

UNIVERSIDADE FEDERAL DOS VALES DO JEQUITINHONHA E MUCURI  
FACULDADE INTERDISCIPLINAR EM HUMANIDADES  
CURSO DE TURISMO

**OS ENTRAVES NA PROMOÇÃO DA ACESSIBILIDADE EM DIAMANTINA:  
uma abordagem das vias públicas do sítio tombado pelo IPHAN**

**Zélia Lopes de Sousa**

Diamantina  
2011

UNIVERSIDADE FEDERAL DOS VALES DO JEQUITINHONHA E MUCURI  
FACULDADE INTERDISCIPLINAR EM HUMANIDADES

**OS ENTRAVES NA PROMOÇÃO DA ACESSIBILIDADE EM DIAMANTINA:  
uma abordagem das vias públicas do sítio tombado pelo IPHAN**

**Zélia Lopes de Sousa**

Orientadora:  
Ana Flávia Andrade de Figueiredo

Monografia apresentada ao Curso de  
Turismo, como parte dos requisitos exigidos  
para a obtenção de título de Bacharel em  
Turismo.

Diamantina  
2011

Ficha Catalográfica - Serviço de Bibliotecas/UFVJM  
Bibliotecário Rodrigo Martins Cruz – CRB-6/2886

Sousa, Zélia Lopes de Sousa.

S731e

2011      Os entraves na promoção da acessibilidade em Diamantina: uma abordagem das vias públicas do sítio tombado pelo IPHAN / Zélia Lopes de Sousa. – Diamantina: UFVJM, 2011.

118 p.

Orientador: Prof.<sup>a</sup> Ana Flávia Andrade de Figueiredo.

Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação em Turismo) – Faculdade Interdisciplinar em Humanidades, Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri.

1. Acessibilidade. 2. Vias públicas - Diamantina. 3. Patrimônio - Diamantina. 4. Turismo - Diamantina.I Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri. Título.

**CDD 338.479151**



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL DOS VALES DO JEQUITINHONHA  
E MUCURI  
DIAMANTINA – MINAS GERAIS  
DEPARTAMENTO DE TURISMO



OS ENTRAVES NA PROMOÇÃO DA ACESSIBILIDADE EM DIAMANTINA:  
UMA ABORDAGEM DAS VIAS PÚBLICAS DO SÍTIO TOMBADO PELO  
IPHAN

Zélia Lopes de Sousa

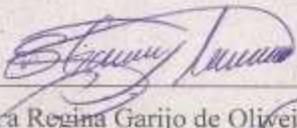
Orientadora:  
Ana Flávia Figueiredo

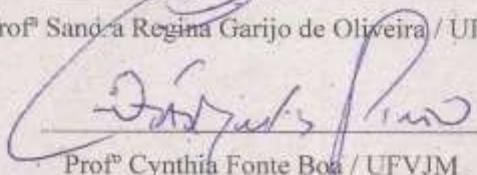
Professora:  
Ana Flávia Figueiredo

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado  
ao Curso de Turismo, como parte dos  
requisitos exigidos para a conclusão do  
curso.

APROVADO em 05/12/2011

NOTA 100

  
Profª Sandra Regina Garijo de Oliveira / UFVJM

  
Profº Cynthia Fonte Boa / UFVJM

  
Profª Ana Flávia Andrade de Figueiredo / UFVJM

## **AGRADECIMENTOS**

À minha mãe Nazaré e meu irmão Fernando por compreender minhas ausências nas férias e feriados.

Às minhas irmãs Nídia, Neide, Ilza por entender a falta de novidades nas conversas pelo telefone, à Lé por ter lido alguns dos meus capítulos e Nalva por ter me acompanhado durante todo processo de elaboração e finalização desta pesquisa, por ter compreendido minhas angustias, revoltas e estresse.

À tia Alzira pelo apoio incondicional.

À Ana Flávia, pelas orientações e desorientações e especialmente pela confiança e carinho demonstrada comigo.

Aos amigos em especial, Maria Olivia, Gildete Siqueira, Vivi Fonseca, Lucimara, Liliane Moreira, Altis, Bruna, Michelle, Marcus e Bárbara Barbosa pela colaboração direta e indiretamente nesta pesquisa.

À professora, Raquel Scalco que ajudou a desenvolver as primeiras ideias e o pré-projeto de pesquisa de maneira didática e prazerosa.

Às professoras Cynthia Fonte Boa e Sandra Oliveira que aceitaram o convite para compor a banca defesa contribuindo positivamente nesta pesquisa e com ideias para futuros trabalhos.

Aos guias e condutores de Diamantina em especial os colaboradores que concederam entrevistas.

À Taysa Godinho presidente da ASGUITUR.

