambiente, como afirma Cohen (2006).

### As Sensorialidades

A aplicação do método dos Percursos Comentados com esse informante nos fez notar, comparativamente com os anteriores, que suas percepções estavam muito voltadas ao tato e à visão, embora tivesse relatado que o espaço estivesse imbuído de várias sensações, que pudessem instigar todos os outros sentidos. Ele nos relatou sobre a escuridão da noite como prejudicial ao seu caminhar e dos locais que escorregam, fazendo com que perca o equilíbrio. Ao nosso entender, houve pouca referência ao aspecto sensorial, embora em algumas pequenas falas tenha relatado que as sensações ajudaram a perceber



envolvimentos com as texturas do local, com as luzes e suas experiências, mediante esses processos, o que consideramos como importante também na sua circulação.

### As Experiências

Como relatado anteriormente, percebemos muitos apontamentos imbricados na experiência de J. B. como cidadão. Primeiramente verificamos que J. B. escolheu os locais de passagem levando em consideração aqueles com menos obstáculos, ou *affordances* negativas e dificultadoras, por conhecer bastante a cidade, como pode ser ilustrado em uma de suas várias frases explicativas do percurso: “Aqui próximo à Caixa Econômica é um trecho bastante complicado”. J. B. nos relatou que aquela rua pesquisada não era a mais complicada e que algumas outras eram piores, pois se distanciavam do centro e as pessoas aproveitavam da calçada para colocarem lixeiras e rampas, o que para ele dificultou bastante a circulação.

Como disse passar pelas ruas pesquisadas todos os dias, J. B. afirmou que é sempre melhor circular pela Getúlio Vargas, mesmo sendo mais estreita. Relatou-nos isso, pois a Rua São José estava com muita circulação de pessoas e carros e, mesmo com a reforma, ainda continuava muito movimentada. Afirmou da frequência das obras e dos esbarrões das pessoas. Notamos, que aqueles com alguma dificuldade acabam selecionando os percursos e os lugares de acordo com as facilidades de acesso e não pelo seu interesse histórico e patrimonial, como deveria ser. Isso é um grande desafio para os planejadores comprometidos com a questão da revitalização urbana: fazer com que haja opções de percurso igualmente acessíveis, abrindo o leque de opções para todos os cidadãos usufruírem do patrimônio cultural da cidade, que é de todos.

Na sua experiência como turista, J. B. afirmou que as cidades grandes estão melhores que Ouro Preto em questão de acessibilidade e ele disse gostar de ir a esses locais por causa dessa facilidade. Entretanto, ele afirmou estar acostumado com a cidade histórica e por isso não teve grandes dificuldades: - “Não tem a mesma segurança da cidade grande, mas não foi muito complicado esse percurso” - explicou nosso informante.

### Atitudes e impressões

Como as demais análises, até o presente momento, as impressões deixadas por J. B. também versaram pelas atitudes das pessoas (barreiras atitudinais). Além dos esbarrões, ele queixou-se dos lixos deixados nas portas; das rampas para carro feitas nas calçadas; dos carros que não o esperaram atravessar a rua etc. e que esses elementos se configuram como grandes empecilhos do espaço urbano.



Figuras 52, 53, 54 - Percurso J. B. – Intenso fluxo de pessoas na Rua São José



Figura 55 - Percurso J. B.



## Percursos Urbanos Comentados: A. L.

Eu perdi a minha visão há 10 anos por causa de um glaucoma. (A. L., 2012. Informação verbal)<sup>32</sup>

Natural de natural de Mariana, uma das cidades históricas da região, A. L. disse que vai com frequência à Ouro Preto pela proximidade e também por estudar na UFOP. No entanto, ele afirmou deslocar-se pouco pela cidade, por causa das dificuldades devido à conformação arquitetônica e urbana da cidade. Apesar disso, ele relatou locomover-se sozinho para os locais que precisa ir amparando-se em sua bengala e nas informações das pessoas. Para a realização de nosso percurso, A. L. saiu sozinho de Mariana e utilizou o transporte público para nos encontrar. Por estar chovendo bastante nesse dia, tivemos que parar antes do ponto final escolhido, pois a chuva forte nos impossibilitou de concluir o trajeto.

### As características físicas do percurso – As Affordances

A. L. começou relatando insegurança de se deslocar pelas ruas da cidade, pois são estreitas e com calçamento irregular. Ao começarmos a caminhar nos deparamos com uma obra e, como estava sinalizada somente com uma fita, A. L. disse:

Se estiver com fita e eu esbarrar na fita, eu sei o que está acontecendo e sei se está sinalizada ou não. No entanto, seria mais prático se estivesse cercada com um tapume, pois a fita é para quem está vendo, já o tapume é mais fácil de senti-lo. Eu me dou sempre mal com aquela fita. (A. L., 2012. Informação verbal)



Figura 56 - Percurso A. L. – Obra mencionada por A. L. na Rua São José

<sup>32</sup> Pesquisa dos “Percursos Urbanos Comentados” realizada nas ruas São José e Getúlio Vargas com A. L. 18 de julho de 2012.



Com relação à mudança da calçada, A. L., assim como os demais pesquisados, relatou que não mudou muito, conforme ilustra seu comentário: “Disseram que ficaria melhor, mas eu não notei muita mudança não. Faltou a implementação da sinalização tátil, pois me ajudaria bastante. Ajuda pela bengala e pelo tato do pé” (A. L.). Com relação às tampas, ele disse que quando estão quebradas, prejudicam na circulação. Ele disse que já torceu os pés várias vezes em razão desses elementos e de buracos nos passeios.



Figura 57 - Percurso A. L. – Detalhe do alargamento da calçada na Rua São José, porém sem a inserção da sinalização tátil.



Figura 58 - Percurso A. L. – Detalhe para as tampas de caixa na Rua São José. Nesse local elas não possuem buracos ou frestas, mas estão molhadas e devido ao material de que são feitas, pode levar o passante ao tombo.



Quando arguido sobre a possibilidade de melhoria da acessibilidade na cidade, A. L. respondeu:

Vamos trabalhar para isso, mas é difícil. Houve esse alargamento da rua, mas como fazemos para chegar nela, se nas vias de acesso não tem acessibilidade? Se o alargamento foi para beneficiar o deficiente como o cadeirante, o deficiente visual, etc. como que ele chega até aqui? Descer aquela rua das Flores, por exemplo, é impossível. Aqui que sofreu a reforma já está complicado, imagine lá. (A. L., 2012. Informação verbal)

Vislumbramos uma problematização interessante na fala do nosso pesquisado: A Rua São José se adequou, mas como chegar lá? Alguns de nossos entrevistados anteriores, como o representante da Secretaria de Planejamento Urbano e Patrimônio, F. G. e o representante do IPHAN, J. B., colocaram algumas possibilidades, mas ainda em âmbito de projeto e, ao nosso entender, propostas muito vagas. Nessa questão, enfatizamos a necessidade da criação de uma Rota Acessível, que, segundo Duarte e Cohen (2004), consiste no percurso livre de qualquer obstáculo de um ponto a outro [origem e destino] e compreende uma continuidade e uma abrangência de medidas de acessibilidade. Isto é, a rota acessível é a possibilidade de circular por um percurso inteiro acessível, do início ao fim. Alargar uma calçada somente não é o suficiente para permitir o livre deslocamento das pessoas, mas sim pensar a rota com um todo, como um percurso, com uma continuidade.

Voltando ao A. L., notamos também em seu discurso certo desânimo quando nos disse: “Tem muitos obstáculos aqui. Eu sempre bato também em algumas pessoas, mas hoje isso não está acontecendo por causa da chuva e da pesquisa”. Ao adentrarmos à Rua Getúlio Vargas, A. L. enfatizou: “A calçada é cheia de altos e baixos e isso tira a acessibilidade. A inacessibilidade causa insegurança. A calçada também é muito alta”.



Figura 59 - Percurso A. L. - Subida da Rua Getúlio Vargas. Detalhe para a calçada estreita, para os buracos, para as irregularidades e para os passantes que não podem circular juntos.



Percebemos que os elementos citados, mesmo que em consonância com o patrimônio urbano, são elementos reversíveis, como nos relatou o representante do IPHAN de Ouro Preto e o representante da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Patrimônio. Além de não ter valor agregado ou excepcional, a pavimentação das calçadas das cidades serve para a circulação e também pode ser pensada para propiciar encontros e trocas culturais, enriquecendo a ambiência do lugar.

Finalizando, indagamos A. L. quanto à questão do turismo, pois o mesmo estava cursando turismo da UFOP. Disse ele:

A acessibilidade para o turismo está bem difícil. Vou falar desse evento que está acontecendo aqui, o Festival de Inverno. O que é que está sendo acessível para deficientes? Eu não tivesse acesso a nenhuma programação. E os eventos que tem são todos em lugares sem acessibilidade, sem condições de a gente ir. Mesmo que eu queira ir, ou que eu more aqui próximo, não tem como, pois o evento não oferece condições. Como que uma cidade considerada turística, que não tem acessibilidade, poderia então trabalhar nesse sentido? Isso em relação às melhorias que poderiam ser implementadas. [...] Acredito que a cidade tem que estar preparada para a acessibilidade e as pessoas também. (A. L., 2012. Informação verbal)

Essa última frase atesta que o despreparo não está concentrado somente na cidade, mas também nas pessoas que trabalham envolvidas com o turismo. São estas últimas que carecem de capacitação para atender os mais variados públicos, inclusive os visitantes com deficiência.

### **As Sensorialidades**

Além do tato, sempre colocado em questão, A. L. disse que precisa trabalhar com todos os sentidos. Ele se situou pelo som e soube identificar, por exemplo, quando um carro estava vindo. Sitou-se também pelos cheiros e sabe, por exemplo, quando estava passando por uma lanchonete ou uma padaria. Sitou-se pelo tato, utilizando-se da parede para a locomoção e, ao sentir a textura, soube do que era feita e se tinha buracos.

Quando a chuva ficou mais forte, foi oferecido a ele um guarda-chuva que o recusou. A. L. afirmou que os pingos que batiam no tecido atrapalhavam no deslocamento, pois o desconcentrava. Após isso, disse que barulho de uma forma geral o atrapalha e quanto menos, melhor.



Figura 60 - Percurso A. L. – Quando a chuva começou, o guarda-chuva foi aberto, mas A. L. pediu que não o cobrisse, pois os pingos da chuva o desorientavam.



Figura 61 - Percurso A. L. – o guarda-chuva foi fechado para não atrapalhá-lo no deslocamento.

Percebemos, portanto, que A. L. tinha consciência do seu corpo e utilizava de mecanismos da percepção para se locomover e tomar decisões diretas. Mesmo que a deficiência o tenha atingido há poucos anos - aproximadamente 10 anos - ele conseguiu aperfeiçoar, de forma consciente, sua percepção e, utilizou desses mecanismos sensoriais para se situar, locomover e apropriar-se da cidade, tendo consciência da importância da cidade histórica para o turismo e pregando a melhoria das condições de acessibilidade em Ouro Preto.



## As Experiências

Como enfatizado anteriormente, as experiências perpassaram os espaços físicos e as sensorialidades, pois à medida que foi elencando elementos espaciais que o ajudam ou o atrapalham no deslocamento, ele enfatizou a percepção como aporte dos acessos e a experiência como suporte desse conhecimento.

Pelas experiências do nosso pesquisado com a cidade de Ouro Preto, ele alegou conseguir se locomover sozinho, mas, dadas suas experiências em um local com planejamento arquitetônico e urbano que, até então não beneficiava a pessoa com deficiência, bem como o relevo acidentado, ele disse preferir não ir sozinho, mesmo não dependendo de pessoas para sair.

## Atitudes e impressões

A. L. também enfatizou as atitudes das pessoas como fator importante nas melhorias dos acessos. Relatou que elas precisam ter consciência quanto a isso. “As pessoas não se tocam que precisam dar a preferência para que possamos passar. Sou eu que tenho que desviar sempre”. A. L. concluiu, após o percurso, que o problema da falta de acessibilidade nas cidades é de educação.



Figura 62 - Percurso A. L



## Percursos Urbanos Comentados: L. M.

Não ouço nada desde os três anos de idade. Nunca me ensinaram leitura labial, eu fui me habituando, mas não me lembro como aprendi. (L. M., 2012. Informação verbal)<sup>33</sup>

Estudante do Instituto Federal de Minas Gerais, IFMG e ouropretana, L. M. foi uma de nossas pesquisadas com deficiência auditiva. Por fazer leitura labial, a abordagem foi bastante facilitada, pois não precisamos de um intérprete de Língua Brasileira de Sinais, LIBRAS. Percorremos as ruas no período da manhã e contamos com a calma e poucas interferências externas influenciando na realização do trajeto, que foi o mais rápido de nossa pesquisa.

### **As características físicas do percurso – As Affordances**

Com relação ao ambiente físico, L. M. disse que foi fácil de circular. Depois do alargamento da Rua São José ficou melhor ainda o deslocamento, falou ela. Como a Rua São José é conhecida também como a Rua dos Bancos, dado o grande número de agências bancárias e também ser conhecida por ser uma rua comercial, L. M. relatou:

No banco sempre tem atendimento especial para pessoas com deficiência auditiva. No entanto, em lojas eu tenho muita dificuldade em me comunicar, exceto quando encontro alguém que fala Libras, pois eu também sei falar Libras. Eu acho que a comunicação deveria melhorar para que eu pudesse me comunicar melhor. (L. M., 2012. Informação verbal)

O ambiente, além das deficiências físicas que comporta, também é inacessível na comunicação. O espaço precisa ter informações para a sua circulação, como placas indicativas, com letras legíveis e com contraste de cor, além do Braille; deve ter também sinais sonoros ou com luzes indicativas e também pessoas com habilidade para atender, de forma adequada, as pessoas com deficiência. O espaço precisa que ser legível, como afirma Lynch (1997), no qual, por meio de elementos simbólicos que informam e direcionam, possa ser percorrido. Esses elementos simbólicos podem ser equipamentos arquitetônicos, urbanos e comunicacionais.

Ao chegarmos à Rua Getúlio Vargas, L. M. afirmou ser mais tranquila de circular, mas enfatizou ter os mesmos problemas da Rua São José no que tange à comunicação. Além

---

<sup>33</sup> Pesquisa dos “Percursos Urbanos Comentados” realizada nas ruas São José e Getúlio Vargas com L. M. 18 de julho de 2012.



disso, encontramos obstáculos como rampas, lixos e placas no meio da calçada que L. M. disse não atrapalhar muito sua circulação, mas que, sem eles, certamente seria melhor. Diante disso, reiteramos que a acessibilidade beneficia a todos, independente das características física e por isso atribuímos a deficiência ao ambiente.



Figura 63 - Percurso L. M. – Detalhe para os buracos e o lixo ocupando toda a calçada da Rua Getúlio Vargas

### As Sensorialidades

Com relação às sensorialidades, L. M. atestou bastante para as vibrações das ruas. Quando da frequência de grande fluxo de pessoas e muito barulho, ela disse ficar incomodada e isso pode interferir em sua circulação. Apesar disso, ela relatou que as vibrações são benéficas para ela, uma vez que a situa e orienta, como na Rua Getúlio Vargas, em que o fluxo de pedestres e carros normalmente é menor, e ela afirmou se concentrar mais quando está nesse espaço. São exemplos de suas colocações:

Quanto à vibração das ruas, eu sinto mais quando uma moto passa do que quando é um carro. Isso não me incomoda muito na locomoção, mas quando a música de um carro, ou qualquer música mesmo está alta, isso me incomoda bastante. Música muito alta me atrapalha. (L. M., 2012. Informação verbal)

Aqui na Rua Getúlio Vargas é melhor, pois eu fico mais concentrada. (L. M., 2012. Informação verbal)



Percebemos que as vibrações interferem bastante na orientação da nossa pesquisada. A concentração dela se pautou em menos fluxos e menos barulhos e também com relação aos veículos, pois quando se referiu a motocicletas, a sua percepção aumentou e exigiu dela menos atenção.

L. M. atestou novamente o fato de a Rua Getúlio Vargas ser e ter sido melhor de circular que a Rua São José por causa de menos barulhos e menor fluxo, mas disse que quando chega o Carnaval ou o Festival de Inverno o movimento aumenta muito e as vibrações a incomodam bastante. Além desses fatores, L. M. fez uma colocação muito interessante acerca da percepção sensorial:

Eu conheço alguns lugares pelos cheiros. Embora eu seja vidente, os cheiros são muito característicos e ajudam na identificação e na circulação. (L. M., 2012. Informação verbal)

Isso vem demonstrar que o nosso corpo é a aglutinação de vários sentidos inter-relacionados e que, mesmo na abundância de um deles, outros também estão em constante evidência, ajudando no entendimento do corpo no mundo e sua importância para a compreensão dos espaços.

### As Experiências

Acerca das experiências nas ruas pesquisadas, L. M. afirmou circular muito por ali e por ser de Ouro Preto, disse conhecê-las bastante. “Eu to acostumada, por isso para mim é tranquilo. Eu sempre morei em Ouro Preto e nunca me faltou nada. Aqui é ruim para cadeirante”. Percebemos que ela se ateu ao espaço físico como complicador ao falar da pessoa com deficiência física e que precisa usar cadeira de rodas, mas quando arguida sobre as informações, disse que ainda são muito incipientes.

Notamos que, pela experiência dela no espaço conhecido, ela atribuiu o problema ao espaço físico em razão de sua percepção do lugar, mas como habitualmente passa por ali e depende dos serviços, construiu um mecanismo próprio para se comunicar, que somente quando foi arguida dessa questão, notou que ainda há um déficit nesse quesito.

Com relação à circulação por meio das vibrações, L. M. afirmou que, como conhece as ruas, tem mais facilidade de saber onde os carros circulam mais e por isso pode evitar certos percalços. Porém, admitiu novamente que a cidade ainda precisa de uma melhoria no trânsito e nas informações, mesmo para quem está habituado e cria mecanismos de circulação.



Indagada sobre quando viaja, L. M. disse que as pessoas fazem um grande esforço para se comunicar com ela. As experiências que teve em outros locais foram muito boas e relatou que em cidades maiores foi mais fácil circular, pois considerou a estrutura melhor para atender às pessoas com deficiência e, dessa forma, melhor de se adaptar.

### Atitudes e impressões

Notamos novamente a atitude das pessoas como problema da acessibilidade. A pesquisada relatou problemas urbanos e estruturais e reiterou a importância patrimonial devendo ser pensada nas adequações. No entanto, quando se referiu às pessoas L. M. foi enfática: “elas precisam pensar na cidade com as pessoas mais diversas e aceitar o diferente”. Acreditamos, portanto, que quando o poder público fizer um trabalho de conscientização e capacitação das pessoas que trabalham no espaço, certamente a deficiência tenderá a diminuir bastante.



Figura 64 - Percurso L. M.



### Percursos Urbanos Comentados: F. A.

Quando eu estava com treze anos eu tive mielite transversa, que é uma infecção na medula. Aos treze anos de idade eu fiz fisioterapia, vários tratamentos e não resolveu. Então eu precisei fazer uma cirurgia aos treze anos para a retirada de um tumor benigno na espinha e depois disso eu fiquei na cadeira de rodas até os 18 anos. Comecei a fazer fisioterapia e voltei a andar com o andador, depois duas muletas e agora uma muleta somente. (F. A., 2012. Informação verbal)<sup>34</sup>

Estudante de economia da UFOP e residente da cidade de Ouro Preto desde agosto de 2011, F. A. foi nosso pesquisado com mobilidade reduzida. Natural de Ribeirão Preto onde trabalhava e estudava, até passar no vestibular e se mudar para a cidade histórica, F. A. contou que chegou no último final de semana do Festival de Inverno e relatou que foi muito bem recebido. O percurso dele aconteceu no período da manhã e contou com a participação de uma jornalista que nos pediu permissão para o acompanhamento a fim de, posteriormente, escrever uma matéria sobre a pesquisa.

#### **As características físicas do percurso – As Affordances**

F. A. fez várias considerações acerca do ambiente físico das ruas pesquisadas e, por muitos momentos, sugeriu algumas modificações que julgamos pertinentes para aquele ambiente. No começo de nossa caminhada, ele nos disse que aquele trajeto inicial era bem tranquilo, por não ter descida, não ter ladeira e ser uma calçada mais plana. Apontou que alguns outros trechos da cidade eram bem mais difíceis.

O pesquisado nos relatou que, quando ele se mudou para Ouro Preto, a Rua São José ainda estava em reforma e que, depois dela, ficou bom para andar. Ele não conhecia a calçada anteriormente ao alargamento, mas disse imaginar que deveria ser pior e que algumas pessoas com dificuldades para caminhar foram beneficiadas. “Com certeza melhorou bastante para quem tem muitas dificuldades” (F. A.)

Entretanto, F. A. apontou alguns obstáculos e falou das “tampas” que, em dias de chuva, podem ficar muito escorregadias. “Tenho que tomar muito cuidado quando eu passo próximo a essas tampas e elas estão escorregadias. Eu tenho que evitar pisar em cima delas”. Além das tampas, relatou sobre os lixos deixados na calçada que o fez redobrar a atenção para caminhar. A preocupação quanto a esses obstáculos não se limitou somente a ele, F. A. também relatou que outros pedestres, mesmo sem deficiência, poderiam cair ao encontrar com alguns desses sacos na rua. “Deveriam ser sinalizados, pois eu ou qualquer outra pessoa poderia tropeçar e se machucar neles. Esse tipo de coisa atrapalha bastante a

<sup>34</sup> Pesquisa dos “Percursos Urbanos Comentados” realizada nas ruas São José e Getúlio Vargas com F. A. 17 de julho de 2012.



gente na caminhada. Talvez se eles levassem para outro canto ou tirasse da calçada, seria melhor”.

A respeito das pessoas, F. A. nos afirmou que geralmente muitos param para oferecer ajuda, abrem caminho para ele passar, diminuindo assim os obstáculos. No entanto, ele afirmou que os escorregões em tampas de fiação ou de bueiro normalmente são causados por pessoas que ficam lavando a calçada em frente as suas casas e acabam prejudicando-o de alguma forma. F. A. sugeriu que essas pessoas deveriam optar por varrer a calçada ao invés de ficarem lavando, o que, além de evitar que as outras pessoas caiam, os moradores também economizam água.

Quando arguido de mais modificações no ambiente físico, afirmou:

Olha, não sei como isso poderia ser feito sem alterar a arquitetura nesse ponto histórico, mas talvez se alargasse um pouco mais a calçada, deixasse para passar um carro por vez, já que é só uma mão a rua, acho que seria algo muito bom a fazer. (F. A., 2012. Informação verbal)

Notamos que o nosso pesquisado se preocupou com as questões arquitetônicas e a preservação do ambiente tombado, visto que os apontamentos foram feitos considerando o meio tombado. Na sua fala ele buscou, mesmo sem o conhecimento de planejador, alguma solução que permitisse a facilitação do acesso de pessoas com deficiência, sem acabar totalmente com a circulação de veículos. Essa postura nos mostra uma necessidade e uma preocupação para a melhor circulação dos transeuntes como ele, que possuem mobilidade reduzida e de todos os demais.

Ao entrarmos na Rua Getúlio Vargas, F. A. apontou o estreitamento e a subida. “Tenho que apertar mais a muleta para poder andar. E alguns buracos ficam sempre no caminho”. Ele foi apontando os obstáculos, ao longo da rua e, ao seu entender, seria quase impossível para quem utiliza cadeira de rodas para se locomover. “Eu fiquei até os 18 anos na cadeira de rodas e se eu quisesse conhecer Ouro Preto seria um pouco complicado”.

Percebemos elementos elencados na fala do sujeito no intento de melhoria do espaço, mas há também um conformismo com as questões físicas do ambiente, por uma aceitação histórico-social quando enfatizou que não há possibilidade para cadeirantes. Apesar dessa detecção na fala do pesquisado, ele não se abateu e disse acreditar na harmonia corpo/espaço ao nos ter relatado de interferências que abarcam o sujeito em sintonia com a arquitetura tombada.

Ao findar a Rua Getúlio Vargas, foram apontados obstáculos como lixos, placas na calçada, bueiros abertos, enfim, elementos que reverberaram na fala de boa parte dos sujeitos pesquisados. Analisamos, a partir disso, que, apesar dos obstáculos no meio construído, os



obstáculos móveis e deixados pelo homem são também implicantes na inibição do fluxo dos passantes.



Figura 65 - Percurso F. A. – Lixos, buracos, placas, desníveis, tampas e calçada estreita na Rua Getúlio Vargas.

### As Sensorialidades

Os apontamentos sensoriais feitos por F. A. foram especificamente pelo tato e pela visão. Em alguns momentos, falou da importância dos sons e dos cheiros das ruas, e que isso, por vezes, pode interferir em sua circulação, como o som alto que evita cortando outros caminhos; e os cheiros que o situam. Porém focou nos obstáculos interferentes do equilíbrio e da visão.

Com certeza é melhor caminhar durante o dia; é bem mais tranquilo. À noite você tem que dobrar a atenção porque a chance de escorregar é muito maior. (F. A., 2012. Informação verbal)

Andar nesse tipo de chão é ainda mais difícil. Dói até o pé, dependendo da pedra que você pisa. É muito melhor ir pelo passeio mesmo. [se referindo ao calçamento irregular em um trecho da Rua Getúlio Vargas]. (F. A., 2012. Informação verbal)



Figura 66 - Percurso F. A. – À esquerda, parte do calçamento irregular da Rua Getúlio Vargas que o pesquisado menciona.

Essas percepções, por mais evidentes que possam parecer, são preponderantes nas alternativas propostas para as melhorias acessíveis. Quando uma pessoa sente insegurança, aflição ou incômodo, mesmo que sejam sentimentos comuns aos homens, eles precisam ser amenizados. No que se refere a esses sentimentos com relação ao ambiente físico, essas percepções podem ser mapeadas a fim de corroborar com as melhorias urbanas.

### As Experiências

F. A. não conhecia Ouro Preto até se mudar em 2011, mas, por meio de experiências em sua cidade natal, ele apontou referências relevantes para a discussão da acessibilidade. Propôs ampliações e reformulações de calçadas; mudanças de locais da lixeira para outros que não atrapalhem a circulação; economia de água; etc. Dessa forma, buscou contribuir para as melhorias dos acessos tendo como base suas vivências e exemplos ao longo de sua vida.

Por exemplo, lá no meu bairro, no Antônio Dias, nós colocamos o lixo em outro ponto para não atrapalhar a passagem. Como a calçada é mais estreita, nós mudamos o local da lixeira. (F. A., 2012. Informação verbal)



Já aconteceu comigo aqui em Ouro Preto de um bueiro estar com a tampa quebrada e como eu não vi, a muleta entrou e eu quase cai. Era muito grande o buraco e coube certinha a muleta. Eu afundei e quase cai. Daí eu levantei e puxei-a de novo e sai. (F. A., 2012. Informação verbal)

### Atitudes e impressões

F. A. disse ser morador de República na cidade de Ouro Preto e adquiriu alguns hábitos nessa convivência com outros estudantes. Um deles foi o contato com os moradores do bairro de sua residência e que são naturais da cidade.

A gente sempre tenta fazer alguma coisa com a comunidade, tipo festa junina ou coisa do gênero. Então quando você está na rua, você sempre para e conversa com alguém, com um vizinho, não somente no círculo dos estudantes ou das pessoas que convivem na UFOP, mas com a comunidade de uma forma geral mesmo. (F. A., 2012. Informação verbal)

Por essa e outras razões, F. A. desenvolveu um forte sentimento de pertencimento para com a cidade e, além da inquietação com relação ao patrimônio cultural, mostrou se preocupar com as pessoas que estão inseridas nos conflitos urbanos. Mesmo que em alguns momentos tenha relatado algumas atitudes que julga não serem apropriadas - como os cidadãos que ignoram por vezes as pessoas com deficiência, pessoas que lavam a calçada sem pensar nos demais que podem escorregar etc. - ele demonstrou afeto e afinidade com o local escolhido para estudar e, em todo seu relato, foi possível perceber o à sua ambientação.



Figura 67 - Percurso F. A.



Figura 68 - Percurso F. A.

### **Percursos Urbanos Comentados: P. W.**

Eu sou assim desde criança. Minha mãe teve rubéola na gravidez então eu nasci surda. (P. W., 2012. Informação verbal)<sup>35</sup>

P. W. foi nossa pesquisada de Porto Alegre, Rio Grande do Sul e que estava em Ouro Preto a passeio. Estava hospedada na casa de um tio em Belo Horizonte e, pela primeira vez, conhecia a cidade histórica. P. W. foi abordada no *lounge* da Casa dos Contos e, em princípio, não identificamos ser uma pessoa com deficiência auditiva. Quando falamos de nossa pesquisa, ela se identificou como surda e se mostrou muito solícita em nos ajudar.

#### **As características físicas do percurso – As Affordances**

Embora P. W. estivesse visitando a cidade somente aquele dia, foi possível perceber vários elementos que, para ela, estavam em desacordo com o ambiente. P. W. começou relatando que ali não tinha intérpretes para falar com ela. Esse papel sempre sobrava para a mãe dela deixando um pouco cansativo, segundo a entrevistada. Mais uma vez captamos o déficit na comunicação e na informação. A *affordance* ou característica daquele Lugar dificulta o

<sup>35</sup> Pesquisa dos “Percursos Urbanos Comentados” realizada nas ruas São José e Getúlio Vargas com P. W. 19 de julho de 2012.



percurso, o que notamos quando a pesquisada afirmou que o meio não sabe lidar com sua deficiência. Notamos que as melhorias não são pensadas nesta questão comunicacional também, uma vez que o ambiente, em seu todo, não está preparado para acolher os diferentes visitantes em potencial.



Figura 69 - Percurso P. W.

Apesar disso, P. W. afirmou que estava gostando de circular pela cidade e que, embora a geografia da cidade e os obstáculos não colaborassem muito, iniciativas do poder público e da sociedade civil poderiam ajudar a minimizar esses problemas e tornar a cidade mais agradável.

Logo após o percurso, P. W. nos enviou por e-mail algumas impressões que teve das ruas percorridas enquanto estava em nossa companhia e também quando estava somente em com os familiares:

- Falta acesso nos banheiros, espaço adequado para cadeirantes (adaptação no vaso sanitário, porta, corrimão, papel para secar as mãos, altura dos espelhos e pias);
- Falta altura adequada das prateleiras (produtos para vendas) nas lojas, lanchonetes e outros locais de vendas;
- Falta altura adequada das mesas em restaurantes e lanchonetes (se houver escada, colocar rampa ou elevador);
- Falta espaço adequado para provador de roupas nas lojas.
- Precisa construir rampinhas nos meio-fio das ruas;
- Precisa ampliar portas dos imóveis. (P. W., 2012. Informação verbal)



### As Sensorialidades

As vibrações, as luzes, os odores e os movimentos situaram e orientaram P. W. Em relato, ela nos disse que, quando era pequena, não sabia que era surda e foi através da percepção sensorial que veio a descobrir.

Quando eu era criança eu não tinha essa percepção do perigo, eu não tinha medo de nada, eu ainda não tinha assimilado essas coisas perigosas, então eu atravessava a rua sem problema nenhum. (...) Um dia que eu estava atravessando a rua, um carro passou e viu que eu estava atravessando e parou em cima de mim. Eu não via perigo, mas hoje eu tenho mais medo de atravessar a rua e eu uso muito mais a visão e o tato para olhar os carros. (P. W., 2012. Informação verbal)

Como estávamos passando em uma das ruas mais movimentadas da cidade de Ouro Preto, a Rua São José, P. W. nos disse perceber mudanças por cheiros e vibrações. Embora ela utilize mais a visão para se deslocar, pois a aperfeiçoou desde criança para compensar a perda da audição, a pesquisada nos relatou que a vibração, os odores e a luminosidade normalmente a ajudam a orientar e a deslocar. No escuro, por exemplo, ela nos relatou enxergar mais que outras pessoas, além de sentir cheiros e movimentos de outras pessoas.



Figura 70 - Percurso P. W. – Luminosidade baixa ao cair da tarde na Rua São José.



Figura 71 - Percurso P. W. – Porém, ao cair da tarde, o sol incide bastante no começo da Rua Getúlio Vargas e notamos que, por se tornar mais visível, se torna melhor de circular, vide o aumento do número de pessoas.

### As Experiências

As suas experiências se balizaram por suas experiências enquanto turista. Dentre os apontamentos, nos chamou atenção a seguinte frase:

Sempre que eu vou visitar centros históricos e eu quero saber das coisas, nunca tem um intérprete que venha junto, aí a minha mãe tem que interpretar e fica um pouco cansativo para ela. Ela tem que interpretar tudo que as pessoas estão falando e fica um pouco complicado. (P. W., 2012. Informação verbal).

Além das *affordances* ou dos atributos físicos complicadores, a comunicação se evidenciou novamente como problema do meio histórico construído. Diante disso, 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, a mão de obra ainda carece de capacitação e o *trade*, de uma forma geral, ainda carece de elementos adequados para as pessoas com deficiência, como estrutura de placas, sinalizações turísticas, mapas e maquetes táteis, banners, folders, livretos gratuitos distribuídos pelo setor público ou qualquer outro instrumento de



comunicação que possa complementar e levar a conhecer ao patrimônio cultural de nossa nação não apenas para o turista com deficiência, mas, sobretudo, para crianças em idade escolar e/ou habitantes da própria cidade. Não existe uma lei que obrigue os estabelecimentos comerciais a capacitarem seus funcionários em LIBRAS para atender ao público com deficiência auditiva. O que existe são leis que exigem dos estabelecimentos públicos atendimento igualitário às pessoas com deficiência e os atendam dignamente.

Ao nosso entender as leis no Brasil são muito boas e estão se aperfeiçoando cada vez mais. Nós temos as leis mais avançadas do mundo, a questão é que elas são pouco cumpridas. A Norma também está sendo melhorada e as questões sobre patrimônio cultural inclusivo estão sendo cada vez mais discutidas, a fim de que os espaços de uma cidade histórica estejam em perfeita sintonia para melhor atender a todo tipo de público.

### **Atitudes e impressões**

Foram relatados vários problemas físicos, estruturais e atitudinais e as impressões foram as correspondentes aos aportes da cidade na sua política de acesso e à conscientização das pessoas. P. W. apontou muito bem esses problemas e reforçou que a acessibilidade é um problema latente da cidade. Apesar disso, terminou dizendo: “a despeito de todos os problemas, a cidade é maravilhosa e espero poder voltar mais vezes”.



Figura 72 - Percurso P. W.

### **Percursos Urbanos Comentados: E. C. <sup>36</sup>**

Tio de P. W., E. C. a estava acompanhando juntamente com sua família em visita à cidade de Ouro Preto. Natural da cidade de Belo Horizonte. E. C. focou bastante nos déficits para as pessoas com deficiência auditiva, dada a convivência com a sobrinha, mas também apontou elementos importantes nos acessos de uma forma geral.

---

<sup>36</sup> Pesquisa dos “Percursos Urbanos Comentados” realizada nas ruas São José e Getúlio Vargas com E. C. 19 de julho de 2012.



### As características físicas do percurso – As Affordances

E. C. começou falando do despreparo do meio arquitetônico e urbano para receber a pessoa com deficiência. Criticou a ineficácia da comunicação e da informação para o surdo e focou esses requisitos principalmente para o público visitante, e que carece de pessoas capacitadas em LIBRAS para facilitar a comunicação, permitindo identificação com o ambiente e circulação sem dificuldades.

Ao falar das *affordances* das ruas pesquisadas, E. C. fez um comparativo com as cidades históricas da Europa. Segundo o pesquisado, as cidades europeias são mais antigas que Ouro Preto e a acessibilidade se mostra muito melhor. Além disso, focou na limpeza urbana desses locais e que essa questão também é importante na melhoria dos acessos.

Notamos que o pesquisado se mostrou consciente acerca da acessibilidade não somente por conviver com uma pessoa com deficiência, mas por sentir ele mesmo, através de suas experiências, as diferenças urbanas quando o ambiente se mostra mais preparado para receber os diferentes corpos e tê-los em harmonia.

### As Sensorialidades

Acerca das sensorialidades, E. C. focou bastante na vibração da rua e na luminosidade, pois são atributos importantes para as pessoas com deficiência auditiva. O pesquisado falou da importância da harmonia do trânsito como um fator importante para que as pessoas possam se situar e orientar sem preocupação. Ademais, focou no atributo lumínico como importante na detecção de perigo físico dos trajetos e também da incidência da luz na identificação dos locais visitados para todas as pessoas com deficiência, até mesmo para as pessoas com deficiência visual, que percebem as nuances da claridade.

### As Experiências

E.C. disse frequentar bastante a cidade de Ouro Preto. Na ocasião, nos afirmou que havia aproximadamente 7 [sete] anos ele a visitava pelo menos uma vez por ano. A partir destas visitas constantes, ele relatou que a cidade parou no tempo com relação à acessibilidade e, mesmo que receba há anos muitos visitantes, ainda estava incapacitada para o público com deficiência. O pesquisado falou que Ouro Preto teria muito que melhorar para atender a todos. Apesar das críticas, E. C. disse gostar muito da cidade e o patrimônio cultural o sempre o encantava.



### Atitudes e impressões

As impressões do pesquisado se ativeram às questões do turismo inclusivo do local e às dificuldades dos acessos nesse campo. Ainda relatou sobre os museus da cidade que careciam de elementos para auxiliar as pessoas com deficiência, como guias capacitados, informativos em Braille etc. Por fim, ele enfatizou que as melhorias dependiam das políticas públicas ligadas ao turismo e também de pessoas mais conscientes sobre a diversidade dos sujeitos dentro da cidade e, por isso, precisavam estar preparadas para melhor recebê-los.



Figura 73 - Percurso E. C.

### Percursos Urbanos Comentados: J. C.<sup>37</sup>

Natural de Cascavel, no Paraná, J. C. estava em Ouro Preto por causa do Festival de Inverno. Era a primeira vez que visitava a cidade e estava acompanhado do F. F., que fez o percurso juntamente com ele. Optamos por analisar separadamente os percursos, dados os detalhes de impressão. Ambos foram abordados no *lounge* da Casa dos Contos.

<sup>37</sup> Pesquisa dos “Percursos Urbanos Comentados” realizada nas ruas São José e Getúlio Vargas com J. C. 19 de julho de 2012.



### As características físicas do percurso – As Affordances

J.C. foi relatando as impressões à medida que progredíamos na rua. Como começamos na Casa dos Contos e, até a Ponte dos Contos o estreitamento da calçada ainda prevalecia, esse fato foi comentado por ele. Além disso, a cidade estava movimentada com a passagem de muitos carros, o que também chamou a atenção do pesquisado.



Figura 74 - Percurso J. C. – Próximo a Casa dos Contos, na Rua São José e o grande fluxo de pessoas.

Com a progressão do percurso, a calçada foi alargando, graças à reforma, e ele disse ser mais prático e mais fácil o caminhar. Avistou um grupo de pessoas e percebeu que ali poderia passar mais de uma pessoa ao mesmo tempo, embora um grupo parado no meio do caminho pudesse atrapalhar na caminhada do transeunte. A impressão que ele teve foi que a calçada teve alargamento satisfatório.



Figura 75 - Percurso J. C. – Circulação na calçada alargada da Rua São José

No entanto, o comércio e os edifícios da rua não sofreram modificações e o nosso pesquisado relatou: “O comércio não tem suporte para entrada. Para entrar nele tem degraus muito altos” (J. C.). Outro ponto constatado como ruim foi mais uma vez a comunicação. Ele disse não conseguir se localizar e as pessoas também não informavam. Ademais, a topografia foi levantada como elemento desorientador.

Seguindo para a Rua Getúlio Vargas, J. C. percebeu que a calçada não foi alargada, como a da rua anterior, e havia uma subida logo no começo, porém notou menos fluxo e menos obstáculos que a rua anterior. “Na rua anterior há bastante obstáculo, até quase tropecei em um. As motos ficam estacionadas praticamente na calçada e isso também é um obstáculo”. O pesquisado notou que as pessoas voltavam a circular pela rua ou apertadas na calçada, uma vez que naquele local não havia alargamento.

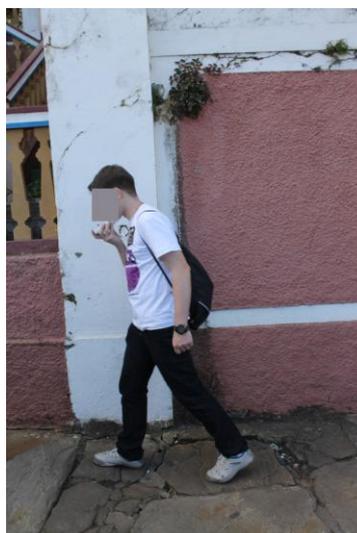


Figura 76 - Percurso J. C. – Na calçada estreita e irregular da Rua Getúlio Vargas



Como proposta do Programa Sentidos Urbanos, o transeunte colocou uma venda e caminhou, sem enxergar, descrevendo as sensações de um cego. “Tem muitos buracos na calçada”; “os degraus são muito altos”; “O terreno é muito desuniforme”; “É muito mais difícil caminhar assim; na rua então, deve ser pior ainda”. Após retirar a venda, utilizou um protetor auricular, simulando a sensação de uma pessoa com deficiência auditiva. “Não consigo me comunicar. Como eu vou pedir informação?”; “Causa muita insegurança ao caminhar”; “A cidade é um labirinto e você se perde o tempo todo. O tempo todo você está querendo informação para se deslocar. Até mesmo a questão de veículos; não se tem noção de quando está vindo veículo, somente quando ele passa na nossa frente. Não tendo essa noção, dificulta bastante andar na rua”. (J. C.)