À Lidnaldo Silva técnico do Núcleo de Turismo.

Obrigada a todos vocês!!!

## RESUMO

A presente monografia dispõe acerca dos entraves na promoção da acessibilidade nas vias públicas do centro colonial de Diamantina. Buscou-se elaborar uma revisão teórica das políticas públicas patrimoniais e de acessibilidade para compreensão e embasamento da complexidade do tema. Para tanto, esse estudo teve caráter descritivo, e a abordagem adotada foi a pesquisa qualitativa. As técnicas de pesquisa utilizadas foram observações sistematizadas com registro fotográfico de dois grupos de turistas em *city tours* com deslocamento no modo a pé no centro colonial. As entrevistas semiestruturadas com o representante do escritório técnico do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional de Diamantina e, com representante da Coordenadoria Municipal de Patrimônio, com objetivo de verificar junto a esses órgãos os principais entraves na promoção da acessibilidade à região estudada. Neste contexto as entrevistas com os guias e condutores de turismo almejaram apontar as principais dificuldades de acesso e redução de mobilidade dos turistas. Sendo os sujeitos de pesquisa os turistas com mobilidade reduzida que já visitaram esta cidade, os guias de turismo, condutores locais, representante do IPHAN e coordenadoria de patrimônio. Reconhece-se que devido às características topográficas e arquitetônicas do centro colonial as vias públicas não oferecem acesso seguro para todos. Os resultados obtidos permitiram considerar que os entraves na promoção da acessibilidade são além da topografia acidentada e a proteção por lei federal que a cidade possui.

Palavras – chave: Acessibilidade, vias públicas, patrimônio, turismo, Diamantina.

## ABSTRACT

This monograph provides about the obstacles in the promotion of accessibility in public streets of the colonial center of Diamantina. We sought to develop a theoretical review of public policies equity and accessibility and basis for understanding the complexity of the subject. To this end, this study was descriptive, and the approach adopted was the qualitative research. The research techniques used were systematized observations of photographs of two groups of tourists on city tours with displacement in order to walk in the colonial center. The semi-structured interviews with a representative of the technical office of the Institute for National Artistic and Historical Heritage of Diamantina and with representative of the Municipal Heritage Coordinator, in order to verify these bodies along the main obstacles in the promotion of accessibility to the region studied. In this context, interviews with tour guides and drivers have wished to point out the main difficulties of access and reduced mobility of tourists. As research subjects with reduced mobility tourists who have visited this city, the tour guides, drivers, representatives of the Coordination IPHAN and heritage. It is recognized that due to topographic and architectural features of the colonial center public roads do not provide safe access for all. The results led to believe that the barriers in promoting accessibility are in addition to topography protection under federal law and that the city has.

Keywords: Accessibility, public roads, heritage, tourism, Diamantina.

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>07</b>
<b>2 METODOLOGIA .....</b>	<b>12</b>
2.1 Considerações iniciais .....	12
2.2 Aspectos gerais dos procedimentos metodológicos aplicados .....	12
2.3 Aspectos gerais da coleta de informações .....	14
<b>3 POLÍTICAS PÚBLICAS E PLANEJAMENTO DO TURISMO NO BRASIL ..</b>	<b>18</b>
3.1 Considerações iniciais .....	18
3.2 Contexto histórico das políticas públicas de turismo no Brasil .....	20
<b>4 PATRIMÔNIO.....</b>	<b>34</b>
4.1 Considerações iniciais .....	34
4.2 Patrimônio histórico e artístico nacional: história e política de proteção no Brasil.....	37
4.3 Patrimônio Mundial.....	48
<b>5 ACESSIBILIDADE.....</b>	<b>54</b>
5.1 Considerações iniciais .....	54
5.2 Acessibilidade Física .....	58
5.3 Turistas com mobilidade reduzida e experiências espaciais .....	65
<b>6 RESULTADOS E DISCUSSÕES .....</b>	<b>70</b>
6.1 Considerações iniciais .....	70
6.2 Considerações gerais da pesquisa documental .....	70
6.3 Considerações acerca da entrevista com o chefe do IPHAN/Diamantina.....	74
6.4 Considerações acerca da entrevista com a Coordenadoria de Patrimônio .....	73
6.5 Considerações acerca da entrevista com os guias e condutores de turismo .....	77
6.6 Considerações acerca das observações dos turistas em <i>city tour</i> .....	82
6.6.1 Considerações acerca do primeiro grupo de turistas observados.....	82
6.6.2 Considerações acerca do segundo grupo de turistas observados .....	89
<b>7 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>93</b>
7.1 Recomendações.....	95
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>97</b>
APÊNDICE A – Roteiros de entrevistas semiestruturados.....	109
APÊNDICE B - Roteiro para observação sistematizada dos grupos de turistas .....	112
ANEXO A - Mapa resumido da área tombada de Diamantina .....	113
ANEXO B - Resolução n° 71 .....	114
ANEXO C - Socorro (SP) é exemplo nacional de turismo acessível .....	116