Figura 77 - Percurso J. C. – Pesquisado vendado

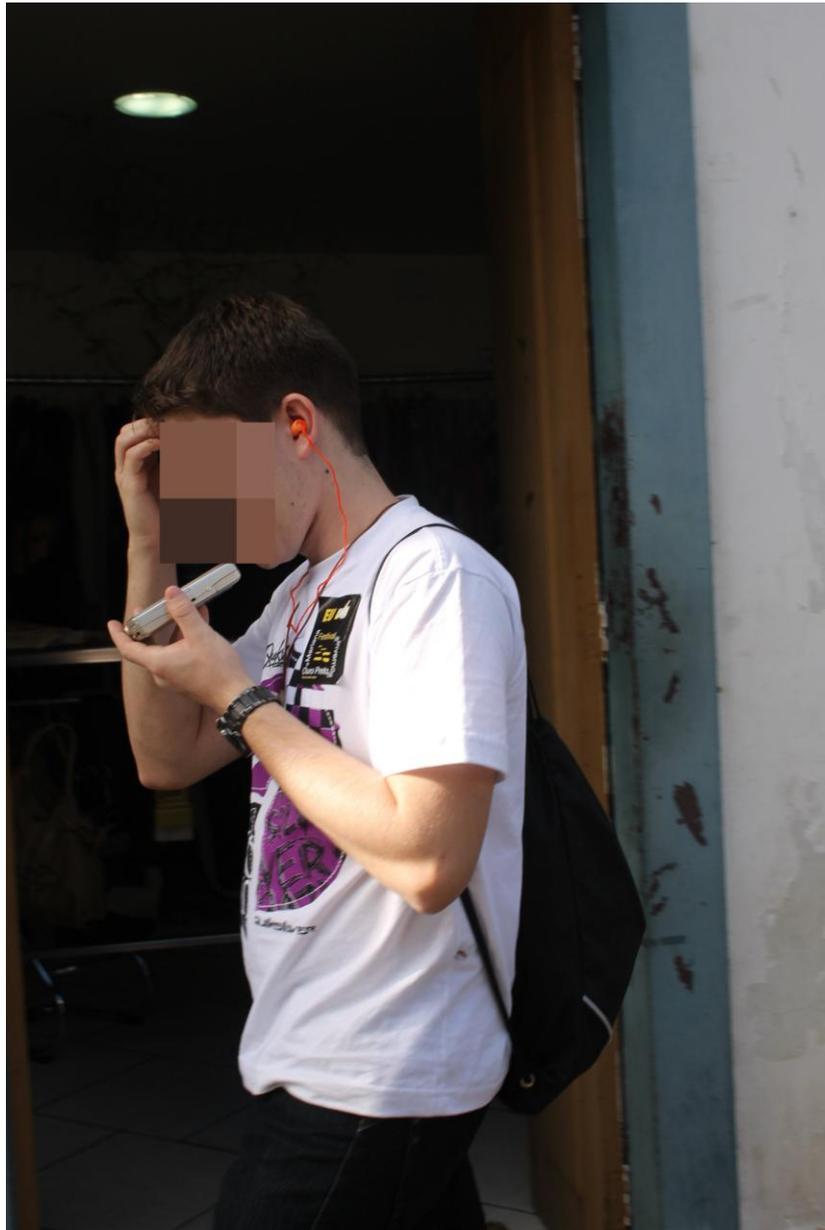


Figura 78 - Percurso J. C. – Pesquisado com protetor auricular

Percebemos que as impressões do pesquisado, em um primeiro momento, se limitaram às impressões físicas do local. Ele apontou obstáculos e algumas melhorias com a reforma da rua. Notamos que ele tinha a noção do corpo dele com relação ao espaço e quanto o incomodava ter que esbarrar em alguém; circular na rua, porque não havia espaço na calçada; e também os incômodos dos movimentos dos carros e dos declives. Essa é a experiência nítida fornecida pela *affordance*: reconhecimento de dificuldades geradas pelas características do ambiente, que reforçam a deficiência ou dificuldade de uma pessoa para percorrer um determinado espaço.

Entretanto, essa experiência se potencializou quando ele foi convidado a colocar uma venda e depois um protetor auricular. Sem enxergar, ele percebeu que precisava confiar no meio



físico para andar, apesar dos muitos obstáculos como declives, buracos etc. Já sem ouvir, J. C. percebeu que os elementos simbólicos do ambiente estavam deficitários e se indagou como iria pedir informações para a locomoção. Com essas intervenções buscamos apontar que os atributos físicos e sensoriais que, por vezes são ignorados por uma pessoa sem deficiência, são demasiado preponderantes no deslocamento, mesmo que possam ser vistos, sentidos e percebidos de uma forma geral.

### As Sensorialidades

J. C. notou que a Rua São José havia mais barulho e poluição sonora por causa de veículos. Percebeu também os burburinhos das pessoas e o cheiro das lanchonetes, cafeterias e restaurantes. Ao entramos na Rua Getúlio Vargas, J. C. notou que o barulho e os cheiros diminuíram, além da vibração.

Quando colocamos a venda, J. C. percebeu que os ruídos e as vibrações aumentaram na rua à medida que se concentrava. Além disso, sentia quando as pessoas passavam ao lado. “Quando está sem enxergar, parece que refina mais os sons ao redor. Você percebe as pessoas pelos sons”; “Há uma vibração por causa dos veículos, mas é preciso concentrar para poder sentir”; “Enxergando, nós não tínhamos a preocupação com as pessoas que estavam vindo, sem enxergar nos preocupávamos mais”.



Figura 79 - Percurso J. C. – Pesquisado vendado



Ao colocar o protetor auricular, as preocupações passaram a se concentrar na comunicação e na noção de espaço. “Sem som, como eu vou me comunicar?”; “Você só tem noção do que você vê”; “Percebemos os veículos pela vibração, mas é muito pouco. Só sabemos mesmo quando eles passam por nós”. (J. C.)



Figura 80 - Percurso J. C. – Pesquisado com protetor auricular

As *affordances* são características físicas que fornecem informações para todos os sentidos, fazendo com que a percepção da consciência corporal e do ambiente aconteça. Dessa forma, as sensorialidades têm interferência direta na locomoção do corpo no espaço físico, como percebemos nos relatos do sujeito pesquisado.

### As Experiências

As experiências, enquanto visitante da cidade, perpassavam as vivências em outros locais e os valores advindos de outras experiências e conhecimentos. J. C. apontou elementos visando contribuir para um melhor planejamento urbano no que se refere à acessibilidade, como aperfeiçoamento na comunicação turística. Considerou também que as soluções físicas, para tornar o patrimônio cultural acessível para todos, deveriam ser implementadas, pois os bens tombados funcionam como elementos importantes na formação identitária e na memória dos sujeitos que dele se apoderam.



### Atitudes e impressões

Além das considerações acerca do ambiente físico, dos invólucros sensoriais e dos valores atribuídos a todo o aspecto patrimonial, J. C. revelou, com o olhar de turista aquilo que, para ele não estava sendo corriqueiro e chamou a atenção no seu caminhar: “Agora tem uma pessoa que bate retrato na calçada”; “Ouro Preto é uma cidade maravilhosa”; “Essa arquitetura tem detalhes lindos”; “Como é harmônica essa cidade”.

Acreditamos que essas nuances são preponderantes nas relações cotidianas e enriquecem a ambiência do lugar. Através desses pormenores, a cidade pode ser apropriada, mesmo que a pessoa a visite somente uma vez.



Figura 81 - Percurso J. C.

### **Percursos Urbanos Comentados: F. F.**<sup>38</sup>

Natural do Rio de Janeiro, mas, na ocasião, morador do Distrito Federal, F. F. também estava visitando a cidade de Ouro Preto, porém, não pela primeira vez, embora estivesse fazendo seu primeiro contato com o Festival de Inverno. Ele foi abordado no *lounge* da Casa dos Contos juntamente com o J. C.. Eles haviam se conhecido onde estavam hospedados e decidiram ir juntos explorar a cidade e o evento que acontecia.

<sup>38</sup>Pesquisa dos “Percursos Urbanos Comentados” realizada nas ruas São José e Getúlio Vargas com F. F. 19 de julho de 2012.



### As características físicas do percurso – As Affordances

F. F. começou seu relato falando da dificuldade da acessibilidade na cidade. Apesar do alargamento da calçada ele disse não ser o suficiente para sanar as barreiras encontradas nos acessos. No entanto, ponderou afirmando que as cidades históricas não pensavam nesse aspecto quando de sua construção e, por isso, fazer essa mudança, nos dias atuais, se torna um desafio. Mas foi enfático: “É preciso garantir uma política pública da questão da acessibilidade”.

Foram levantadas questões quanto ao Festival e como os fluxos aumentados em razão desse evento poderiam prejudicar a circulação das pessoas com deficiência, que já enfrentam dificuldades em dias comuns. Além desses elementos, F. F. relatou a falta de informação em locais de visitação e em postos turísticos, principalmente para pessoas com deficiência.

Em suas observações da rua, F. F. disse não visualizar sinalização tátil tanto fora quanto dentro dos estabelecimentos e apontou as motocicletas e os carros como dificultadores da circulação. Diante de toda a impressão, exclamou: “Vejo um desafio de criar acessibilidade em uma cidade como Ouro Preto”.



Figura 82 - Percurso F. F. – Calçada alargada sem piso tátil

Continuamos a caminhada e F. F. foi convidado a colocar a venda. A primeira impressão, enquanto vendado, foi que as pessoas por vezes empurravam os caminhantes e como isso dificultava a circulação. Ao entrarmos na Rua Getúlio Vargas, F. F. se referiu ao estreitamento da calçada, única diferença com relação à situação anterior, pois os problemas com sinalização continuavam os mesmos. Ele percebeu uma placa no meio da



calçada e falou: “Nesse momento aqui tem uma placa quase no meio da calçada. É um perigo essa placa aqui. É ruim ela está no meio da calçada, e ruim se uma pessoa mais alta vier e bater com a cabeça nela. É horrível!”. (F. F.)



Figura 83 - Percurso F. F. – Pesquisado vendado e os obstáculos físicos e humanos da Rua Getúlio Vargas.

Colocou o protetor auricular e argumentou sobre a falta de informação para as pessoas com deficiência auditiva. “Não tem nenhum atendimento garantido na leitura de sinais, ou seja, não tem acesso a essa política pública. Os setores de informação, os espaços de igreja, os espaços turísticos não garantem essa acessibilidade”. (F. F.)



Figura 84 - Percurso F. F. – Pesquisado com protetor auricular



Embora F. F. tenha apontado muitas falhas, ele ateu-se a elementos que até mesmo considerava reversíveis, uma vez que apontou falhas nas políticas públicas, mesmo com a dificuldade de acesso da cidade pelas questões patrimoniais e geográficas. O que ele muito enfatizou foi sobre o aspecto humano e social e atribuiu muitos problemas às pessoas envolvidas na acessibilidade e que, diante disso, podem comprometer a harmonia corpo/espço.

### As Sensorialidades

Ao colocar a venda F. F. relatou a sensação de insegurança e de que poderia tropeçar em alguma coisa. Afirmou haver uma necessidade de se concentrar mais nos barulhos, nas pessoas que passavam ao seu lado e no controle do piso. Percebemos um acordo entre sensações. O pesquisado relatou que, sem a visão, é preciso mais concentração em tudo. Quando tirou a venda, disse: “A sensação de poder respirar é tudo! Ufa!”.



Figura 85 - Percurso F. F. – Pesquisado com venda

Quando colocou o protetor auricular, a primeira impressão foi de estranheza. Ele afirmou que, embora a falta de audição não lhe causasse insegurança, pois ainda conseguia ver por onde passava, essa sensação o incomodava, pois não permitia que ele se situasse e se orientasse.



Figura 86 - Percurso F. F. – Pesquisado com protetor auricular

Notamos, ao observar o pesquisado, que as sensações são o aporte dos elementos físicos e também das experiências, pois, em muitos momentos a pessoa cria mecanismos com base no físico, mesmo sem ter muita noção do espaço. Essas influências nos indicam que, mesmo o visitante não conhecendo muito bem o local de visitação, ele é capaz por meio de referências cognitivas se situar e circular. Segundo Kohlsdorf (1996), esse processo se torna possível, pois a cognição significa adaptação das ações do organismo do sujeito aos objetos do meio, por acomodação ou assimilação. Logo, mesmo que o sujeito esteja a primeira vez no local, ele conseguirá locomover-se por referências de outras experiências oriundas de outros processos sensoriais e perceptivos.

### As Experiências

As experiências, portanto, estão ligadas às sensações, que levam às percepções e, por sua vez, leva à cognição que possibilita ao visitante se apropriar do local visitado e por ele se encantar, mesmo com as dificuldades. F. F. relatou a diferenç a de Ouro Preto com Brasília no quesito acessibilidade. F. F. disse que Brasília é mais circul vel que a cidade histórica



mineira, graças a sua geografia e ao seu planejamento. No entanto, afirmou ser possível que Ouro Preto consiga criar mecanismos alternativos para sanar esse problema. Exemplificou que em Salvador existem sinais sonoros espalhados que ajudam muito no deslocamento. Nesse viés, Ouro Preto também pode seguir. E finalizou da seguinte maneira: “Eu já vim outras vezes a Ouro Preto. Acho aqui uma cidade bonita e acaba que as pessoas voltam porque tem que conhecer melhor”.

### Atitudes e impressões

As impressões deixadas por F. F. foram as curiosidades despertadas pela nova intervenção – com vendas e protetores – e como isso ampliou seu olhar. Ademais, fez colocações acerca das atitudes das pessoas e enfatizou a importância de um poder público mais enérgico na questão da acessibilidade.



Figura 87 - Percurso F. F.

### **Percursos Urbanos Comentados: João Nazário Simões Villaschi (Juca)**<sup>39</sup>

Morador da cidade de Ouro Preto, mas natural do Espírito Santos, João Nazário Simões Villaschi ou Juca Villaschi, como é mais conhecido, leciona no curso de Turismo da UFOP. Juca foi o criador do Programa Sentidos Urbanos: Patrimônio e Cidadania e, quando arguido

<sup>39</sup>Pesquisa dos “Percursos Urbanos Comentados” realizada nas ruas São José e Getúlio Vargas com Juca Villaschi. 19 de julho de 2012. Percurso autorizado por escrito, por isso colocamos a identificação do nome do sujeito.



de sua relação com a acessibilidade, Juca disse não haver nenhuma. Diante disso, o convidamos para a realização dos Percursos Urbanos Comentados e o resultado final foi bastante importante para a presente pesquisa.

### As características físicas do percurso – As Affordances

Começamos a caminhada na Casa dos Contos e as primeiras percepções de Juca se referiam ao volume de carros na rua, mesmo que o alargamento tenha melhorado a qualidade de vida das pessoas. Com a reforma, ficou mais confortável circular pela cidade, segundo o pesquisado.

Não precisamos mais ficar disputando lugar com carros, porque aqui era um negócio embotado. Agora definiu melhor, inclusive na Casa dos Contos. Esse alteamento eu vejo como faixa de pedestre, eu quero atravessar e quero que o carro pare. (Juca, 2012. Informação verbal)

A população era contra, mas não se dava conta que todo mundo andava na rua igual gente do interior e que agora pode até parar na calçada, conversar, trocar uma ideia, e deixar a rua para o carro. E com isso a gente quase não percebe o que a gente tem de intervalo, de espaços. Por exemplo, o Horto dos Contos, tem gente que passa e nem percebe o mesmo, que, aliás, é o maior parque urbano em cidade histórica. (Juca, 2012. Informação Verbal).



Figura 88 - Percurso Juca Villaschi – Ponte dos Contos. Abaixo encontra-se o Horto dos Contos mencionado pelo pesquisado.



Ao fazer alusão ao alargamento, Juca também se referiu à importância do ordenamento espacial e das trocas sociais no espaço. Com base nessas categorias, ele foi elencando elementos perturbadores ou auxiliares da harmonia do conjunto urbano e social. Um desses exemplos foram as placas de sinalização de lojas, segundo ele, poluentes e confusas. Além delas, algumas outras placas indicavam entrada para cadeirantes e o local não dava o acesso devido para essa demanda.

Caminhando ainda pela São José, Juca afirmou que a calçada não contribuiu muito para cadeirantes, porém, enfatizou que, com boa vontade seria possível melhorar, uma vez que essa alteração facilitou bastante a vida do pedestre com o simples fato de ter sofrido uma “consertada” [sic.]. Para ele, essa interferência não incomodou uma cidade de 300 anos, no entanto, ele considerou que algumas irregularidades são importantes para não “plastificar o ambiente”.



Figura 89 - Percurso Juca Villaschi – Calçada reformada, mas ainda com a manutenção de um pouco de declive.

Ao nosso entender, essas considerações atinam para a importância da mudança, mas algumas questões precisam ser analisadas. Quando colocou a questão dos cadeirantes,



voltamos ao problema do ambiente somente para essa deficiência, quando, na verdade, outras pessoas também são excluídas. As pessoas com deficiência visual, por exemplo, sem a sinalização tátil ou a regularidade das calçadas, se locomovem com a mesma dificuldade do cadeirante, dentre vários outros exemplos. Outro fator se refere à harmonia com o ambiente histórico. Corroboramos com essa assertiva, porém, o ambiente deve ser pensado diante do Desenho Universal, que favorece quem o usa, sem deixar de abarcar, neste caso, o patrimônio cultural.

Voltando ao percurso, entregamos ao nosso pesquisado um protetor auricular. As observações se voltaram à sinalização e Juca relatou: “A própria sinalização parece que é outra, mesmo sem ouvir muita coisa”. Ao retirar o protetor, falou de quão ruim foi ficar sem ouvir e da insegurança gerada com relação ao trânsito.



Figura 90 - Percurso Juca Villaschi – Pesquisado com protetor auricular.

Adentramos na Rua Getúlio Vargas e o nosso pesquisado se referiu ao estreitamento da calçada que não sofreu alteração, permanecendo ainda o estacionamento de carros que



atrapalhava bastante na circulação. No começo da rua, Juca percebeu o “murinho do amor”, assim conhecido pela população e disse: “Olha lá que belezura o povo sentado no muro! [...] Em Ouro Preto tem essas gentilezas de ter algumas ‘saidinhas’, uma para lá e outra para cá”.

Logo em seguida, colocamos a venda no pesquisado e ele atestou a insegurança e o desconforto acerca do ambiente físico. Juca se referiu à irregularidade da calçada como fator complicador, pois disse que, ao vê-la, seria possível regular seus passos, mas vendado, foi bastante difícil. Depois de se acostumar, ele falou: “O piso até que não é tão irregular, mas está bem difícil de andar assim mesmo”.



Figura 91 - Percurso Juca Villaschi – Pesquisado com venda

A circulação do pedestre foi um tema recorrente na fala do Juca. Os encontros, a diminuição do trânsito, os detalhes do meio arquitetônico e urbano, foram alguns dos elementos relatados e que podemos apontar para o enriquecimento da ambiência urbana e das apropriações do Lugar, mediante a circulação e os movimentos situados.

### **As Sensorialidades**

Como um dos principais atributos dos Sentidos Urbanos, a sensorialidade foi elemento importante nas percepções do criador do programa. Assim que saímos da Casa dos Contos



e nos deparamos com a Ponte dos Contos, o nosso pesquisado fez algumas menções às sensações que ali percebia.

Com relação à ventilação eu acho que tem uma outra circulação de ar, tem cheiros, estamos em um lugar mais agradável, é um interstício, ou seja, um intervalo no urbano, o que faz a cidade ser mais agradável, certamente. Você consegue inclusive ter manifestação de rua. [...] A cada pequeno intervalo de rua, se você estiver ligado, você percebe cheiros diferentes, seja de comida ou de incenso de alguma loja, barulho de moto... (Juca, 2012. Informação verbal)

À medida que caminhávamos, várias percepções eram aguçadas e os “nós” da rua eram desembaraçados, isto é, era possível elencar cada elemento, cada símbolo e cada aporte sensorial. Ao chegarmos em outra intersecção que corta a rua, Juca nos relatou outra sensação: “Isso aqui é outra veia aberta na cidade que a gente não percebe, mas que é outra ventilação. As pessoas não prestam atenção na rua, somente no percurso automático que ela tem que fazer”.