## 1 INTRODUÇÃO

Diamantina, cidade colonial histórica esta localizada no Vale do Jequitinhonha, região nordeste de Minas Gerais. Seu sítio colonial histórico foi tombado<sup>1</sup> pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN em 1938 e, em 1999 foi elevado a condição de Patrimônio Cultural da Humanidade pela Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura - UNESCO. Além disso, apresenta grande potencial para diversos tipos de turismo como o Turismo Cultural, Histórico e Natural atraindo turistas de várias idades e por vários motivos, dentre eles pela arquitetura colonial. As ruas da cidade principalmente do sítio tombado são em lajotas de pedras bastante escorregadias e desniveladas, além de serem bastante estreitas e com poucas calçadas para pedestres. De modo geral, residentes e/ou visitantes acabam disputando as ruas e becos com os automóveis.

A pesquisa parte de um questionamento sobre o fato de Diamantina ser declarada como Patrimônio Cultural da Humanidade, ou seja, patrimônio de todos e, simultaneamente, devido suas características topográficas e arquitetônicas, não garante que uma parcela significativa da população possa visitá-la.

Nesse sentido delimitou-se como campo de pesquisa o centro colonial histórico de Diamantina, que é protegido por lei federal desde 1938, em função das características do traçado urbano e por ser o espaço onde os turistas permanecem por mais tempo pela maior concentração de atrativos turísticos, meios de hospedagem e restaurantes o que facilita em parte o deslocamento dos visitantes.

Este estudo teve como sujeitos de pesquisa os turistas que já visitaram a cidade e possuíam mobilidade reduzida, tais como idosos, obesos, gestantes, pessoas de baixa estatura, pessoas com muletas, com andadores, com criança de colo, com carrinho de bebê, com cadeira de rodas, com deficiência visual, auditiva e motora. O motivo de delimitar os representantes do IPHAN, coordenadoria de patrimônio, guias/condutores e os visitantes com mobilidade reduzida e não as pessoas com mobilidade reduzida de modo a englobar a comunidade como um todo e outros sujeitos que fazem o uso desses espaços, deve-se pela necessidade de delimitar o sujeito de pesquisa.

---

<sup>1</sup> Ver a delimitação da região tombada no mapa (ANEXO A).

A pesquisa realizada aborda a temática da acessibilidade e os entraves na promoção da mesma nas vias públicas do centro colonial histórico de Diamantina de maneira que garanta acesso seguro às pessoas com mobilidade reduzida com foco nos turistas que visitam a cidade. O Decreto lei 5.296 de dezembro de 2004 considera pessoa com mobilidade reduzida o sujeito que “tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção” (DECRETO - LEI 5.296, 2004). Seus direitos são assegurados pela Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948 no artigo VII que: “Todos são iguais perante a lei e têm (*sic*) direito, sem qualquer distinção, a igual proteção da lei”.

É importante destacar que na atualidade a maioria das pessoas muitas vezes percebe a acessibilidade como a necessidade do outro e não a sua própria, que deve ser pensada para as pessoas com mobilidade reduzida.

Segundo Aguiar (2010) por acessibilidade entende-se que está relacionada com as condições disponibilizadas pelo espaço e a mobilidade ao deslocamento do indivíduo, que depende das condições de acesso que o espaço oferece ou das características físicas do próprio indivíduo.

Nesse sentido, Valin (2009) em sua dissertação de mestrado aborda o tema do ‘turismo acessível’ e defende a ideia de que a falta de acessibilidade nos patrimônios históricos existe porque quando foram edificados os arquitetos não pensavam em projetar espaços que atendessem às pessoas com deficiência, de modo que devido também ao preconceito daquela época as barreiras arquitetônicas sempre existem nos patrimônios coloniais.

Esse caso se aplica à região de estudo, pois no centro colonial de Diamantina apresenta essas barreiras, as construções foram edificadas de acordo com a topografia que é bastante acidentada o que resultou na construção de escadas nos edifícios em um traçado urbano de origem portuguesa. De acordo com Paiva (2009) garantir o acesso para todos ao acervo patrimonial é um desafio, pois são protegidos por lei de preservação, fato que restringe a aplicação das normas de acessibilidade. Por outro lado, em 2003, criou-se a

Instrução Normativa nº 1<sup>2</sup> que dispõe sobre a acessibilidade aos bens culturais imóveis protegidos a fim de estabelecer diretrizes, critérios e recomendações para a promoção da acessibilidade a esses bens.

Segundo Duarte e Cohen (2004) muitas das dificuldades nos deslocamentos dos espaços urbanos pouco acessíveis podem ser um desafio a ser superado ou um cansaço desencorajante para pessoas com mobilidade reduzida e dificilmente uma motivação de usufruir desses lugares.

Em Diamantina, a dificuldade dos visitantes se deslocarem de um lugar para outro em visitas aos atrativos representa um desafio a ser superado. Tal afirmação se baseia inclusive em depoimentos informais apreendidos por esta autora durante a participação em atividades acadêmicas que geraram contato direto com turistas.

Sabe- se da dificuldade que as pessoas como mobilidade reduzida enfrentam no dia a dia que limita ou impede o desempenho que seria considerado natural, e devido a exclusão espacial essas pessoas ficam dependentes da ajuda de outras para tudo, inclusive para se mover nas ruas e praças.

Para Machado e Braga (2010) os usuários dos centros coloniais são além da comunidade local os turistas. As mesmas defendem a ideia de que a tendência dos usuários das ruas das cidades coloniais é de grupos de turistas cada vez mais idosos. Em contrapartida o relatório da Pesquisa de Perfil da Demanda Turística Real de Diamantina e Região do primeiro semestre de 2010/1, aponta que a cidade apresentou apenas 5% dos entrevistados com mais de 71 anos de idade e em 2011/1 apenas 1% dos entrevistados.

A escolha por estudar a acessibilidade nas vias públicas e não nos atrativos turísticos deu-se pelo fato de que são através dos espaços livres públicos que se tem acesso aos demais.

A relevância da delimitação geográfica justifica-se ainda pelo fato de Diamantina ser um sítio arquitetônico tombado, um referencial de memória e história “que, se valorizado,

---

<sup>2</sup> A Instrução Normativa nº 1 de 25 de novembro de 2003, estabelece diretrizes, critérios e recomendações para a promoção das devidas condições de acessibilidade. Busca equipar as oportunidades de fruição dos bens culturais para toda sociedade, com atenção voltada para pessoas deficientes e/ou com mobilidade reduzida.

estimula seus cidadãos, guardiões desses bens, a resgatarem sua identidade local e seu sentido de pertencimento ao lugar” (SIMÃO, 2001, p.59).

Ainda a mesma autora defende a ideia de que o patrimônio conservado deve ter utilidade para que a comunidade local e outras pessoas percebam seu valor possibilitando o convívio com o mesmo.

Esse estudo é importante também por ter publicação de livros sobre a acessibilidade em sua maioria em língua estrangeira, sendo um tema ainda pouco pesquisado, mas muito comentado no momento em seminários, simpósios, nos meios de comunicação de massa e especialmente por órgãos públicos com o Ministério do Turismo e das Cidades. Nesse contexto, cabe colocar que já foi criado pelo Ministério das Cidades o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana. Também o Ministério do Turismo em 2006 criou o Manual de orientações Turismo e acessibilidade. Ainda no mesmo manual aponta a necessidade de ter nas políticas públicas de turismo a temática da acessibilidade em regiões turísticas tanto para a comunidade quanto para turistas (BRASIL, 2006).

A acessibilidade no turismo é um assunto novo que pode contribuir para a integração das pessoas com alguma deficiência tanto no mercado de trabalho quanto como visitantes.

Percebe-se a necessidade de acessibilidade para todos em Diamantina ainda mais, por possuir o título de Patrimônio Cultural da Humanidade pela Organização para a Educação, a Ciência e a Cultura das Nações Unidas - UNESCO. Nesse sentido faz-se necessário adaptar as vias públicas e edifícios da cidade para receber e atender aos desejos dos visitantes e comunidades independente do seu perfil físico para que todos tenham acesso ao patrimônio considerado de todos.

Essa pesquisa teve como objetivo geral identificar os entraves na promoção da acessibilidade nas vias públicas da região tombada pelo IPHAN em Diamantina. E como objetivos específicos: levantar uma revisão teórica sobre políticas públicas patrimoniais e de acessibilidade; verificar junto aos órgãos públicos os principais entraves na promoção da acessibilidade à região estudada e apontar as principais dificuldades de acesso e redução de mobilidade dos turistas no centro colonial histórico tombado.

No que diz a estrutura do trabalho, este foi estruturado em sete capítulos, a presente introdução apresenta o tema, a justificativa da relevância do tema e os objetivos da pesquisa.

O segundo capítulo refere-se à metodologia utilizada na pesquisa de caráter descritivo - qualitativa, bem como as técnicas de pesquisa utilizadas para coleta de informações. Este também apresenta os principais documentos e autores da literatura científica utilizados na abordagem das políticas públicas no Brasil, do patrimônio e da acessibilidade. Além de descrever os procedimentos das entrevistas realizadas com o IPHAN, com a coordenação de patrimônio, com os guias e condutores de turismo e, ainda, as observações dos grupos de turistas.