Figura 92 - Percurso Juca Villaschi – uma “veia” da rua, como mencionado pelo pesquisado.

Notamos as diversas sensações que uma cidade propicia e percebemos que esses pormenores são essenciais na circulação. Por exemplo, uma pessoa com deficiência visual ao chegar a um local que ventila mais, certamente poderá distinguir onde está e depois



continuar seu caminho. Essa questão, em uma cidade histórica, como Ouro Preto, se converte para os becos e ruelas comuns de sua formação. A preservação desses locais é importante em acordo com as políticas do patrimônio histórico, artístico e cultural, mas, em certos casos, a conservação dos lugares pode dificultar a circulação dos cidadãos com deficiência e que se apegam em intervalos para se situarem. Isso deve ser pensado enquanto legislação patrimonial em relação às leis de acessibilidade.

Ao colocar o protetor auricular, Juca relatou:

O som de carro é inibido. Aumenta bem mais o visual. Eu estou exclusivamente com o visual. Quando se perde o som, você aumenta a capacidade de pensar antes de fazer qualquer coisa. Com o protetor auricular, dá para fantasiar um pouco do que era a cidade em outro período, sem esse trânsito de veículo, dá até para imaginar o barulho de cavalos, que não devia ser menos barulhento que hoje. Mas é muito desconfortável ficar sem ouvir. Sinto a vibração da rua. Estou sentindo os meus passos. Essa questão da ventilação, da insolação etc. se você presta atenção você percebe muita coisa, mas se não presta, passa batido. (Juca, 2012. Informação verbal)



Figura 93 - Percurso Juca Villaschi – pesquisado colocando protetor auricular



As ambiências são, enfim, apreendidas, pois as sensações emanadas acontecem por movimentos situados em todos os aspectos do espaço, com a corporificação e as relações. Após retirar a venda, Juca nos disse, que apesar de não haver muita dificuldade, foi transcendental poder deixar o corpo ser envolvido por essa atmosfera.

Continuamos e, na menção do “murinho” Juca falou dos espaços abertos e fechados da cidade e do fato de não ser muito comum em outras cidades. Por essa razão apontou Ouro Preto como agradável e, com vários desses locais “de fuga”, considerados pontos estratégicos na cidade, apesar do ruído de carros.

Colocamos a venda nos olhos de nosso pesquisado e, com a sensação de desconforto, pressentiu que iria cair. Porém, ao perceber esse sentimento, aguçou o tato e voltou a um dos roteiros dos Sentidos Urbanos em que uma pessoa disse parecer ter “olhos nos pés”. Percebeu que tem muito barulho e muita irregularidade no chão. Quando retirou a venda, exclamou: “Parece que eu andei quilômetros. Bendita luz! Obrigada Senhor pela minha visão! O mundo é outra coisa. Mas eu adorei! Quando você fica segundos sem visão, você volta a perceber o mundo inteiro. Tudo faz sentido”.



Figura 94 - Percurso Juca Villaschi – Pesquisado vendado.



Diante disso, reiteramos como as sensações são primordiais para se situar e deslocar pelo ambiente, mas, acima de tudo, são importantes na apreensão de mundo e das ambiências. Ao terminarmos, Juca se referiu ao cheiro bom da rua e que parecia ser de cocada e olhou para a luz do fim do dia, referindo-se a ela como agradável e impressionante.

### As Experiências

As experiências foram advindas do ato de percorrer normalmente aquelas ruas e descrever o que via e sentia. Acima de tudo, foi importante o papel de reconhecer novamente aquele local e poder experiênciá-lo toda vez que passar por ali. Ao caminhar com Juca, notamos que a vivência orienta e situa, inclusive nos pequenos detalhes: “em Ouro Preto tem algumas coisas bem características, propaganda eleitorais em carros até hoje, carro de gás batendo o sininho...” No entanto, cada nuance fez com que ele redescobrisse o local e tenha se encantado novamente, querendo revisitá-lo a fim de sempre se surpreender e também poder sugerir transformações para cada local passado.

### Atitudes e impressões

Ao terminarmos o percurso, arguímos ao “pai” dos Sentidos Urbanos de como esse programa poderia contribuir para a acessibilidade da cidade. Ele respondeu com o seguinte trecho:

A concepção do projeto é justamente despertar para outro sentido e que as pessoas voltem a perceber a cidade, valorizá-la ou não, mas realmente retirando os sentidos, você tem outra participação na cidade, outra possibilidade de exploração e é nesse sentido que colabora com a acessibilidade. Eu fico muito satisfeito de ver os Sentidos Urbanos se derramando. (Juca, 2012.)



Figura 95 - Percurso Juca Villaschi

CADERNO DE CAMPO

O caderno de campo foi escrito durante os meses de junho, julho e agosto de 2012 e os dias de observação de rua foram alternados com as entrevistas e a aplicação do método dos Percursos Urbanos Comentados, também realizados nesse período. Tivemos, aproximadamente, 20 dias de observação de rua em que algumas implicações se cruzam com as falas dos sujeitos pesquisados, o que nos possibilita averiguar certas reverberações para a nossa conclusão da análise.

Optamos por alternar os horários de anotações do caderno de campo a fim de captarmos todas as nuances espaciais, sociais e dinâmicas das ambiências das ruas. Como a Rua São José é bastante comercial e está situada no centro da cidade, percebemos muita diversidade em seus diversos modos de apropriação. A Rua Getúlio Vargas também teve suas particularidades, possibilitando-nos captar elementos importantes dos sujeitos e sua interlocução com a rua.

Começamos a nossa observação pelo período da manhã e no final do mês de junho. Embora os últimos e os primeiros dias dos meses sejam mais movimentados, em razão dos trabalhadores que procuram pelos bancos para receberem seus salários, os demais dias são sempre muito parecidos nesse turno. Os passantes da rua sempre optam em transitar pelo lado esquerdo a partir do final da Ponte dos Contos. Acreditamos que isso aconteça pelo fato de o período da manhã ter o lado esquerdo mais iluminado e, por termos pesquisado em uma época de frio intenso, as pessoas buscam o calor do sol para se aquecerem.



Figura 96 - Incidência de pessoas na calçada esquerda da Rua São José



Do princípio das atividades comerciais, por volta das 09 [nove] horas da manhã até às 11 [onze] horas e 30 [trinta] minutos o fluxo de passantes é sempre contínuo, porém há menos circulação de veículos e as pessoas parecem menos apressadas, uma vez que elas sempre param para conversar, principalmente as que trabalham no comércio local.

Notamos sempre a presença de turistas que ficam fotografando tudo o que veem e se encantando com cada detalhe percebido. Eles transitam pela rua e pela calçada, sempre em busca de algo inusitado e por isso não se preocupam tanto com a luminosidade da rua, diferentemente dos habitantes que por ali circulam em seu cotidiano. Acreditamos que essa despreocupação aconteça em razão dos detalhes buscados e que nem sempre se encontram à altura da luz.



Figura 97 - Turistas fotografando na Rua São José

Ao adentrarmos pela Rua Getúlio Vargas, notamos uma diminuição no fluxo de pedestres e do ritmo das pessoas. Nesse local, as pessoas parecem flunar mais e se deliciar mais com a paisagem, mesmo que sejam moradoras da cidade. Elas param para falar ao telefone, para sentarem no “murinho do amor”, para olharem os ateliês espalhados ao longo da rua, enfim, divagam mais no caminhar. Os carros passam com menos frequência, as residências se aglutinam mais e as pessoas parecem acompanhar o ritmo desacelerado da rua.



Figura 98 - Pessoas que param para conversar calmamente na Rua Getúlio Vargas



Figura 99 - “Murinho do amor” no princípio da Rua Getúlio Vargas

No período da manhã, notamos grande quantidade de sacos de lixos deixados nas portas das casas, uma vez que o recolhimento, pela companhia de limpeza da cidade, acontece no findar desse período. Esses sacos, por vezes, dificultam a circulação tanto na Rua São José quanto na Rua Getúlio Vargas. Na parte da manhã também existe mais circulação de caminhões de mercadorias que descarregam as encomendas no comércio local. Eles desencadeiam certa poluição e, às vezes, fazem muito barulho, mas como pesquisamos um trecho bastante comercial, acreditamos que isso se faça necessário, de preferência em um estágio curto de tempo.

No período da tarde, tudo se intensifica na Rua São José. A circulação dos pedestres, de carros, os cheiros, os ruídos, enfim, a rua se torna uma completa mistura de ritmos e sensações. Apesar disso, visualizamos muitos idosos aventurando-se pelo circuito e usando



de alguns pontos estratégicos para descanso, como a Ponte dos Contos, quando esta não está tomada por artistas, com seus trabalhos em exposição. Além dos idosos, pudemos vislumbrar sempre pessoas fazendo uso de bengalas ou muletas. Notamos que essas pessoas possuem pontos estratégicos na rua para o descanso, como paredes e muretas, no decorrer da rua, e que podem ser entendidos como pontos estratégicos das pessoas com alguma mobilidade.

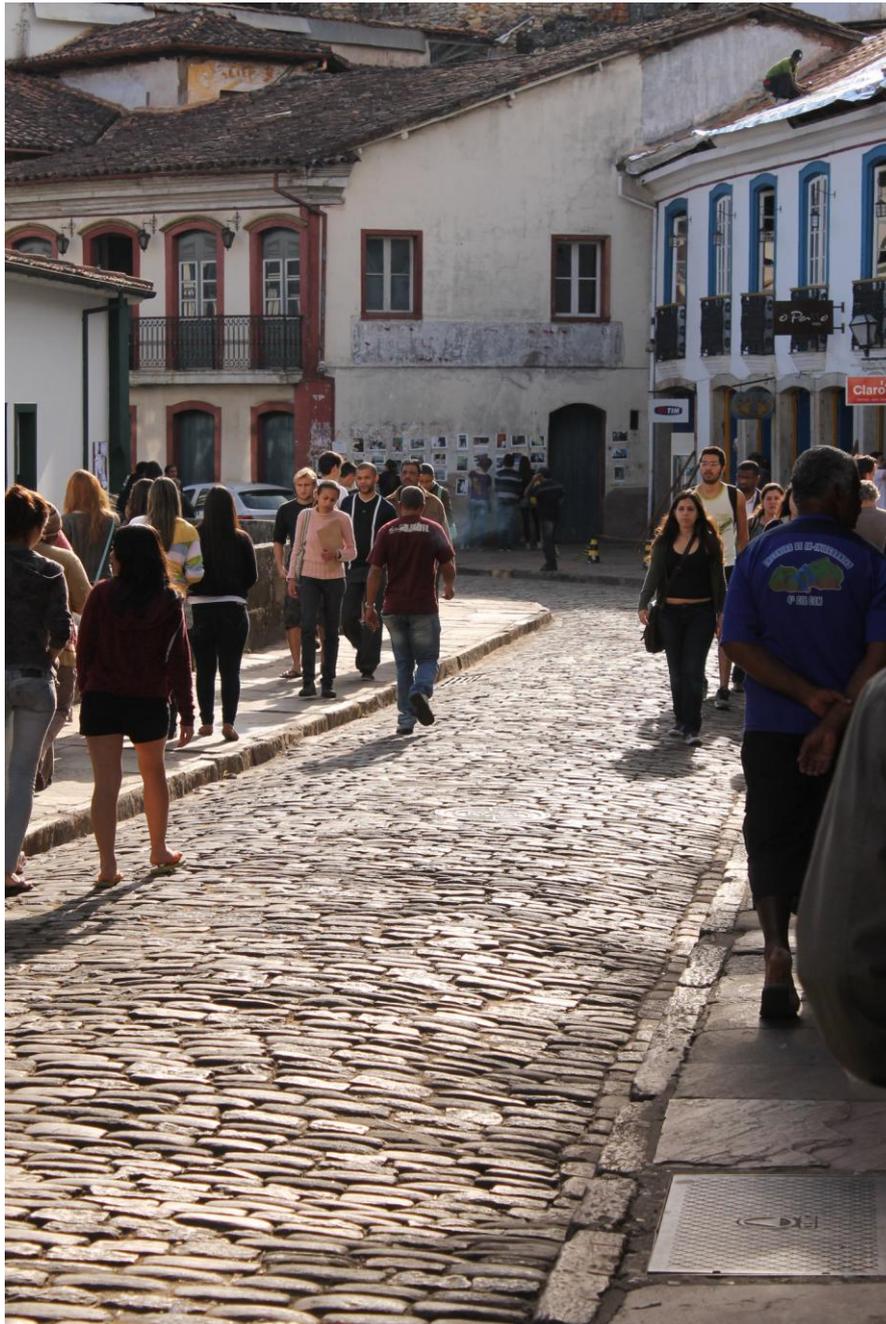


Figura 100 - Período da tarde na Rua São José



Figura 101 e 102 - Idosos circulando pela Rua São José no período de intenso movimento.

Na Rua Getúlio Vargas o movimento é também intensificado nesse período, porém ainda possui menos passantes e automóveis que a Rua São José. Os sons e os cheiros são mais distinguíveis e possibilitam que os identifiquemos com mais precisão. As pessoas continuam utilizando partes da calçada como ponto de descanso, mas os declives são muitos e circular sempre é bastante complicado. Os turistas passam com suas câmeras, mas notamos que, nesse local, fotografam menos e observam mais, o que, para nós, está associado à tranquilidade que a rua emana, apesar das dificuldades de circulação.



Figura 103 - Pessoa idosa utilizando porta como parada de descanso na Rua Getúlio Vargas



No final da Rua São José e começo da Rua Getúlio Vargas, existe um estacionamento de veículos e, nesse local, o ruído e a poluição são grandes. Ademais, as pessoas estacionam em esquinas e rampas, acarretando também na dificuldade da circulação dos pedestres. Muitas pessoas param para conversar nesse “nó” e a sequencia do caminhar, por vezes, é perturbada.



Figura 104 - Parte do estacionamento do começo da Rua Getúlio Vargas

Ao findar do dia, a Rua São José se acalma e as luzes dos bares, dos restaurantes e das casas se entrelaçam para dar uma nova cor à rua. Os sons já não são tão intensos e as músicas suaves tomam conta do ambiente. As pessoas circulam com mais calma e desfrutam aspectos sensoriais do local. A Rua Getúlio Vargas normalmente calma tranquiliza-se ainda mais. No entanto, o local se torna escuro logo após a Fábrica de Chocolates e a circulação, por vezes, é dificultada por esse fator, uma vez que a falta de claridade nos faz enxergar menos os obstáculos que podem estar no caminho.

A realização do caderno de campo causou estranhamento em alguns passantes que olhavam e alguns se arriscavam a perguntar o que estava acontecendo. Quando as pessoas não se aventuravam a perguntar nós íamos até elas e conversávamos, o que nos possibilitou visualizar mais elementos das ruas e enriquecer mais a nossa observação focada nos entremeios dos acessos.



## 19. MAPEAMENTO DAS AMBIÊNCIAS URBANAS.

Vimos que a cidade de Ouro Preto está envolta por uma série de significados que lhe dão um caráter ligado à memória de um passado inegavelmente marcante, constituinte da identidade do país. No entanto, mesmo em meio ao conjunto urbano e arquitetônico que lhe conferem unidade e remetem ao auge do ciclo da extração do ouro, com seu casario e sua forma urbana coerente, ficou evidente nesta pesquisa que a cidade é composta de recantos peculiares, cada qual com sua ambiência própria e diferenciada.

A observação de cada ambiência e cada particularidade desses espaços possibilitou o entendimento das apropriações e afetações que as pessoas desenvolvem pelo Lugar. Assim, ao examinarmos a cidade histórica mineira tricentenária, observamos aspectos únicos e idiossincráticos ligados a essas ambiências do físico, do emocional, do cultural, do histórico e principalmente do humano e seus movimentos situados nesse invólucro de elementos sensoriais.

De fato, por ser uma cidade com abundância de arquitetura do século XVIII e urbanização do mesmo período, notamos que o ambiente físico possui ruelas e becos intercalados com casario colonial barroco que servem de palco às relações cotidianas. História e tradições estão por todos os cantos e ainda influem em atitudes e gestos dos cidadãos, mesmo aqueles que estão somente de visita, uma vez que se apossam do espaço e dele se tornam entes dos conflitos e consensos cotidianos.

Diante disso, as ambiências urbanas da cidade perpassam nuances que abarcam o físico representado por ruas estreitas; casarios reconhecidos pelo patrimônio cultural; aspectos sensoriais envoltos nos ambientes; elementos contemporâneos como fiação de luz, internet, carros, placas de trânsito incorporadas ao local; e as pessoas que se envolvem em todos esses sentidos e fazem o enriquecimento da ambiência.

Como foi dito, nossa pesquisa teve por recorte espacial as ruas São José e Getúlio Vargas e foi nela que aplicamos as metodologias escolhidas para coletar os dados sensoriais e emocionais dos usuários: o método dos Percursos Comentados (THIBAUD, 2002) e o método dos roteiros sensoriais, oriundo do Programa Sentidos: Patrimônio e Cidadania (2008). Além disso, usou-se o método de diagnóstico de barreiras de acessibilidade em áreas urbanas desenvolvido por Duarte, Cohen, Brasileiro e Silva (2013) para o levantamento físico dos percursos.

Apesar dos métodos terem se mostrado eficientes na coleta de preciosas informações, nos pareceu necessário resumir, de forma gráfica, o resultado dessas manifestações, a fim de permitir uma análise mais apurada em função do suporte espacial constituído pelos



percursos efetuados por nossos informantes. Assim, decidimos usar uma variação da metodologia de mapeamento denominada "mapeamento das manifestações", desenvolvida pelo Laboratório Arquitetura, Subjetividade e Cultura, LASC<sup>40</sup>, que consiste em espacializar em planta baixa, gráficos ou desenhos as manifestações de afeto, as relações interpessoais ou qualquer outro evento social que ocorra em campo, tornando mais claras as situações de interdependência de fatores emocionais, culturais e espaciais e permitindo a emergência de situações subjetivas a serem mais facilmente exploradas. Foi inédito, contudo, o uso desse mapeamento em superposição com o mapeamento de diagnóstico de barreiras e, para tanto, foi necessário o desenvolvimento de alguns ícones que tiveram o intuito de tornar mais clara a compreensão das manifestações registradas.

As ambiências são formadas pelos aspectos físicos, sensoriais, culturais e sociais interconectados em um dado espaço. Entretanto, sem a corporificação e a relação dos sujeitos, não podemos apreendê-las e, por conseguinte, transcrevê-las e estudá-las não se configura em tarefa fácil. Por essa razão, optamos pelo mapeamento sistêmico da ambiência, observando principalmente a acessibilidade diante do patrimônio cultural e, em alguns momentos, o olhar do visitante perante a inclusão no espaço tombado. Assim, conseguimos categorizar a ambiência das ruas pesquisadas em um mapa, e, conseguimos perceber a importância dessa atmosfera para a circulação do espaço, a apropriação e afetação, algumas vezes repúdio pelo local, mas principalmente notar como os sujeitos a sentem e atribuem seus valores de acordo com ela.

Para tanto, utilizamos símbolos de acessibilidade demarcados previamente pela observação segundo metodologia do Núcleo pró-acesso, como inclinação acentuada, degrau, buraco, barreira aérea, objeto muito alto e passagem estreita; ícones para sensações, emoções e afetos; marcação dos sentimentos e manifestações anotadas exatamente nos locais onde elas foram ditas; optamos por juntar todos os informantes num mesmo mapa para verificar a coincidência - ou não - de manifestações no mesmo local; e com isso criamos um esquema cujo entendimento remetesse ao processo de apreensão da ambiência e como ela se manifesta de forma a interferir em todos os entremeios do espaço.

Segundo Thibaud (2004), a ambiência é somente representação se não for vivenciada e experienciada em todos os seus entremeios e particularidades. Diante disso, afirmamos que as cidades, de uma forma geral e as ruas pesquisadas, de uma forma particular, possuem uma ambiência própria e varia de acordo com períodos do dia e com as interferências realizadas em seu espaço.

---

<sup>40</sup> Laboratório Arquitetura, Subjetividade e Cultura, grupo de pesquisa do Proarq/ UFRJ, coordenado pela Profa. Cristiane Rose S. Duarte e registrado no diretório de grupos do CNPq.



Em nossa pesquisa, percebemos a ligação das ambiências com os símbolos urbanos, naturais e humanos. Algumas placas, sinais de trânsito, ventos, luzes, cheiros e pessoas em movimentos situados nos fizeram captar a ambiência do local. Placas indicativas de lojas; o alargamento da rua; a circulação do vento em locais abertos durante o trajeto, como na Ponte dos Contos e no Murinho do Amor; cheiros de lojas e lanchonetes em vários pontos das ruas; a incidência da luz do sol durante o dia e dos postes à noite; pessoas de todos os tipos se relacionando entre elas e se relacionando com o espaço; enfim, tudo isso foi notado como componente da ambiência das ruas históricas pesquisadas.