O terceiro capítulo apresenta o estudo das políticas públicas e planejamento do turismo no Brasil adotando conceitos e uma abordagem da história das políticas de turismo nesse país até a atualidade.

O quarto capítulo discorre acerca dos conceitos de patrimônio, a história e política de proteção no Brasil e sobre o patrimônio de relevância mundial, devido à importância cultural e artística que a região estudada apresenta.

O quinto capítulo pondera sobre a acessibilidade trazendo conceitos de acessibilidade, mobilidade, Desenho Universal, o sistema de acesso universal, discute questões relacionadas ao turismo e acessibilidade, experiência turística nos espaços.

O capítulo seis dispõe a respeito dos resultados alcançados na pesquisa bibliográfica, documental, nas observações e entrevistas e ao mesmo tempo discute e relaciona as informações subjetivas com o conhecimento teórico.

E, por fim, o capítulo sete apresenta as considerações as quais a pesquisadora chegou, sintetiza o conteúdo apresentado e traz recomendações.

## 2 METODOLOGIA

### 2.1 Considerações iniciais

A fim de alcançar os objetivos propostos nesta pesquisa utilizou-se de procedimentos metodológicos, a pesquisa qualitativa e técnicas de pesquisa tais como entrevistas, observações e análise de documentos. Apresentou caráter descritivo, pois, como base em Cervo e Bervian (2002), procurou-se observar, registrar, analisar e correlacionar fatos ou fenômenos sem manipulá-los.

Assim, para a construção e embasamento do referencial teórico recorreu-se às fontes primárias, revistas científicas e produção acadêmica, já que “as teses de doutorado e dissertações de mestrado são uma das mais importantes fontes de dados” (DENCKER, 2007, p. 59). Ainda a mesma autora explica que a pesquisa qualitativa se propõe a preencher lacunas e tem caráter descritivo, sendo ideal para adquirir conhecimento mais aprofundado de casos específicos.

Depois de adquirir conhecimento prévio do assunto em questão através da elaboração do referencial teórico iniciou-se o processo de coleta de informações por meio das observações sistematizadas, registro fotográfico e entrevistas semiestruturadas conforme descrito a seguir.

### 2.2 Aspectos gerais dos procedimentos metodológicos aplicados

#### *Elaboração do referencial teórico*

A *pesquisa bibliográfica e documental* consistiu no estudo dos autores das áreas de políticas públicas e planejamento, patrimônio, arquitetura e urbanismo. Foram pesquisados conceitos de política, patrimônio, acessibilidade e mobilidade. E para a descrição do contexto histórico das políticas públicas e planejamento do turismo no Brasil no capítulo 3 também embasou-se em diversos Decretos-lei e nos estudos de Hall (2004) e Beni (2006) que abordam as políticas públicas e planejamento turístico de forma transdisciplinar.

Para a abordagem do patrimônio no capítulo 4 apoiou-se especialmente nos estudos de Margarita Barretto (2007), Françoise Choay (2006), Clerton Martins (2006), Maria Cristina Simão (2001), Glória Maria Widmer (2008) e nos documentos do IPHAN (1967 e 1997). Assim, buscou-se obter conhecimento acerca do patrimônio para entender como aconteceu e acontecem as medidas de proteção nacional e mundial além de realizar um estudo do histórico e do papel do IPHAN. Isso porque a região estudada é protegida pela lei Federal de Tombamento e por compor a lista de Patrimônio Mundial.

A *pesquisa documental* foi realizada no intuito de levantar informações sobre a acessibilidade e pessoas com mobilidade reduzida, de tal modo realizou-se pesquisas na internet à procura de Decretos, leis, manuais e na literatura científica já publicada tais como, artigos, monografias, teses de mestrado e dissertação de doutorado, para embasamento do referencial teórico. Esse processo de pesquisa e observação dos conteúdos aconteceu no decorrer de novembro de 2010 a setembro de 2011. Para a abordagem da acessibilidade no capítulo 5, recorreu-se principalmente à tese de doutorado de Fabíola de Oliveira Aguiar (2010), à dissertação de mestrado de Daniela Vaz (2008) e aos artigos científicos de Cristiane Rose Duarte e Regina Cohen (2004). A abordagem do turismo no capítulo supracitado embasou-se nos estudos de turismo de experiência de Thiago Allis (2010) na tentativa de relacionar a experiência turística nas vias públicas com acessibilidade e consumo do espaço. Para discutir a percepção dos lugares em função da diversidade humana recorreu-se à Denise Bernuzzi Sant'Anna (2000), por seus estudos acerca das infinitas descobertas do corpo.

Além disso, foram pesquisadas notícias, reportagens sobre ‘acessibilidade turística’ e estudos de caso de destinos turísticos brasileiros considerados acessíveis. Também foi efetuado o levantamento de leis, decretos, manuais, cartas patrimoniais, programas e projetos relacionados à acessibilidade e turismo, a fim de elaborar o referencial teórico o mais embasado possível, diante da escassez de estudos na relação entre as duas áreas. Apesar do empenho não foi possível encontrar na internet nenhum estudo científico da cidade de Socorro, destino-modelo de Aventura Especial no Brasil, que desenvolve o projeto “Socorro acessível”. Embora tenham sido encontradas notícias que mencionem o projeto e a acessibilidade para os esportes de aventura na referida cidade.

## 2.3 Aspectos gerais da coleta de informações

### *Coleta de informações para análise interpretativa*

A *técnica da entrevista* foi aplicada para complementação das informações que não foram encontradas na literatura científica, na pesquisa documental e nas observações.

O fato de realizar as entrevistas semiestruturadas<sup>3</sup>, justifica-se pela necessidade da pesquisadora possuir maior liberdade de conduzir a conversa, retomar perguntas que não foram respondidas e realizar perguntas que não estejam no roteiro. Ressalta-se ainda o uso dessa técnica de pesquisa porque “os dados subjetivos só poderão ser obtidos através da entrevista, pois que, eles se relacionam com os valores, às atitudes e às opiniões dos sujeitos entrevistados” (BONI & QUARESMA, 2005, p.72).

Assim, as entrevistas foram direcionadas aos representantes de dois órgãos públicos, o IPHAN e a Coordenadoria de Patrimônio da Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Patrimônio. Também aos prestadores de serviços turísticos como guias e condutores de turismo, a fim de identificar as dificuldades de acesso e mobilidade dos turistas no centro colonial histórico de Diamantina.

As perguntas foram feitas oralmente e gravadas, sendo transcritas pela pesquisadora posteriormente para análise interpretativa, vale destacar que apenas as falas dos guias e condutores permanecem em anonimato. Nesse processo optou-se por fazer contato prévio com as pessoas entrevistadas a fim de deixar os entrevistados mais integrados ao assunto e entender a relevância em compartilhar suas opiniões e experiências profissionais para viabilidade desta pesquisa, para depois apenas agendar as entrevistas. Além disso, todos os entrevistados autorizaram o uso dos trechos transcritos nesta pesquisa mediante assinatura do termo de consentimento do uso literal das falas.

As mesmas foram realizadas em setembro e outubro, na modalidade focalizada utilizando como instrumentos de auxílio roteiros de perguntas relativas à acessibilidade. As entrevistas tiveram três roteiros semiestruturados, pois cada uma possuía um foco além da acessibilidade de acordo com a atuação profissional de cada entrevistado.

---

<sup>3</sup> Veja os roteiros semiestruturados de todas as entrevistas no (APÊNDICE A)

A entrevista direcionada ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional foi aplicada ao chefe do escritório técnico de Diamantina, com foco nas possibilidades de intervenção nas vias públicas para promoção da acessibilidade. Assim, para melhor entender as atribuições desse órgão foi realizada uma entrevista informal. Dessa forma foi possível obter outras informações relevantes e descartar perguntas que não se aplicavam adequando o roteiro que foi usado na entrevista oficial, realizada após a finalização do capítulo 4 que aborda a história e política de proteção do patrimônio no Brasil.

A entrevista direcionada à Coordenadoria de Patrimônio da Secretaria Municipal de Cultura, Patrimônio e Turismo teve o intuito de conhecer o papel e quais as ações que o setor pode desenvolver para a conservação do patrimônio e promoção da acessibilidade. Antes da elaboração do roteiro semiestruturado entrou-se em contato para conversa informal a fim de entender as atribuições do órgão e delimitar o foco da entrevista, que se estabeleceria nas ações que compete ao órgão para promoção da acessibilidade nas vias públicas e conservação do patrimônio.

Para realização das entrevistas com os guias/condutores e observação dos grupos de visitantes contatou-se a presidente da Associação de Guias de Turismo de Diamantina, que convocou os mesmos para uma reunião de apresentação dos objetivos da pesquisa em questão. Devido a outros compromissos apenas três compareceram, assim a presidente forneceu os contatos e nomes dos 12 prestadores de serviços turísticos que fazem parte da associação, estes foram contatados via e-mail e telefone.