Ao examinarmos atentamente os ícones utilizados em nosso mapeamento, observamos nas barreiras físicas, postes plantados no meio da calçada ao longo de toda a Rua São José, porém com concentração do lado esquerdo – sentido São José-Getúlio Vargas. Na Rua Getúlio Vargas notamos postes por todo o trajeto, mas espalhados de forma aleatória. Esses postes, ao nosso ver, dificultam a transposição do pedestre, uma vez que toma parte da calçada, diminuindo o espaço de circulação. As demais barreiras físicas foram: degrau no começo da Rua São José, e também no começo, meio e fim da Rua Getúlio Vargas; passagem estreita na Ponte dos Contos, e princípio, meio e em alguns locais das calçadas da Rua Getúlio Vargas; inclinação acentuada um pouco antes da barreira aérea no meio da Rua Getúlio Vargas, em consequência de uma placa de trânsito muito baixa; e vários buracos na calçada ao longo de toda a Rua Getúlio Vargas.

Notamos que as principais barreiras físicas estavam concentradas, em sua maioria, na Rua Getúlio Vargas, pois ela ainda não havia sofrido reforma, como a rua adjacente. Apesar disso, ainda encontramos postes espalhados nas calçadas da Rua São José e uma passagem estreita na Ponte dos Contos, que, com o alargamento da calçada, o nivelamento e concerto do piso, havia um favorecimento maior da circulação.

As barreiras físicas, entretanto, não foram exclusivamente as únicas a interferirem na acessibilidade. Vislumbramos que elas se intercalam a outros sentimentos, uma vez que inseridas dentro da ambiência do lugar, o espaço concreto e as sensações estão interconectados e fazem parte do processo de deslocamento. Assim, em alguns locais com postes e estreitamento, notamos na fala dos sujeitos e em nossas observações a existência de mais barreiras atitudinais, sensação de apinhamento, e, conseqüentemente, sentimento de repulsa. Notamos a amenização desse sentimento com relação às barreiras em locais menos povoados, como em boa parte da Rua Getúlio Vargas.

Mas a repulsa também se relacionou com a exacerbação dos ruídos, da aglomeração das pessoas em burburinhos pela calçada, por cheiros desagradáveis e pela oscilação da temperatura do dia. Percebemos essas nuances em vários momentos da Rua São José,



porém na Rua Getúlio Vargas percebemos uma concentração somente em seu princípio. Elementos explanados e entendidos como parte da ambiência do lugar, porém, em grande parte como dificultadores da circulação.

As sensações que surgem diante da ambiência sensível de um espaço com dificuldades na acessibilidade, no entanto, não são somente ruins; elas podem também ser deveras aprazíveis. De uma forma geral, sentimos cheiros agradáveis na Ponte dos Contos e na altura de algumas lanchonetes da Rua São José, e também na Fábrica de Chocolates da Rua Getúlio Vargas; notamos a harmonização dos sons também na Ponte dos Contos, na intersecção com a Rua Teixeira Amaral e em parte do lado esquerdo da Rua São José, e na Rua Getúlio Vargas, percebemos essa harmonização no Murinho do Amor, a partir do meio da rua e no final também. Vislumbramos alguns pontos de escuridão na Rua Getúlio Vargas, mas também a predominância de relatos com relação à luz, principalmente do lado esquerdo da Rua São José, lado direito da Rua Getúlio Vargas e locais com cruzamento de outras ruas. Como pesquisamos em pleno inverno, notamos que, mesmo com a abundância da luz do sol, a sensação de frio predominava durante todo o percurso, o que não interferia em relações com ambiente, dada a grande manifestação de afeto pelo lugar. No começo da Rua São José, no Murinho do Amor, na Fábrica de Chocolates, em quase toda a extensão da Rua Getúlio Vargas, enfim, muita afetação pelo Lugar, que percebemos em decorrência desses aportes dos sons e cheiros agradáveis, luz do sol e também da sensação de espaço livre, intimamente relacionado com o prazer.

Essas manifestações, tanto de repulsa quanto de afeto, embora concentradas em determinado pontos das ruas, elas podem ser entendidas como parte de um contexto das ambiências que produzem e reproduzem sentimentos em razão das relações com o meio concreto, sensorial, social, cultural e possibilitam estratégias de deslocamento no espaço. Diante disso, acreditamos na apropriação dos transeuntes, mesmo com as dificuldades de deslocamento, pois como afirma Pol (1996), a apropriação vem da necessidade do indivíduo de se diferenciar do outro, demarcando seu território e criando referenciais estáveis, que o ajudam na orientação e preservação de sua identidade.

Essa apropriação, diante da ambiência, possibilita a transformação do espaço em Lugar. Segundo Tuan (1983), quando o espaço se torna inteiramente familiar ele se transforma em lugar, pois damos a ele significado. O autor nomeia essa relação de topofilia o que pressupõe a valorização dos lugares com valor identitário, cultural e de memória.

A partir das pesquisas com os entrevistados e com aqueles que realizaram os percursos, percebemos que eles elencaram os elementos componentes da ambiência e se afetaram e apropriaram do espaço, mesmo quando se queixaram. As pessoas, de uma forma geral,



apontaram questões problemáticas do ambiente construído, mas disseram entender os conflitos e consensos da urbe e ainda acrescentaram a importância patrimonial como categoria primordial de se pensar qualquer interferência de forma harmônica com o meio tombado.

Outro fator importante analisado, diante do mapeamento das ambiências, é que elas foram e são capazes de possibilitar que as pessoas criem estratégias de deslocamento pelo local. Sejam as pessoas com deficiência ou não, moradores ou não de Ouro Preto, as pessoas puderam se orientar com base nos aspectos sensoriais e pela identificação com o físico. Esse aspecto somente é possível uma vez experienciando a ambiência que torna o ambiente legível.

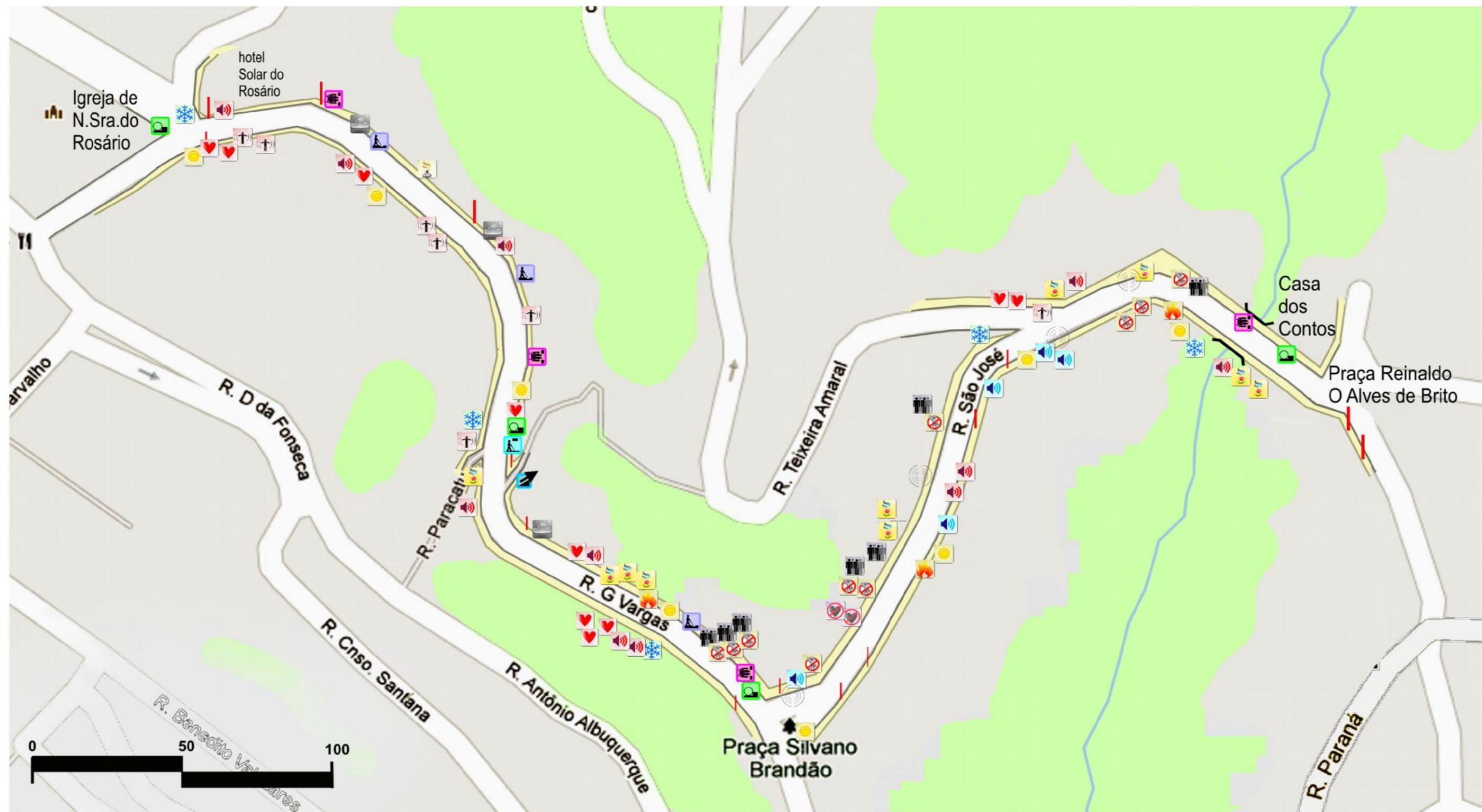
Por intermédio do ato de experienciar a ambiência, torna-se possível criar uma identidade com o lugar. Quando as pessoas disseram que o local, apesar de difícil de circular, é um lugar agradável e que traz boas sensações, elas estavam se identificando em razão do outro, que pode ser o próprio espaço ou as pessoas que ali estão inseridas. Mesmo o espaço ainda carente de melhorias e as atitudes dos cidadãos ainda carecerem de reflexão quanto aos demais. A ambiência possibilita criar elementos de identificação a partir de estratégias de deslocamento e orientação pelo Outro, que ora colabora, ora não; mas que, no processo de alteridade, contribui para o de identidade.

O movimento, no entanto, pode ser contrário, ou seja, as pessoas podem não se sentir aceitas, admissíveis, ter credibilidade por meio da negociação direta com os outros. Embora os pesquisados tenham apontado sentimentos com relação ao espaço percorrido, alguns se mostraram desapontados com o meio despreparado para o exercício da convivência e as atitudes pessoais dos passantes. Esses fatores, por vezes, foram complicadores da apropriação, mas, como acima mencionado, as ambiências coadunam com a criação de estratégias e todos, mesmo os visitantes, disseram ser as ruas, e a cidade de uma forma geral, um espaço propício para o relacionamento com os demais.

O desafio é adequar o espaço para a mais plena afetação. Embora a Rua São José esteja se adequando, muitas coisas ainda precisam ser feitas, não somente no meio físico, mas nos aspectos sensoriais e informacionais envolvidos também na ambiência urbana. De acordo com Cohen (2006), o corpo e a motricidade são importantes para o estabelecimento de uma relação afetiva com o ambiente, o que nos faz pensar na ambiência enquanto força motriz da experiência dos corpos no espaço. Quanto mais diversificadas forem as ambiências, mais afetividade nos espaços públicos, e maior o sentimento de apego por parte dos sujeitos.



Ao nosso entender, as ambiências urbanas das ruas estudadas coadunam para além da apropriação e afetação, elas possibilitam que as pessoas reflitam sobre o lugar de forma consciente. Mesmo que seja difícil de mensurá-la, ao corporificar-se, o sujeito funciona como a “mola” das melhorias. Percebemos isso nas falas das pessoas que criticaram o local e a interferência ainda incipiente da Rua São José, mas diante disso sugeriram, apontaram e refletiram sobre o lugar e isso somente é possível por meio do corpo situado na ambiência desses locais que vão gerando, à medida que as pessoas vão se apropriando, mais conscientização do ser ativo e pertencente ao meio.



Legenda\*

- |  |                      |  |   |
|--|----------------------|--|---|
|  | Inclinação acentuada |  | Passagem estreita                           |
|  | Degrau               |  | Barreiras atitudinais (pessoas aglomeradas) |
|  | Buraco               |  | Postes plantados no meio da calçada         |
|  | Barreira aérea       |  | Fonte sonora identificada pela pesquisadora |
|  | Objeto muito alto    |  |   |

Mapeamento das ambiências sensíveis e afetivas  
(Segundo manifestação dos informantes)

- |  |                   |  |                      |  |  |
|--|-------------------|--|----------------------|--|--|
|  | Sensação de frio  |  | Som agradável        |  | Manifestação de afeto pelo Lugar               |
|  | Sensação de calor |  | Barulho desagradável |  | Manifestação de repulsa                        |
|  | Luminosidade      |  | Cheiro agradável     |  | Sensação de apinhamento ou sentir-se empurrado |
|  | Escurecimento     |  | Cheiro desagradável  |  | Sensação de espaço livre                       |

\*Com base na metodologia de diagnóstico de acessibilidade (Duarte, Cohen, Brasileiro & Silva, 2013)

Figura 105 - Mapeamento das Ambiências Urbanas



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

### *Sugestões de acessibilidade para um patrimônio cultural [mais] inclusivo*

Um dos objetivos desta pesquisa foi o de gerar sugestões e indicações para uma possível adaptação das Ruas São José e Getúlio Vargas. No entanto, apesar da pesquisa ter produzido uma grande quantidade de material com esta finalidade, entendemos que nossa missão aqui seria muito mais a de pincelar apenas as direções dessa adaptação do que a de detalha-la. Afinal, existem manuais e normas muito ricas no que concerne ao detalhe e, diante disso, o que uma cidade histórica carece, na verdade, é de um pensamento que norteie as matizes iniciais de um planejamento em prol da inclusão de todos.

Como enfatizamos ao longo desta dissertação, nós buscamos trabalhar com o conceito de Desenho Universal, pois acreditamos na necessidade da adequação da cidade para todos. Atrelado a isso, acreditamos na importância de captar nuances particulares de alguns sujeitos pesquisados e analisados na quarta parte de nosso trabalho. Nessas especificidades, conseguimos vislumbrar questões, a nosso ver, importantes do patrimônio arquitetônico e urbano, bem como do turismo inclusivo no viés do Turismo para Todos, voltando para as melhorias já instauradas, mas principalmente para as deficiências do espaço.

A partir de nossas análises, percebemos que várias são as medidas que podem ser implementadas pelo poder público e pela população, pois buscar acessibilidade é também pensar em soluções criativas em consonância com leis e normas, inclusive leis de preservação do patrimônio cultural.

Para essas questões, e dos pontos levantados pelas pessoas com deficiência, acreditamos que a base das adaptações em cidades históricas deve partir do traçado e da criação de Rotas Acessíveis, pois esta é uma das soluções de acessibilidade mais completas e importantes.

Considerando as ruas pesquisadas e a pesquisa que está na base desta dissertação, imaginamos soluções nas quais a cidade histórica fosse dotada de Rotas Acessíveis interconectadas em uma espécie de rede, em que edifícios e trajetos fossem 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 em harmonia com as políticas de preservação do patrimônio cultural e também do turismo inclusivo, 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, pois as políticas do patrimônio cultural assumem uma postura de preservação aliada aos usos dos lugares, como notamos na fala do representante do IPHAN, J. B. Percebemos 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 acessíveis, 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.

Nas Rotas Acessíveis, propomos condutas que prezem pelos aspectos físicos, atitudinais, sensoriais, de informação e de comunicação para todas as pessoas. Questões colocadas pelas pessoas com deficiência visual, como rachaduras e desníveis em calçadas; tampas quebradas, escorregadias e também escuras, podendo ser confundidas com buracos por pessoas com baixa visão ou com deficiência visual; e falta de sinalização podotátil e sinalização sonora, são alguns dos exemplos da problemática do ambiente.

Quanto aos quesitos que atendem às pessoas com mobilidade reduzida ou deficiência física, esta pesquisa mostrou que esses devem ser analisados buscando sempre a harmonização com os bens tombados. Uma vez que as cidades comportam elementos de melhor funcionalização dos aspectos urbanos, como placas de trânsito, semáforos, lixeiras etc., acreditamos que os equipamentos para a acessibilidade também podem ser incorporados para mais humanização da urbe. Atendendo aos requisitos de inclusão como fator de uso dos locais, cremos que não se configure em infração quanto às questões de preservação, pois as cidades devem ser pensadas para os conflitos e consensos, seja dos nativos ou de turistas, e, dessa forma, acessibilidade, patrimônio cultural e turismo podem andar lado a lado.

Como colocado pelas pessoas surdas e também pelos turistas que acompanhamos, o despreparo da comunicação e da informação é um problema grande nas cidades. Coadunamos com nossos sujeitos quando eles enfatizam a necessidade de mais pessoas capacitadas para o atendimento ao surdo, seja para os moradores ou para os visitantes; com a criação de mais postos de atendimento ao visitante com ou sem deficiência; e mais trabalho em relação à educação ambiental que almeje pessoas mais entendidas das diferenças presentes em todos os espaços.



Por esses e outros aspectos, a criação de Rotas Acessíveis em rede poderia se configurar em solução mais viável para o atendimento do público de uma forma geral, tendo em conta também todos os pormenores das políticas de preservação do patrimônio cultural.

### Rotas Acessíveis

Com base nas ruas pesquisadas e almejando melhorá-las, bem como propiciar deslocamento adequado até elas, as Rotas Acessíveis dentro da ambiência da cidade histórica da cidade de Ouro Preto teriam o potencial de ir além da formação geográfica da cidade, com a inclusão de trajetos dotados de caminhos e calçadas circuláveis e, quando isso não fosse possível, a continuação do percurso seria feita por transportes adaptados. Nos pontos de ônibus que já existem e foram criados em harmonia com a preservação do patrimônio cultural, haveria a inserção de sinais sonoros, rampas de acesso com sinalização tátil e de alerta e pessoas capacitadas para atender ao público com deficiência, seja ele morador ou turista. Nesses mesmos locais, a indicação seria de colocar postos com informações de atrativos turísticos com mapas em Braille e cor contrastante. As formas de comunicação para o turistas teriam um atendimento abrangente, em que os visitantes de uma forma geral fossem beneficiados a fim de melhor conhecer e fruir pela cidade.

As medidas aqui sugeridas como possibilidades de tornar a cidade mais acessível compreenderiam também a criação de uma Rota partindo do Terminal Rodoviário da cidade, contendo este os mesmos elementos funcionais de acessibilidade que os pontos de ônibus. Além desses atributos, propomos a inserção de táxis adaptados que atenda as pessoas com deficiência física.

Durante todo o percurso a comunicação acessível seria prezada em todas as formas: tátil, visual e sonora para não apenas facilitar a informação daqueles que possuem alguma dificuldade cognitiva, mas, também, para instruir o morador da cidade sobre a maneira de se conviver com a diversidade. Sugerimos essa implementação atendendo boa parte da Rota, inclusive na oferta turística, a fim de beneficiar também o visitante com deficiência.

Embora não tenhamos trabalhado com o comércio, os atrativos e os estabelecimentos turísticos, a Rota Acessível na cidade, de forma geral, e nas ruas pesquisadas, em particular, é parte de um circuito de alto fluxo de pedestres. Por essa razão, alguns dos agentes que trabalham no comércio e setor turístico, assim como algumas pessoas envolvidas de uma maneira ou de outra com a exposição e preservação do patrimônio cultural, poderiam ser capacitados com a Língua Brasileira de Sinais, LIBRAS, para melhor atender ao público com deficiência auditiva.



Reiteramos que todas as modificações propostas até aqui obedecerão 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, mas nos pautamos o tempo todo pela ambiência do local que acarreta sentimento de pertencimento a partir da apropriação e afetação. Logo, toda e qualquer sugestão se baseia para além do físico, mas por aspectos históricos e emocionais do local.

Em todos os âmbitos da Rota estamos prezando na ambiência dos locais como aquilo que preenche as relações e os convívios específicos de cada ambiente. Logo, ao pensarmos a acessibilidade nos entremeios patrimoniais e turísticos, devemos também atentar para os aspectos sensoriais e consultar os sujeitos que convivem em cada Lugar, e, a partir deles, levantar quais são as melhores medidas para que a cidade se torne mais acessível e, principalmente mais humana.

Por meio das colocações dos sujeitos e levando em consideração as ambiências urbanas, buscamos uma Rota Acessível em que as pessoas com deficiência estejam vinculadas a história e aos valores trazidos pela memória invocada pela atmosfera que precede o Lugar. Nesse ínterim estaremos contribuindo para a identidade de cada um que é constituída pela memória, uma vez que este sentimento é despertado em função de vivências, que geram lembranças e, por fim, reconhecimento e pertencimento.

De acordo com Pollak (1992, p. 5), “A construção da identidade é um fenômeno que se produz em referências aos outros, em referências aos critérios de aceitabilidade, de admissibilidade, de credibilidade, e que se faz por meio da negociação direta com os outros”. Por essa razão pensamos nas Rotas Acessíveis que atendam ao Desenho Universal, pois acreditamos na importância da diversificação dos espaços para os mais diferentes corpos: são eles que irão contribuir para a construção da identidade em relação a todos que enriquecem a ambiência do Lugar.

Os aportes fenomenológicos também são prezados dentro da Rota Acessível, uma vez que são as sensações e as percepções condicionantes da apreensão da ambiência, que nos leva a uma relação afetiva com o ambiente. Para tanto o meio precisa estar preparado e a nossa proposta visa abarcar a sintonia corpo e espaço e, a partir dessa fenomenologia perceptiva, entendendo que ambos não são dissociados, estão imbricados no tempo, e as práticas de vivência estão atreladas ao que se convencionou como ser-no-mundo, atributo importante na apropriação e afetação.



Ao nos voltarmos para as ambiências notamos as diversidades e as particularidades dos locais e julgamos que a acessibilidade ainda é incipiente, mas caminha devagar para a melhoria, haja vista a reforma da Rua São José.

Além dos aportes físicos, nos atentamos para os entremeios sensoriais que enriquecem a urbe e coadunam para melhorias na acessibilidade. Ao mapearmos as ambiências urbanas das ruas pesquisadas na cidade histórica de Ouro Preto, buscamos entender o que Amphoux (2004) afirma ser o componente dessa atmosfera, ou seja, as sensações térmicas, lumínicas, sonoras, mas também culturais e subjetivas, como afirma Duarte (2004) que envolvem um determinado lugar e seus ocupantes através de movimentos ininterruptos e como isso colabora para a mobilidade, buscando repercutir em toda Rota Acessível.

Nesse ínterim, tivemos a chance de entender que a os entremeios da cidade histórica, permeada pelo patrimônio cultural permite que a ambiência seja um misto dos elementos colocados por Amphoux e Duarte em harmonia com a importância de se manter um legado contribuinte para a formação do sujeito e de sua identidade. Esses elementos foram colocados pelos pesquisados dos percursos como preponderantes na circulação. Diante disso, colocamos a nossa posição de atinar para as reformas físicas sem desmerecer os fatores sensoriais da ambiência que induzem a mais percepção, cognição e consequentemente mais apropriação do Lugar tombado, levando em consideração que eles são considerados significativos e são compreendidos como locais vivos, em constante transformação, no qual as marcas do tempo se fazem presentes em construções, obras de arte, histórias e estética.

Assim, as diversas modificações em prol da acessibilidade na cidade de Ouro Preto deve levar em consideração essa ambiência permeada pelo patrimônio cultural. Acreditamos na importância da diversidade de uma ambiência, pois isso contribui para mais afetividade com o Lugar e, consequentemente, mais acolhedora ela será. Acolher está intimamente atrelado ao sentido de receber o outro, convivendo com o diferente. Ao acolher estamos sendo hospitaleiros e de acordo com Thibaud (2004), a hospitalidade de um lugar trata-se de um movimento duplo de acolhimento e de desenvolvimento: acolhimento dos corpos que envolvem sentimentos, de bem-estar ou mal-estar e desenvolvimento de gestos que sensibilizam formas de se estar junto. Assim, ao propormos melhorias, estamos coadunando com o caráter acolhedor da cidade histórica de Ouro Preto, podendo contribuir para o sentimento de pertencimento do sujeito e ser capaz de atrair cada vez mais pessoas para os seus entremeios.



Acreditamos, portanto, que a ambiência da cidade de Ouro Preto, mais especificamente das ruas pesquisadas deve ser trabalhada sempre nesse movimento de acolher os mais variados sujeitos, prezando pela acessibilidade, mas sem menosprezar a importância patrimonial. A ambiência precede e condiciona os espaços e pelo corpo situado é apreendida diante dos aportes fenomenológicos. Dessa forma, corroboramos para o enriquecimento da ambiência à medida que o sujeito no espaço é a própria condição da percepção organizada e esse entendimento visa a própria motricidade do corpo próprio e a espacialidade do mundo percebido. Por essa razão, cremos e compactuamos com a percepção do corpo situado como forma de enriquecer a ambiência a fim de nos possibilitar criar recursos para as melhorias espaciais que visam as pessoas com deficiência e a inclusão de uma forma geral.

### Últimas considerações

Ao analisarmos a ambiência urbana e entendermos que ela é somente apreendida pelo processo de corporificação, direcionamo-nos para as especificidades das cidades históricas e seu significado enquanto patrimônio cultural. Dessa forma, partimos em busca de entender como o corpo deficiente consegue se envolver na ambiência de uma cidade histórica por meio dos processos perceptivos e do respaldo técnico de intervenção física de um espaço urbano.

Segundo Tuan (1983) os princípios fundamentais da organização espacial se encontram em dois tipos de fato: a postura e a estrutura do corpo humano e as relações entre as pessoas. "O Homem como o resultado de sua experiência íntima com o seu corpo e com outras pessoas, organiza o espaço a fim de conformá-lo a suas necessidades biológicas e relações sociais" (p. 80). Com base nesse entendimento, 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 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).

Nesse viés, analisamos também o visitante que, tendo em conta as potencialidades de atratividade do patrimônio edificado e urbano, também deve ser pensado e entendido como elemento humano do espaço, e por ele pensar as estratégias de acesso, uma vez que a interpretação do local se dá através da fruição que somente é possibilitada mediante um local projetado para todos igualmente. 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 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 o turismo.

De acordo com a Carta do Turismo Cultural, de 1976, o turismo é um fenômeno propício para exercer uma influência altamente significativa no patrimônio cultural de uma cidade. Uma vez que essa atividade seja bem planejada, será ela importante na proteção e preservação dos bens, ao passo que se torna um importante atrativo para esse público e, dessa forma, é mantido e preservado se tiver esse elemento humano presente. (ICOMOS BRASIL, 1976).

Replicando Menezes (2004), o turismo cultural é uma experiência estimuladora e, ao mesmo tempo, ontológica. Assim o planejamento turístico atual jamais poderá prescindir dessa complexidade formadora de prever seus novos atrativos e as formas de revitalizar os antigos, evidenciando a importância de pensar os aportes cognitivos do conhecer, aliando ao usufruto do espaço de um patrimônio cultural acessível. Embora as cidades históricas não tenham sido construídas numa época em que houvesse a preocupação com o acesso

de pessoas com deficiência, nem mesmo o turismo, torna-se, portanto, importante considerar nos dias atuais a experiência da totalidade de visitantes em potencial.

Ao nos voltarmos para a análise da ambiência da cidade histórica de Ouro Preto, Minas Gerais, concluímos que a falta de acessibilidade muitas vezes é mascarada pela desculpa do relevo acidentado e da rigidez das políticas de preservação do patrimônio cultural, justificativa recorrente no discurso do poder público. Se fosse assim, a cidade também não teria sido tão modificada para atender ao fluxo de veículos, pois o trânsito a nosso ver, também é fator importante na atual conjuntura das cidades, mas não deve prescindir discussões frente às políticas públicas e patrimoniais, assim como as ações em prol da acessibilidade.

Ao utilizarmos da pesquisa etnográfica e seus métodos da observação participante e do caderno de campo, e trazermos também etnotopografia, bem como instrumentais importantes na pesquisa qualitativa, como entrevistas e questionários, conseguimos apreender dos informantes muitas queixas e também angústias, descrença e descrédito com relação às ações do município relacionadas à acessibilidade. Vimos também que ainda há a sensação de segregação ou preconceito para com as pessoas com deficiência. Essas questões também emergem da falta de iniciativa do poder público e também dos órgãos de preservação patrimonial em fomentar projetos de acessibilidade. Outra questão importante, que surgiu na quase totalidade das narrativas coletadas pela pesquisa, aponta para a questão da necessidade de programas de conscientização ou ações de Educação Patrimonial voltadas para a inclusão.

De fato, não é de hoje que se fala de Educação Patrimonial nas escolas. Desde a tenra idade, com crianças menores de 10 anos, esse processo existe como forma de conscientização da necessidade de valorizar o patrimônio cultural da nação e de sua preservação. A Educação Patrimonial utiliza-se de parte da experiência e da vivência do aluno, que segundo Benjamin (1994) leva à apropriação e ao pertencimento e, por conseguinte, à valorização. No entanto, o que nossa pesquisa sugere é que a Educação Patrimonial, além das propostas de sensibilização e ações em prol da identificação dos sujeitos com os bens tombados, seja elaborada de forma a conscientizar a todos sobre a importância do acesso de todos os cidadãos à cultura e à cidadania, com ações e propostas de conhecimento e reconhecimento da acessibilidade. Primeiramente, entendemos que as ações precisam ser feitas pensando nas pessoas com deficiência como parte da unidade humana da urbe para favorecer a inclusão; em seguida, as iniciativas devem ir de encontro à atenção às leis de inclusão aliadas às políticas preservacionistas e, como a união desses elementos, é possível e viável.



Em vistas às ações de Educação Patrimonial nas escolas da cidade de Ouro Preto, além de projetos do IPHAN que partem dessa proposta pedagógica, como o próprio programa Sentidos Urbanos: Patrimônio e Cidadania, inserir a acessibilidade seria mais uma forma de enriquecer às investidas na preservação do patrimônio cultural. Pensar em manter as características e essência de uma cidade tombada e reconhecida como Patrimônio da Humanidade é pensar em funções que a mantenham viva em harmonia com as funcionalidades necessárias para a vivência dos cidadãos. Assim, abrigar acessibilidade para os moradores e para o turismo inclusivo é também acolher necessidades que podem beneficiar as pessoas e também a preservação dos bens.

Entretanto, as ações de Educação Patrimonial necessitam ser implementadas antes com o poder público, uma vez que são os envolvidos nessa esfera que normalmente formulam os projetos de acessibilidade. Nossa pesquisa mostrou que há sempre um discurso do poder público enaltecendo a importância da acessibilidade, mas na prática, notamos certa relutância em viabilizá-la. Na fala de um de nossos entrevistados, o representante da Secretaria Municipal de Turismo, J. S. V., por exemplo, vislumbramos despreparo e falta de interesse por parte da secretaria em pensar pouco no turista com deficiência, que hoje representa um nicho de mercado bastante crescente, segundo dados do Ministério do Turismo. Ademais, a secretaria não busca aliar forças com outros órgãos envolvidos na questão da acessibilidade da cidade, demonstrando assim desinteresse no tema.

Da mesma forma, não somente o representante da Secretaria Municipal de Turismo, mas também o representante da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Patrimonial, F. G. e o representante de alto cargo do escritório técnico do IPHAN em Ouro Preto, J. B. que se disseram bastante sensibilizados com a causa da cidade histórica mais acessível. Belas frases, discursos veementes, mas que algumas vezes não apontavam ações concretas. Diante desses aspectos, indagamos uma questão que atualmente permeia as ações de acessibilidade: será que esse tema virou lugar-comum e o que importa atualmente são os discursos em prol da inclusão ao invés da ação?

Colocamos essa problematização, pois em nossa pesquisa de campo notamos pouca evolução das melhorias e adaptações acessíveis. No entanto, sabemos que, por um lado, existe a adoção de uma postura consciente em razão das lutas pela melhoria da acessibilidade, e por outro, entendemos que a burocracia em transformar propostas em ações por vezes se configura em entrave para a efetivação de projetos, como vimos acerca da reforma da Rua São José.

Como bem afirmou J. B., a acessibilidade não contempla somente os cadeirantes ou as pessoas com deficiência visual, mas todos os cidadãos que participam dos conflitos e



consensos da cidade e dessa maneira a enriquecem cada vez mais. Assim, retomamos a importância da acessibilidade em ações de planejamento urbano e de Educação Patrimonial e usamos estas linhas da dissertação como mais um veículo para que o tema seja constantemente discutido por toda a população que ainda segrega e não enxerga que a acessibilidade beneficia a todos.

Em relação às pessoas não ligadas ao poder público, mas envolvidas na questão da acessibilidade, percebemos boa vontade e persistência nas ações, mas notamos também falta de informação, algumas limitações, e alguns equívocos que acreditamos ser um dos agravantes para que a questão da acessibilidade possa ser desenvolvida a contento, principalmente em cidades históricas. Por exemplo, o presidente da Associação das Pessoas com Deficiência da cidade de Ouro Preto, ACODOP, João Avelino, é uma pessoa consciente e engajada em ações de acessibilidade, porém são poucos os estímulos em prol das melhorias, dada a escassez de assistência por parte do poder público, de organizações não governamentais ou outros organismos. Além disso, a morosidade dos resultados, ocasionada por grande burocracia, influencia na persistência da caminhada, tornando-se um grande problema.

As pessoas ficam desmotivadas quando algum projeto é adiado e acabam se ausentando dos encontros para a discussão de novas propostas. Esses entraves, a nosso ver, diminuem ainda mais o interesse pelo apelo à acessibilidade, uma vez que quando não existe devolutiva positiva, as pessoas tendem a desanimar. Essa burocracia, no entanto, é amenizada quando das eleições municipais ou estaduais, pois os candidatos desobstruem barreiras para as conquistas da Associação e enganam àqueles que realmente necessitam de melhorias reais para a plena relação com a cidade histórica de Ouro Preto.

Apesar desses problemas, as pessoas ainda lutam, buscando, à sua maneira, o que consideram o melhor para si e para a acessibilidade. Esse é o caso também do professor da UFOP, C.M., que é bastante atuante e crítico quanto à postura das pessoas com deficiência diante das buscas por melhorias dos acessos, e também quanto às leis brasileiras que, para ele, ainda são incipientes. No entanto, ele nos trouxe afirmações às vezes erradas e equivocadas sobre a acessibilidade nos entremeios do patrimônio cultural de Ouro Preto e no Brasil de forma geral.

O professor afirma que dois dos grandes obstáculos ainda se configuram na falta de informação e ações em busca de melhorias acessíveis, no entanto, ele se equivoca quando afirma que parte desses problemas é culpa das pessoas com deficiência que não militam em prol de conquistas para a acessibilidade, quando na verdade as leis e os decretos existentes hoje são parte de lutas de movimentos de pessoas que, por alguma dificuldade,



foram atrás de formas para mudar a realidade ainda segregadora. Alguns exemplos são: a ABRADDEF - Associação Brasileira de Deficientes Físicos, a AADF - Associação de Assistência ao Deficiente Físico, CPSP - Clube dos Paraplégicos de São Paulo, a ADEVA - Associação de Deficientes Visuais e Amigos, a FCD - Fraternidade Cristã de Doentes e Deficientes, a SODEVIBRA - Sociedade dos Deficientes Visuais do Brasil, AIDE - Associação de Integração do Deficiente, o NID - Núcleo de Integração de Deficientes, o MDPD - Movimento pelos Direitos das Pessoas Deficientes, o APDFB - Associação dos Paraplégicos e Deficientes Físicos do Brasil, a APARTE - Associação de Paraplégicos de Taubaté e o Centro de Vida Independente do Rio de Janeiro (SASSAKI, 1997). Temos também o Núcleo Pró-acesso, vinculado ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura da UFRJ e, junto a esses outros órgãos e associações, luta há mais de 20 anos por uma legislação mais forte e pelas ações em prol da acessibilidade.

Outro aspecto também citado pelo professor foi a falta de um estatuto para a acessibilidade, que, segundo ele, poderia ser mais pontual quanto às propostas de melhorias. Acreditamos que, embora esse documento possa ser importante para mais conquistas em prol das pessoas com deficiência, a Convenção sobre Direitos das Pessoas com Deficiência atualmente supre muitas lacunas de leis e o estatuto não se faz tão necessário, uma vez que já ficou defasado, dado ao tempo que está tramitando na Câmara de Deputados para votação.

Sobre as colocações acerca do que a pessoa com deficiência necessita para viver, C. M. coloca a questão do mínimo necessário para a vivência com dignidade. De acordo com a Convenção da ONU a acessibilidade é garantida pelos direitos humanos e, por essa razão, ela deve ser pensada com o intuito de abarcar todos os âmbitos da sociedade de forma que as pessoas com deficiência sejam beneficiadas como todos os demais viventes dos lugares. Diante disso, não acreditamos no “mínimo necessário”, mas em igualdade de ir e vir, frequentar lugares e ser partícipe integralmente de todos os movimentos das cidades.

Ainda no âmbito das discussões sobre as respostas do professor C. M., contestamos quando ele afirma que é “absolutamente inviável atender todos os níveis de deficiência em um imóvel público ou equipamento urbano” [sic]. Trabalhamos com a proposta do Desenho Universal que consiste na concepção de 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. Com o Desenho Universal podemos beneficiar a todos, inclusive às pessoas sem deficiência, pois mediante os recursos acessíveis, os espaços, os edifícios, os artefatos, os produtos etc. se tornam mais funcionais e facilitados para a apropriação.



Diante dessas discussões, concluímos diante da postura do professor C. M., que o problema maior da acessibilidade no Brasil consiste não apenas na falta de informação que gera sujeitos não conscientes da importância dessa questão para todos, mas, também, na existência de formadores de opinião que acabam repassando a desinformação, apontando falsos caminhos, mesmo que não seja de forma intencional. Sem informação e sem consciência, resta o preconceito e a segregação que ainda imperam e por vezes dificultam a voz e a vez das pessoas com deficiência, impossibilitando-os de serem atuantes plenamente dos convívios dos lugares.

Ratificando a nossa postura quanto aos entraves da acessibilidade, os cadeirantes da cidade, G. M e C. E. S atentam que a acessibilidade está para além dos aspectos morfológicos e topográficos e também das leis de preservação do patrimônio cultural da cidade histórica. Segundo os entrevistados o maior problema de acessibilidade do lugar está na falta de políticas públicas mais fortes que atentem para essa questão. Como mencionamos anteriormente, ao nos colocarmos diante do campo de pesquisa, notamos que existem muitas ações que visam as melhorias acessíveis da cidade histórica, no entanto, o fator burocracia novamente aparece como impeditivo de melhorias.

Outra questão levantada por G. M e C. E. S se pauta pela educação como preponderante na conscientização das pessoas para a permissão da inclusão. Coadunamos com essa colocação ao sugerirmos a Educação Patrimonial uma vez que ainda existe preconceito e segregação, dada uma questão sociocultural vinculada a fatores históricos, como colocado na primeira parte do presente trabalho. Diante disso, acreditamos na necessidade da intervenção educacional como maneira de minimizar as impressões ainda equivocadas acerca do sujeito com deficiência, e também viabilizar mais inserções acessíveis, frente à conscientização do cidadão enquanto ser atuante da cidade e capaz de modificar condições ainda desumanas e separatistas.

Ao focamos o nosso trabalho nas Ruas São José e Getúlio Vargas, reforçamos nossa atenção para todas essas questões levantadas por nós e pelos entrevistados e também por acreditarmos que a rua possui papel importante na formação dos sujeitos. DaMatta (1997) elucida que ela não designa simplesmente espaços geográficos ou coisas físicas, mas a rua atua na moralidade e são esferas de ação social e ética dotada de positividade e domínios culturais. Por essa razão, a rua é capaz de despertar emoções, reações, leis, orações, músicas e imagens esteticamente emolduradas e inspiradas. De tal modo, a acessibilidade da rua e todos os invólucros urbanos não possibilita somente a interação dos cadeirantes pesquisados ou de todas as pessoas com deficiência, mas também o desenvolvimento pessoal, intelectual, cultural e social dos mais variados seres vivos e passantes de cada lugar.



Por isso ao utilizamos os métodos dos Percursos Urbanos Comentados, acreditamos e corroboramos com Simone Fernandes, historiadora do IPHAN, coordenadora técnica do programa Sentidos Urbanos: Patrimônio e Cidadania, que a rua tem o poder de ampliar o olhar e aguçar a percepção, gerando mais entendimento e conhecimento da cidade. Diante dessas afirmações, notamos que os percursos possuem papel importante na acessibilidade, pois acreditamos na sensibilização das pessoas como principal meio de incluir todos os mais variados sujeitos nos entremeios do patrimônio cultural.

Ao aplicarmos os questionários com os visitantes, vislumbramos a capacidade e a inserção neste público nas discussões de acessibilidade na cidade histórica. Acreditamos que o olhar do turista atenta para pontos em que o olhar do morador por vezes é acostumado, como com as informações de deslocamento e orientação. Além disso, algumas questões turísticas para eles não importam o suficiente, exceto quando estão ligados com a atividade, como o transporte turístico etc. Assim, conseguimos captar relevantes contestações para o turismo que ainda estão muito deficitárias e carecem de melhorias.