Nesse caso, o foco das entrevistas foram nas pessoas (turistas) a fim de saber quais as dificuldades que os turistas de modo geral apresentaram ao se deslocarem nas vias públicas do centro colonial da cidade e se é assídua a presença de pessoas com esse perfil na cidade. De tal modo, por meio de pesquisas informais, buscou-se informações dos 12 guias e condutores a respeito da freqüência que realizam roteiros turísticos no centro colonial. A partir da informação de que desse total 8 atuam frequentemente, assim, deu-se preferência em desenvolver as entrevistas com esses que atuam frequentemente por acreditar que já atenderam e atendem uma quantidade maior de grupos de visitantes (turistas) com perfil físico diversificado e de mobilidade. Puderam ser realizadas 4 entrevistas com os guias e condutores sendo que 3 destes já têm 8 anos de atuação na

área e um 4 anos de atuação. Então, considera-se que a quantidade de profissionais entrevistados não apresentou prejuízo para análise, devido à representatividade em função do tempo e frequência de atuação.

Todas as entrevistas descritas anteriormente, foram gravadas evitando a perda de falas significantes, além disso, todos os entrevistados autorizaram a utilização dos trechos transcritos das mesmas nos resultados e discussões mediante assinatura do termo de autorização.

As transcrições das mesmas foram realizadas por essa pesquisadora de modo que detectou aspectos recorrentes e selecionou os trechos mais importantes relacionados aos entraves na promoção da acessibilidade nas vias públicas da região tombada pelo IPHAN em Diamantina.

Na *pesquisa observacional* aplicou-se a observação sistematizada não participante dos grupos de visitantes (os sujeitos de pesquisa) nos meses de agosto e setembro de 2011. Essa técnica de pesquisa foi aplicada durante a realização dos roteiros turísticos guiados no centro colonial da cidade. De tal modo manteve-se distância entre o observador e o fenômeno observado. A ocorrência foi medida na presença ou não do visitante com mobilidade reduzida, contando com um roteiro estruturado<sup>4</sup> para registro das ocorrências, que “permite determinar se certo fenômeno aparece ou não durante o período” (SUCHÜTER, 2003, p.105). Para isso foram efetivados contatos com os guias e condutores a fim de saber os dias e horários que tinham grupos de turistas para realização de roteiros no centro colonial, que fosse com deslocamento no modo a pé. Tinha como meta observar 8 grupos de turistas por considerar que seria suficiente para obtenção das informações de forma diversificada. Esse trabalho de campo aconteceu durante os meses de agosto e setembro para diversificação de perfil dos grupos evitando concentrar naqueles de Vesperata<sup>5</sup>. No entanto, mesmo com a colaboração dos guias e condutores não aconteceu na mesma quantidade como foram planejadas, devido a desmarcação de algumas visitas guiadas, a utilização de veículos no deslocamento de um atrativo ao outro e também as confirmações imprevistas de agências com os guias e condutores. Também

<sup>4</sup> Ver roteiro da observação sistematiza (APÊNDICE B).

<sup>5</sup> Evento musical que acontece na Rua da Quitanda no período de março a outubro, duas vezes por mês. Os músicos da Banda Mirim e da Banda do Batalhão da Polícia Militar de Diamantina ficam dispostos nas sacadas, os maestros na rua junto ao público.

devido o fato de que muitos grupos contataram os guias para realização de *city tour* quando já estavam no destino. Assim, foi possível observar apenas 2 grupos de turistas.

Torna-se importante apontar que as análises desenvolvidas sobre as informações coletadas, descritas nos resultados e discussão se deram por meio do método interpretativo que é entendido por Chauí como uma “conexão com as informações teóricas com os dados (*sic*) adquiridos através das entrevistas” (2002, p.203).

Não coube nesta pesquisa avaliar tecnicamente as condições de acessibilidade das vias públicas de Diamantina, pois entende que esta função se aplica aos arquitetos e não aos profissionais do turismo, de tal modo que reforça-se o foco sobre os entraves na promoção da acessibilidade nas vias públicas do centro tombado.

### **3 POLÍTICAS PÚBLICAS E PLANEJAMENTO DO TURISMO NO BRASIL**

#### **3.1 Considerações iniciais**

As políticas públicas no Brasil funcionam como instrumento norteador para o planejamento e a organização em todas as áreas, por ser efeito dos processos de tomada de decisões do poder público. Neste estudo serão abordas apenas as políticas públicas de turismo e de áreas afins como políticas patrimoniais, urbanas e de acessibilidade física nas vias públicas devido à importância para a pesquisa em questão. Observa-se desde já a relevância em trabalhar as políticas públicas, o planejamento, a conservação do patrimônio e acessibilidade que estão vinculados ao turismo em Diamantina de maneira transdisciplinar (integração entre as disciplinas) em função da complexidade que o tema implica, pois o turismo exige na prática um diálogo transdisciplinar em que o bem e o interesse da sociedade como todo possa “propiciar o desenvolvimento harmônico dessa atividade” (BARRETO, 2003, p.33). Para tanto é preciso que sejam elaboradas políticas de infraestrutura básica, urbana, e depois para a superestrutura turística. A autora observou que existia em 2003 poucos estudos de política sobre o turismo que ainda é escasso e que os choques de interesse público e turístico resultam na forma de elaboração das políticas públicas de turismo de maneira obscura.