Diante desses aspectos, além de propormos que as informações acessíveis sejam prezadas em folders, folhetos, banners, postos de informação, maquetes táteis etc. em acordo com a NBR 9050:2004 e NBR 15.646:2008; e o transporte corresponda aos quesitos da NBR 14.022:1998 e NBR 15.570:2008, ambas sobre transporte urbano; propomos também campanhas sob a responsabilidade da Secretaria Municipal de Turismo e de empresas privadas do setor turístico, acerca da participação de turistas na elaboração de projetos para Turismo para Todos.

Por ser o turismo inclusivo um nicho muito importante nos dias atuais, mesmo que a cidade histórica de Ouro Preto ainda esteja em fase de discussão das políticas de preservação do patrimônio cultural em consonância com a acessibilidade, sugerimos que nas ações de conscientização dos turistas, sejam procurados exemplos de benfeitorias em outros locais também tombados e usem como exemplo, com o intuito de terem esses sujeitos como coparticipes de iniciativas acessíveis e, conseqüentemente, atrair cada vez mais o público visitante que possua alguma deficiência.

*E por fim...*

Acreditamos que tenhamos conseguido perceber, nas colocações dos sujeitos, que eles conseguem criar relações de afeto com as ambiências das cidades históricas e turística e, conseguem se identificar com os lugares, uma vez que entendem a importância do patrimônio cultural e percebem nele o valor da história para o legado e a criação da

identidade. Embora tenham apontado diversas barreiras físicas e atitudinais que prejudicam na melhor circulação, eles entendem que existem soluções viáveis e acreditam nas melhorias futuras que estão por vir.

Isso vem nos provar que a ambiência não é formada somente pelos atributos físicos, mas pelos entremeios da história, dos aspectos sensoriais e de valores sociais e culturais que existem no local, geram identificação e o transformam em Lugar. No entanto, apostamos nas melhorias para mais afetação e apropriação e, conseqüentemente, mais aperfeiçoamento de um ambiente mais propício ao recebimento de todos os corpos e suas relações.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABBAGNANO, Nicola. Dicionário de Filosofia. São Paulo: Martins Fontes, 1999. In: PANOSSO NETTO, Alexandre; GAETA, Cecília (Org.). **Turismo de experiência**. São Paulo: Senac São Paulo, 2010.

ALENCAR, Helenira Fonseca de; FREIRE, José Célio. **O lugar da alteridade na psicologia ambiente**. Revista Mal-estar e Subjetividade. Vol. II. Nº 002. Fortaleza: Universidade de Fortaleza, 2007, pp. 305-328

ALLIS, Thiago. Experiências de mobilidade turística no espaço público urbano. In: PANOSSO NETTO, Alexandre; GAETA, Cecília (Org.). **Turismo de experiência**. São Paulo: Senac São Paulo, 2010.

ALMEIDA, Marcelo Vilela de. Turismo para pessoas com deficiência. In: PANOSSO NETTO, Alexandre; ANSARAH, Marília Gomes dos Reis (Orgs.). **Segmentação do mercado turístico: estudos, produtos e perspectivas**. São Paulo: Manole, 2009.

AMPHOUX, Pascal ; THIBAUD, Jean-Paul ; CHELKOFF, Grégoire. **Ambiances en Débats**. Bernin : Editions A la Croisée, 2004.

ANDRADE, Mário de. **Poesias completas**. Rio de Janeiro: Vida Melhor, 2009.

ANDRIOLO, Arley. **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 no site: [www.scielo.br/epsic](http://www.scielo.br/epsic))

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

AUGOYARD, Jean-François. A comme Ambiance(s). In: **Les Cahiers de la Recherche Architecturale et Urbaine**. n<sup>os</sup>. 20/21 - mars 2007.

\_\_\_\_\_. *Vers une esthétique des Ambiance*. In : AMPHOUX, Pascal; THIBAUD, Jean-Paul et CHELKOFF, Grégoire. **Ambiances en Débat**. Bernin : À La Croisée, 2004 pp. 07-30

BAETA, Rodrigo. **Ouro Preto cidade barroca**. In: Cadernos PPG AU/UFBA, Vol. 1, No 1, 2002. pp. 47-66. Disponível em <http://www.portalseer.ufba.br/index.php/ppgau/article/viewFile/1541/975>. Acesso em: 29 de maio de 2010.

BANDEIRA, Manuel. **Guia de Ouro Preto**. Rio de Janeiro: Ediouro, 1963.

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

BARCELONA. Disponível em: <http://barcelona.org/>. Acesso em 10 de junho de 2010.

BARRETO, Margarita. **Turismo e Legado Cultural**. Campinas: Papyrus, 2000.

\_\_\_\_\_. **Manual de iniciação ao estudo do turismo**. Campinas, SP: Papyrus, 2003.



BARTALOTTI, Celina Camargo. **Inclusão social das pessoas com deficiência: utopia ou possibilidade?** São Paulo: Paulus, 2006.

BECKER, Howard S. **Métodos de Pesquisa em Ciências Sociais.** São Paulo: Hucitec, 1997.

BOGDAN, R. e TAYLOR, S. **Introduction to qualitative research methods: A phenomenological approach to the social sciences.** New York: J. Wiley, 1975.

BONI LICHT, Flavia. **Dificultadores arquitetônicos e urbanísticos: a escada e o seu papel no patrimônio edificado.** Seminário Acessibilidade no Patrimônio Histórico e Cultural. Salvador, Bahia, 2009.

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

BRANDI, Cesari. **Teoria da restauração.** Trad. Beatriz M. Kuhl. São Paulo: Ateliê Editorial, 2004.

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.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades – Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável – Caderno MCidades nº 6. Brasília: Ministério das Cidades, 2005.

\_\_\_\_\_. 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](http://www.planalto.gov.br/ccivil/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm). Acesso em 03 de abril de 2011.

\_\_\_\_\_. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm). Acesso em 22 de março de 2012.

\_\_\_\_\_. Emenda Constitucional 12/78. Disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/103897/emenda-constitucional-12-78>. Acesso em 22 de março de 2012.

\_\_\_\_\_. Lei Geral do Turismo. Disponível em: [http://www.turismo.gov.br/turismo/legislacao/legislacao\\_geral/11771\\_lei.html](http://www.turismo.gov.br/turismo/legislacao/legislacao_geral/11771_lei.html). Acesso em 23 de março de 2012.

BRASILEIRO, Alice; DUARTE, Cristiane; RHEINGANTZ, Paulo A. Desenvolvimento de proposta metodológica para identificação de aspectos culturais dos usuários em ambientes de escritório. Encontro Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído – Entac 08 – Fortaleza. In: **Anais**. Porto Alegre, 2008, cd-rom.

BRUSADIN, Leandro. **Patrimônio Cultural e Turismo: abordagem multidisciplinar.** In: XXV Simpósio Nacional de História (ANPUH), 2009, Fortaleza. XXV Simpósio Nacional de História: História e Ética. Fortaleza : UFC, 2009. v. 1. p. 1-10



\_\_\_\_\_. **A dinâmica do patrimônio cultural e o Museu da Inconfidência em Ouro Preto (MG)**. Franca: Universidade Estadual Paulista, 2011. (Tese de Doutorado)

CALDEIRA, Isabel Maria Fernandes Pereira. **Espaço público para todos**. Aplicação dos princípios da acessibilidade plena em áreas históricas e em áreas consolidadas. Dissertação de mestrado. Faculdade de Engenharia. Universidade do Porto, 2009.

CALHEIROS, Renan. **Acessibilidade**: direitos das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Brasília, 2009. Disponível em: [http://www.renancalheiros.com.br/dow/cartilha\\_acessibilidade.pdf](http://www.renancalheiros.com.br/dow/cartilha_acessibilidade.pdf). Acesso em 22 de janeiro de 2012.

CAUVIN, Colette. Proposition por une approche de la cognition spatiale intra-urbaine, 1999. In: COHEN, Regina. **Cidade, corpo e deficiência**: percursos e discursos possíveis na experiência urbana. Tese de Doutorado, Rio de Janeiro: UFRJ, 2006.

CAMARGO, Haroldo Leitão. **Patrimônio histórico e cultural**. São Paulo: Aleph, 2002.

CARCASSONE. Disponível em: <http://www.carcassonne.org/>. Acesso em 10 de junho de 2012.

CARDIM, L. N.. **A ambiguidade na Fenomenologia da percepção de Maurice Merleau-Ponty**. Tese de Doutorado apresentada ao Departamento de Filosofia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. Nas encruzilhadas do desenvolvimento: a trajetória da preservação do patrimônio em Ouro Preto. In: CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Urbanização Brasileira**: Redescobertas. Belo Horizonte: C / Arte, 2003.

Centro de Desenho Universal – CUD, da Universidade da Carolina do Norte. **Os 7 princípios do desenho universal**. 1997

Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde, CIF. Centro Colaborador da Organização Mundial de Saúde para a Família de Classificações Internacionais, Org.; coordenação da tradução Cássia Maria Buchalla. São Paulo: EDUSP, 2003.

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

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

COHEN, Regina; DUARTE, Cristiane Rose da Siqueira. **Afeto e lugar**: a construção de uma experiência afetiva por Pessoas com Dificuldade de Locomoção. In: Anais do Seminário de Acessibilidade no Cotidiano. Rio de Janeiro: Núcleo Pró-Acesso/UFRJ, 2004.

\_\_\_\_\_. **Cidade, corpo e deficiência**: percursos e discursos possíveis na experiência urbana. Tese de Doutorado, Rio de Janeiro: UFRJ, 2006.

\_\_\_\_\_. DUARTE, Cristiane Rose da Siqueira. Turismo para Todos: metodologia para a confecção de um guia do Brasil acessível. In: Tunes, E.; Bartholo, R. (Org.). **Nos Limites da Ação**: preconceito, inclusão e deficiência. São Carlos: Editora EdUFSCar, 2007, v. , p. 135-147.



CRAVOTTO, Antônio. **Areas y edificaciones testimoniales del patrimonio cultural:** su accesibilidad a las personas con discapacidad física. 2º Seminário Ibero-americano de Promotores e Formadores em Acessibilidade ao Meio Físico. Uruguay: Montevidéo, 1990.

DAMATTA, Roberto. **A casa e a rua:** espaço, cidadania mulher e morte no Brasil. 5ª ed. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

DEL RIO, V., LEVI, D., DUARTE, C. R. S. Perceived Livability and Sense of Community: Lessons for Designers from a Favela In: **Community Livability.** 1 ed. Londres: Routledge, 2012, v.1, p. 99-127.

DUARTE, Cristiane Rose; COHEN, Regina. **Estratégias para a inclusão de pessoas portadoras de deficiência nos espaços de ensino e pesquisa.** Relatório de Pesquisa Cientistas do Nosso Estado. FAPERJ, 2004.

\_\_\_\_\_; COHEN, Regina. **Pesquisa e projeto de espaços públicos:** rebatimentos e possibilidades de inclusão da diversidade física no planejamento das cidades. In: PROJETER 2005 – II SEMINÁRIO SOBRE ENSINO E PESQUISA EM PROJETO DE ARQUITETURA, 2005, Rio de Janeiro. Anais do II PROJETER. 2005.

\_\_\_\_\_; BRASILEIRO, Alice; SANTANA, Ethel Pinheiro; PAULA, Katia Cristina Lopes de; VIEIRA, DIAS, Mariana; UGLIONE, Paula. O projeto como metáfora: explorando ferramentas de análise do espaço construído. In: DUARTE, C. R. S. (Org.); RHEINGANTZ, Paulo Afonso (Org.); BRONSTEIN, Lais (Org.); AZEVEDO, Giselle A N (Org.). **O LUGAR DO PROJETO no ensino e na pesquisa em arquitetura e urbanismo.** 1. ed. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2007.

\_\_\_\_\_, PINHEIRO, Ethel Santana. **Ambiências Cariocas.** Estratégias de análise, possibilidades de abordagem. 2009. (mimeografado)

\_\_\_\_\_. **Ambiência:** por uma ciência do olhar sensível no espaço. In: THIBAUD, Jean-Paul. **Ambiances en partages.** A la croisee, 2011 (no prelo).

\_\_\_\_\_. Modelage du lieu, remodelage du regard de l.'architecte In: Villanova, R. e Duarte, C.R. (orgs). **Nouveaux regards sur l.'habiter:** Outils et méthodes, de l.'architecture aux sciences sociales. Paris: Éditions Le Manuscrit, 2011 - pp. 35-58.

\_\_\_\_\_; COHEN, Regina; BRASILEIRO, Alice. **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.

\_\_\_\_\_; COHEN, Regina; BRASILEIRO, Alice; LIRA, Elza. **Acessibilidade Plena a Museus:** Perspectivas de uma Acessibilidade Cultural, Sensorial e Emocional. **Anais** do V Encontro Nacional de Ergonomia do Ambiente Construído e V Seminário Brasileiro de Acessibilidade Integral. Florianópolis, SC, 2013. Versão Digital.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O patrimônio em processo.** Rio de Janeiro: Edufrj/Minc/IPHAN, 2007.

FOOT-WHYTE, William. **Treinando a observação participante.** In: GUIMARÃES, Alba Zaluar (Org.). **Desvendando máscaras sociais.** Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1975.

FUNDAÇÃO DE ARTE DE OURO PRETO, FAOP. Disponível em: <http://www.faop.mg.gov.br/?action=interna&sec=4&cat=4>. Acesso em 23 de janeiro de 2013.



- GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978.
- GERENTE, Melissa M. Introduzindo diretrizes de projeto para acessibilidade em sítios históricos a partir do estudo de São Francisco do Sul. 2005. In: PAIVA, Ellayne Kelly Gama de. **Acessibilidade e preservação em sítios históricos**: o caso de São Luís do Maranhão. Dissertação de mestrado. Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2009.
- GIBSON, James J. **The Ecological Approach to Visual Perception**. New Jersey: Lawrence Erlbaum Associates, Inc., Publishers, Inc., 1986.
- GOFFMAN, Erving. **Estigma**: Notas sobre a manipulação da identidade deteriorada. Rio de Janeiro: LTC, 2008.
- GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **A retórica da perda**: os discursos do patrimônio cultural no Brasil. Rio de Janeiro: Editora UFRJ: Iphan, 2002.
- GRINOVER, Lúcio. **A hospitalidade urbana**: acessibilidade, legibilidade e identidade. *Revista Hospitalidade*. São Paulo, ano III, nº 2, p. 29-50, 2. sem. 2006.
- HOTEL SOLAR DO ROSÁRIO. Disponível em: <http://www.hotelsolardorosario.com/blog/ohotelsolar/>. Acesso em 23 de janeiro de 2013.
- HUSSERL, Edmund. **A idéia da fenomenologia**. Rio de Janeiro: Edições 70, 2008.
- IBGE. Censo Demográfico 2010. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br>>. Acesso em 03 de janeiro de 2013.
- 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.
- IGNARRA, Luiz Renato. **Fundamentos do turismo**. 2ª ed. São Paulo: Pioneira, 2003.
- INVENTÁRIO DA OFERTA TURÍSTICA 2009 - InvTur. Secretaria de Cultura e Turismo de Ouro Preto - SeCTur/Ouro Preto. Ouro Preto: SecTur, 2010.
- JACOBS, J. **Vida e Morte de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- JODELET, Denise. A cidade e a memória. In: DUARTE, Cristiane et al. **Projeto do lugar**. Transcrito e traduzido por Walkirya Coppola e Cristiane Rose Duarte. Rio de Janeiro: Ed. Contracapa, 2002.
- JOKILEHTO, Juka. Conceitos e idéias sobre conservação. In: JOKILEHTO, Juka et. al. **Gestão do patrimônio cultural integrado**. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2002.
- KRIPPENDORF, Jost. **Sociologia do Turismo**: para uma nova compreensão do lazer e das viagens. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1989.
- KOHLSDORF, Maria Elaine. **A apreensão da forma da cidade**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996.
- Laboratório de Arquitetura, Subjetividade e Cultura, LASC. Articulações e abordagens sensíveis do urbano: Jane Jacobs e as Ambiências das Grandes Cidades. In: LEMETRO. **Jane Jacobs**: 50 anos de Morte e Vida das Grandes Cidades. 2011 (no prelo).



LAPLANTINE, François. **A descrição etnográfica**. Trad. João Manuel Ribeiro Coelho e Sérgio Coelho. São Paulo: Terceira Margem, 2004.

LÉVINAS, E. **Entre nós: ensaios sobre a alteridade**. 2ª Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2004.

LIRA, K. M. **Acessibilidade no Sítio Histórico de Olinda: Um Ideário em Processo**. In: II Encontro nacional de Ergonomia do Ambiente Construído e III Semiário Brasileiro de Acessibilidade Integral, 2009, Recife. II Encontro nacional de Ergonomia do Ambiente Construído e III Semiário Brasileiro de Acessibilidade Integral, 2009.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MAGNANI, José Guilherme Cantor; SOUZA, Bruna Mantese de (Orgs.). **Jovens na Metrópole: etnografias de circuitos de lazer, encontro e sociabilidade**. São Paulo: Ed. Terceiro Nome, 2007.

MALINOWSKI, Bronislaw. Objetivo, método e alcance desta pesquisa. In: GUIMARÃES, Alba Zaluar (Org.). **Desvendando máscaras sociais**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1975.

\_\_\_\_\_. **Los argonautas del Pacífico Occidental**. Barcelona: Península, 1973.

MENDES, Bruna C.; RAINS, Scott. **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 América Latina. São Paulo: EACH USP, 2012. v. 01.

MENESES, José Newton Coelho. **História e turismo cultural**. Belo Horizonte: Autêntica, 2004.

MENICONI, Rodrigo Otávio de Marco. **A construção de uma cidade monumento: o caso de Ouro Preto**. Belo Horizonte: UFMG/Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 1999. (Dissertação de Mestrado)

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

\_\_\_\_\_. **O visível e o invisível**. São Paulo: Editora Perspectiva, S.A., 1971.

Ministério do Turismo, MINTUR. **Estruturação e Gestão dos 65 Destinos Indutores**. 2008. Disponível em: [http://www.turismo.gov.br/turismo/programas\\_acoes/regionalizacao\\_turismo/65destinos.html](http://www.turismo.gov.br/turismo/programas_acoes/regionalizacao_turismo/65destinos.html). Acesso em 15 de outubro de 2010.

MOTTA, Lia. **A Sphan em Ouro Preto: uma história de conceitos e critérios**. Rio de Janeiro: IPHAN, 1987.

\_\_\_\_\_. **Ouro Preto: de Monumento Nacional a Patrimônio Mundial**. In: SORGINE, Juliana. **Salvemos Ouro Preto: a campanha em benefício de Ouro Preto, 1949-1950**. Rio de Janeiro: IPHAN, COPEDOC, 2008

NATAL, Caion Meneguello. **Ouro Preto: A Construção de uma Cidade Histórica, 1881-1933**. Campinas: Unicamp, 2007. (Dissertação de Mestrado).



NONATO, Domingos do Nascimento. **Acessibilidade arquitetônica como direito humano das pessoas com deficiência**. Orbis: Revista Científica. Volume 2, n. 2, pp. 138-164, 2011.

OMT - Organização Mundial do Turismo. **Understanding Tourism: Basic Glossary**. 2007. Disponível em: <http://media.unwto.org/en/content/understanding-tourism-basic-glossary>. Acesso em 10 de outubro de 2012.

OZZORI, Manoel. **Almanack Administrativo, Mercantil, Industrial, Científico e Litterario do Município de Ouro Preto**. Ouro Preto, Typographia da Ordem: 1890.

PAIVA, Ellayne Kelly Gama de. **Acessibilidade e preservação em sítios históricos: o caso de São Luís do Maranhão**. Dissertação de mestrado. Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2009.

PAULA, K. C. L. **A arquitetura além da visão: uma reflexão sobre a experiência no ambiente construído a partir da percepção das pessoas cegas congênitas**. Dissertação (mestrado) submetida ao Proarq/ UFRJ, Rio de Janeiro, 2003.

\_\_\_\_\_. **Pela Câmera: delineamento metodológico de uma etnografia dinâmica das ambiências**. Tese (doutorado) submetida ao Proarq/ UFRJ, Rio de Janeiro, 2008.

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

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

\_\_\_\_\_; GAETA, Cecília (Org.). **Turismo de experiência**. São Paulo: Senac São Paulo, 2010.

\_\_\_\_\_. Experiência e turismo: uma união possível. In: PANOSSO NETTO, Alexandre; GAETA, Cecília (Org.). **Turismo de experiência**. São Paulo: Senac São Paulo, 2010

POL, E. La apropiación del espacio. In: L. Iñiguez & E. Pol (Orgs), **Cognición, representación e apropiación del espacio**. (Monografies psico-socio-ambientals, n. 9, pp. 45-62) Barcelona, España: Universitat de Barcelona, 1996.

POLAK, Y. N. S. **O corpo como mediador da relação homem/mundo**. Texto & Contexto em Enfermagem, 6 (3), 29-43. 1997.

POLLAK, Michael. **Memória e Identidade Social**. In: Estudos Históricos. Rio de Janeiro, vol.5, nº 10, 1992.

RIBEIRO, Nelson P. Restauração e ética: história e teoria. In: LIMA, E. F. W. et. al. (org.). **Cultura, patrimônio e habitação**. Rio de Janeiro : 7Letras, 2004

RAPOPORT, Amos. **Aspectos Humanos de la Forma Urbana**. Barcelona: Gustavo Gilli, 1978.

SALGUEIRO, Heliana Angotti. **Ouro Preto: dos gestos de transformação do "colonial" aos de construção de um "antigo moderno"**. An. mus. paul., 1996, vol.4, no.1, p.125-163.

SALZBOURG. Disponível em: <http://www.salzburg.info/fr>. Acesso em 10 de junho de 2012.



SANTOS, Lúcio José dos. A Inconfidência Mineira. In: **Bi-centenário de Ouro Preto 1711-1911**. Memória Histórica. Belo Horizonte, Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais. Sem data.

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

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

\_\_\_\_\_. **Vida Independente**: história, movimento, liderança, conceito, filosofia e fundamentos. São Paulo: RNR, 2003.

SEGÓVIA. Disponível em: <http://www.segoviamint.org/english/segovia.htm>. Acesso em 10 de junho de 2012.

SENNA, Nelson. **Bi-centenário de Ouro Preto 1711-1911**. Memória Histórica. Belo Horizonte, Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais. Sem data.

SERRES, Michel. **Os cinco sentidos**. Filosofia dos corpos misturados – I. Trad. Eloá Jacobina. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

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

SIMÕES, Jorge Falcato. **Design Inclusivo**: acessibilidade e usabilidade em produtos, serviços e ambientes. Lisboa: CTP, 2006

SCORSOLINI-COMIN, F.; AMORIM, K. S. **Corporeidade**: uma revisão crítica da literatura científica. *Psicol. rev.* (Belo Horizonte) v.14 n.1 Belo Horizonte jun. 2008

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

\_\_\_\_\_. Une approche des ambiances urbaines: le parcours commenté. In: JOLÉ, Michèle (Org.). **Espaces publics et cultures urbaines**. Paris, Certu, 2002.

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

\_\_\_\_\_. Une approche pragmatique des ambiances urbaines. In: THIBAUD, Jean-Paul; AMPHOUX, Pascal; CHELKOFF, Gregoire [Org.]. **Ambiances en Débats**. A la croisee, 2004.

\_\_\_\_\_; AMPHOUX, Pascal; CHELKOFF, Grégoire [Org.]. **Ambiances em Débats**. À la croisée, 2004.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. A viagem como experiência significativa. In: PANOSSO NETTO, Alexandre; GAETA, Cecília (Org.). **Turismo de experiência**. São Paulo: Senac São Paulo, 2010.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e Lugar**: a perspectiva da experiência. São Paulo: Difel, 1983



TURISME E HANDICAP. Disponível em <http://www.carcassonne-tourisme.com/carcassonne2.nsf/vueTitre/DocVisiterTourismeHandicap?opendocument&FR&Visiter&%20&47&>. Acesso em dezembro de 2012.

URRY, John. **O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas.** Tradução: Carlos Eugênio Marcondes de Moura. 3ª ed. São Paulo: Studio Nobel: SESC, 2001.

VASCONCELOS, Sívio de. **Vila Rica: formação e desenvolvimento, arquitetura.** São Paulo: Editora Perspectiva S.A, 1977a.

\_\_\_\_\_. **Vila Rica: formação e desenvolvimento, residências.** São Paulo: Editora Perspectiva, 1977b.

VILLASCHI, João Nazário Simões. **Patrimônio Cultural: Ação Educativa.** 7 p. Projeto de Extensão – Departamento de Turismo, Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto, 2008. (mimeografado).

\_\_\_\_\_. Concepção. 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)

XAVIER, Thiago Reis et. al. **Solidez da oferta turística de um destino: um estudo sobre o processo de seleção do turista acerca dos serviços turísticos no município de Ouro Preto/MG/Brasil.** TURyDES, 4(11), p.1-17, 2011

ZANIRATO, Silvia Helena. **A mobilidade nas cidades históricas e a proteção do patrimônio cultural.** Revista Eletrônica de Turismo Cultural. Vol. 02. Nº 2. 2008. Disponível em [http://www.eca.usp.br/turismocultural/Retc04\\_arquivos/S%C3%ADviaHelena\\_Mobilidade.pdf](http://www.eca.usp.br/turismocultural/Retc04_arquivos/S%C3%ADviaHelena_Mobilidade.pdf). Acesso em 14 de novembro de 2011.



## APÊNDICES

### APÊNDICE 1 – MODELO DO QUESTIONÁRIO APLICADO



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA  
NÚCLEO PRÓ-ACESSO

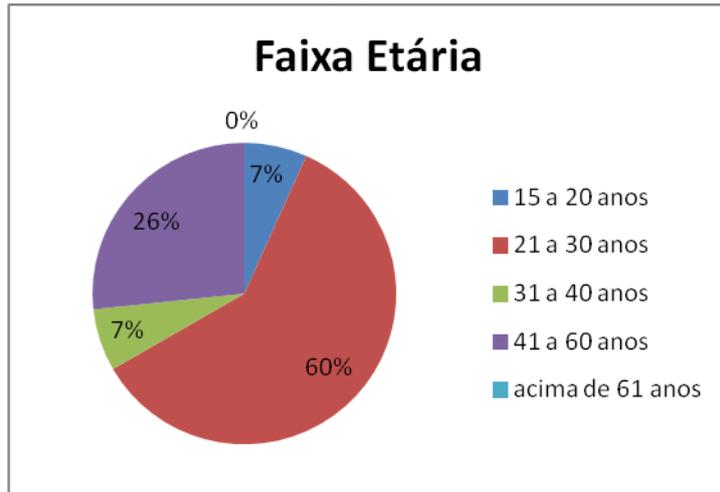
NOME (Opcional): \_\_\_\_\_

<p>1. Faixa Etária  <input type="checkbox"/> 15 a 20 anos  <input type="checkbox"/> 21 a 30 anos  <input type="checkbox"/> 31 a 40 anos  <input type="checkbox"/> 41 a 60 anos  <input type="checkbox"/> acima 61 anos</p> <p>2. Profissão: _____</p> <p>3. Cidade de Origem  <input type="checkbox"/> Belo Horizonte  <input type="checkbox"/> interior de Minas  <input type="checkbox"/> outro Estado. Qual? _____  <input type="checkbox"/> outro País. Qual? _____</p> <p>4. Meio de hospedagem utilizado em Ouro Preto:  <input type="checkbox"/> Hotel  <input type="checkbox"/> Pousada  <input type="checkbox"/> Albergue  <input type="checkbox"/> República estudantil  <input type="checkbox"/> Casa de familiares ou amigos  <input type="checkbox"/> Outros: _____</p> <p>5. Meio de transporte utilizado para chegar à Ouro Preto:  <input type="checkbox"/> Carro próprio  <input type="checkbox"/> Transporte rodoviário  <input type="checkbox"/> Transporte aéreo e rodoviário  <input type="checkbox"/> Outros: _____</p> <p>6. Qual meio de informação utilizado para conhecimento da cidade de Ouro Preto?  <input type="checkbox"/> Internet  <input type="checkbox"/> Televisão  <input type="checkbox"/> Jornal  <input type="checkbox"/> Familiares ou Amigos  <input type="checkbox"/> outros: _____</p> <p>7. Você está visitando Ouro Preto de que forma?  <input type="checkbox"/> por uma agência de viagem  <input type="checkbox"/> roteiro próprio  <input type="checkbox"/> viagem escolar  <input type="checkbox"/> guia especializado  <input type="checkbox"/> outro: _____</p>	<p>8. Foi fácil chegar até Ouro Preto?  <input type="checkbox"/> Sim  <input type="checkbox"/> Não            Por quê? _____            _____</p> <p>9. As informações turísticas (pontos de atendimento ao turista, placas informativas, etc) de Ouro Preto atendem ao público de forma eficiente?  <input type="checkbox"/> sim  <input type="checkbox"/> não            Por quê? _____            _____</p> <p>10. Como avalia a circulação e os acessos na cidade de Ouro Preto?  <input type="checkbox"/> ótimo  <input type="checkbox"/> bom  <input type="checkbox"/> regular  <input type="checkbox"/> ruim  <input type="checkbox"/> sem opinião</p> <p>11. Você acha que Ouro Preto em seus estabelecimentos comerciais e atrativos turísticos está adaptada para receber o turista com deficiência?  <input type="checkbox"/> Sim  <input type="checkbox"/> Não            Por que? _____            _____</p> <p>12. Ouro Preto possui sinalização adequada para o visitante?  <input type="checkbox"/> Sim  <input type="checkbox"/> Não  <input type="checkbox"/> em partes</p> <p>13. Você tem alguma sugestão para a acessibilidade em Ouro Preto?            _____            _____            _____</p>
---	---

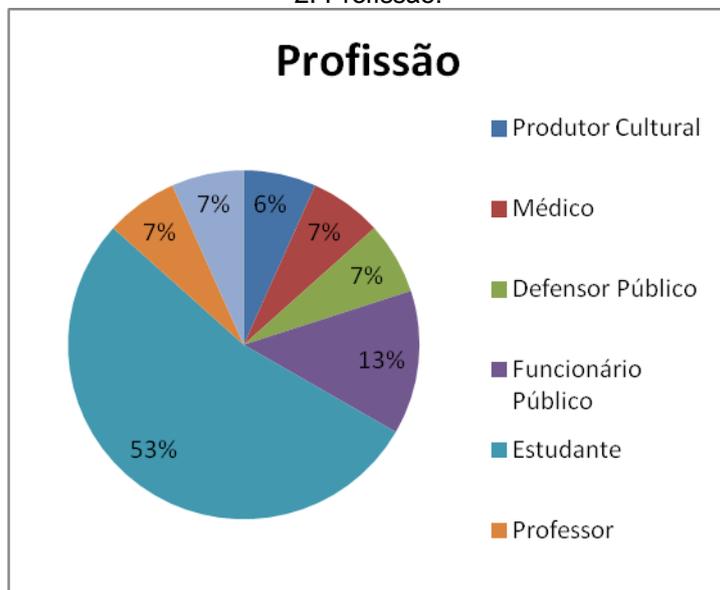


**APÊNDICE 2 – TABULAÇÃO DO QUESTIONÁRIO APLICADO**

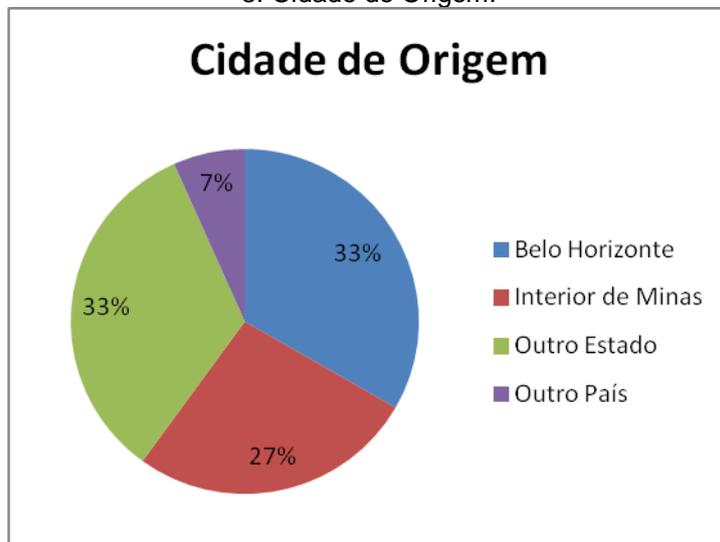
1. Faixa Etária:



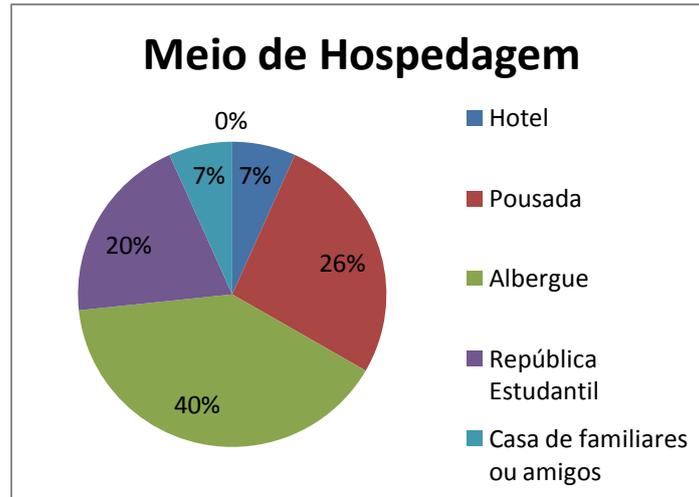
2. Profissão:



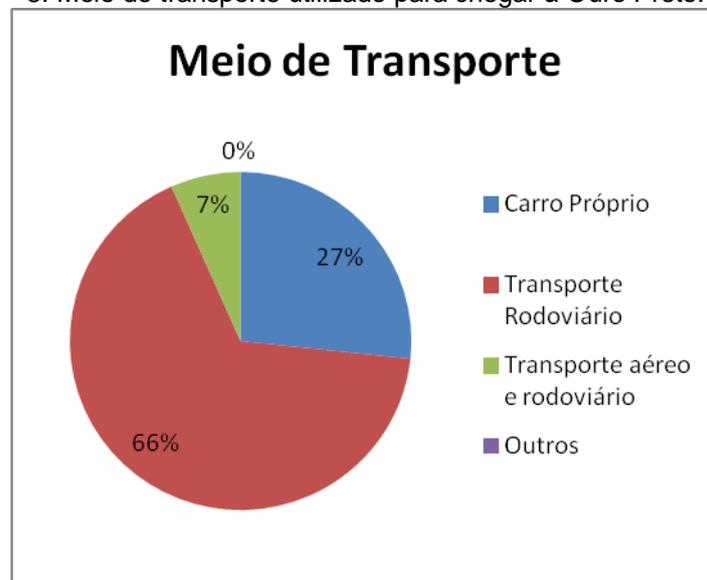
3. Cidade de Origem:



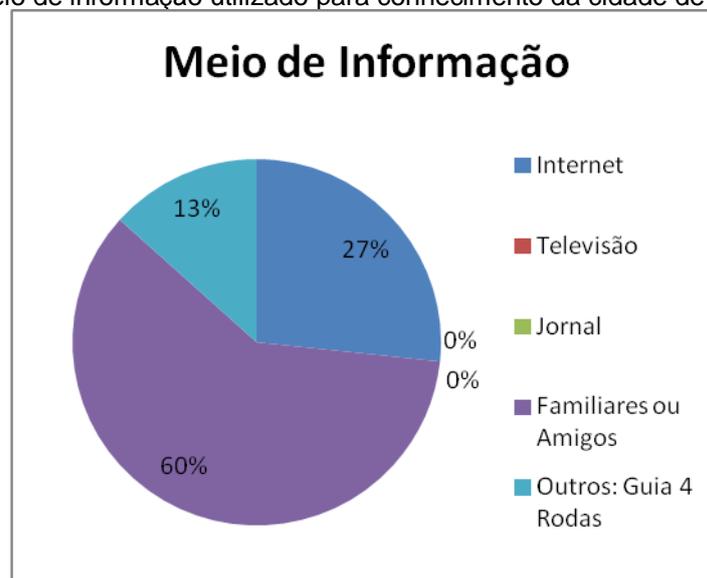
4. Meio de hospedagem utilizado em Ouro Preto:



5. Meio de transporte utilizado para chegar à Ouro Preto:



6. Qual meio de informação utilizado para conhecimento da cidade de Ouro Preto?



7. Você está visitando Ouro Preto de que forma?



8. Foi fácil chegar até Ouro Preto?

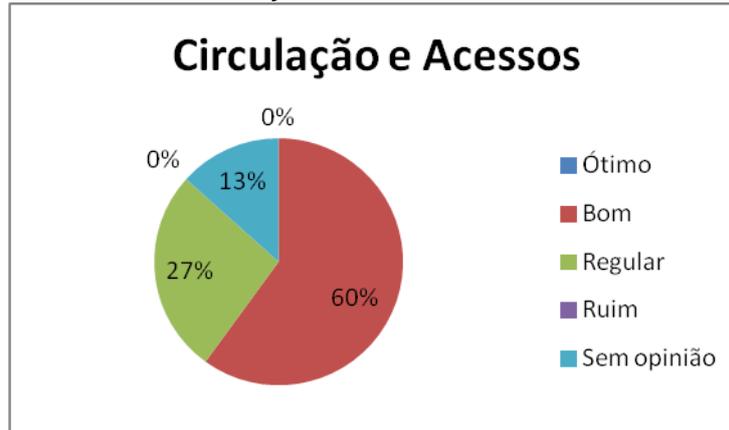


Por que? Sim: Pois a cidade é de fácil localização e tem muitas informações na internet, Não: Pois há grande escassez de transporte rodoviário para a cidade.

9. As informações turísticas (pontos de atendimento ao turista, placas informativas, etc) de Ouro Preto atendem ao público de forma eficiente?

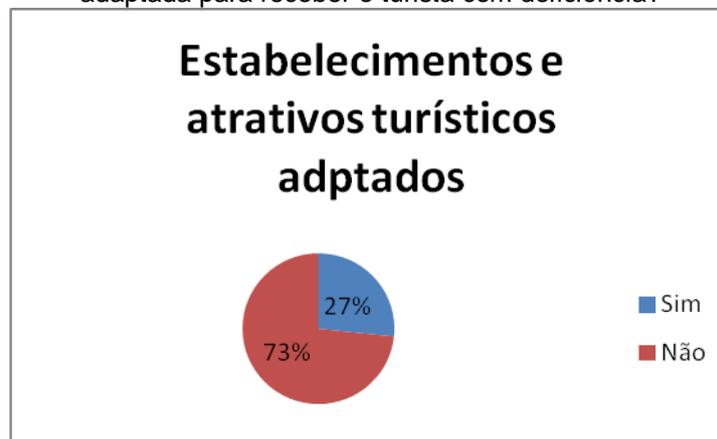


10. Como avalia a circulação e os acessos na cidade de Ouro Preto?

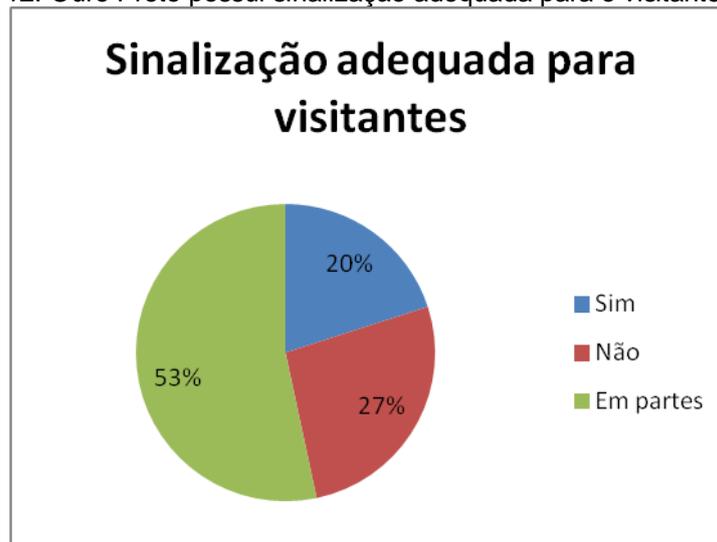


Por que? A grande maioria foi enfática ao dizer a que circulação e os acessos estão bons, mas que, além da topografia e do relevo, falta boa vontade e iniciativa do poder público em melhorar a cidade.

11. Você acha que Ouro Preto em seus estabelecimentos comerciais e atrativos turísticos está adaptada para receber o turista com deficiência?



12. Ouro Preto possui sinalização adequada para o visitante?





13. Você tem alguma sugestão para a acessibilidade em Ouro Preto?

As respostas de uma forma geral foram: diminuição do fluxo de transportes, inserção de rampas e corrimãos nas ladeiras, inclusão de mais placas e sinalizações de uma forma geral, e que tudo isso seja pensado, levando em consideração o patrimônio cultural.



## **ANEXOS**

### **ANEXO 1 – PLANTA DA REFORMA DA RUA SÃO JOSÉ**





**ANEXO 2 – Planta da Rua Getúlio Vargas**