Vale ressaltar que as diretrizes políticas traçadas pelo Estado desempenham o papel de minimizar e controlar os impactos sociais, ambientais e econômicos causados pelo turismo. Barreto (2003) cita como exemplo as ocupações desordenadas do espaço para explicar a relevância da existência de política, pois, quando isso acontece deve-se à falta de políticas públicas voltadas ao planejamento e ordenamento urbano e a construção de instrumentos públicos como um plano diretor na localidade. Por outro lado, a autora reflete que apenas a existência de tais instrumentos não é capaz de garantir o uso adequado do espaço pela dependência que há de processos de fiscalização e monitoramento integrado.

A elaboração de políticas públicas é, antes de tudo, uma atividade política e essas são influenciadas por características econômicas, sociais e culturais da sociedade, assim como pelas estruturas formais dos governos e outros aspectos do sistema político (HALL, 2004, p.26).

Observa-se que os aspectos econômicos são os que mais influenciam na elaboração das políticas públicas de turismo, pois, quando o turismo era entendido como um fenômeno sociocultural “não se notava a necessidade nem de uma política econômica para o setor nem de planejamento dos destinos turísticos” (SCARPATI, 2008, p.83). O que implicou na lentidão do processo de elaboração e execução de uma política específica para o setor, isso ficou bastante evidente no histórico das leis e decretos que inclui a atividade turística até a criação do Ministério do Turismo que é um fato recente.

Na estrutura organizacional vigente do referido ministério destaca-se neste estudo a existência da Secretaria de Políticas de Turismo que compete desde a elaboração ao monitoramento das políticas públicas de turismo. Pois, política é o instrumento norteador na tomada de decisões e o planejamento é ainda “um conjunto de diretrizes, estratégias, objetivos e ações formuladas e executadas pelo Estado” (SCARPATI, 2008, p. 85). Sua finalidade não deve ser resumida no desenvolvimento econômico, geração de emprego e renda. Pois, para desenvolver o turismo é necessário executar o planejamento turístico de maneira responsável, o que “implica a existência de políticas públicas: de saneamento, saúde, transporte, de proteção ao consumidor, [e] de distribuição de renda” (BARRETO, 2003, p.36), o que vai contra a lógica capitalista devido não aludir a resultados imediatos e lucrativos.

Da mesma forma, o planejamento do espaço deve-se também remeter a sociedade, “pois as duas perspectivas caminham e se modificam juntas” (YÁZIGI, 2003, p.154). Não é possível falar de planejamento e sociedade sem abordar a temática política por estabelecer uma relação de simbiose, como explicita a definição de planejamento a seguir.

O planejamento é um tipo de tomada de decisões e elaboração de políticas; ele lida, entretanto, com um conjunto de decisões interdependentes ou sistematicamente relacionadas e não com decisões individuais. Planejar é, portanto, apenas uma parte de um processo global de “planejamento-decisão-ação” (HALL, 2004, p.24).

Ou seja, o autor conceitua o planejamento como conjunto de decisões tomadas visando o bem estar coletivo, por partir de políticas que transpassam elementos interligados que precisam ser trabalhados juntos com finalidade de obter resultados efetivos.

É claro que o planejamento turístico deve atender as especificidades de cada localidade não devendo ser instituído em destinos diferentes da mesma maneira, a fim de reduzir os impactos causados, encontrar soluções e alcançar resultados efetivos. Para Oliveira (2003), essa questão vem sendo discutida principalmente nas cidades coloniais de modo marcante devido à atribuição de novos usos e consumo dessas cidades na maioria para o uso turístico. Nesse sentido, o Centro Colonial Histórico de Diamantina o espaço urbano é utilizado tanto pelos turistas quanto pela comunidade nas diversas atividades do cotidiano, é palco de tensões quanto a utilização das vias públicas do centro construído no século XVII para a mobilidade de pedestres visto que estas não foram projetadas para o tráfego de automóveis como ocorre atualmente.

Portanto, para equilibrar os interesses da comunidade local, dos visitantes, do setor privado e público, faz-se necessário buscar soluções e identificar futuros conflitos por meio de consistentes políticas públicas urbanas, de trânsito, de mobilidade urbana e de turismo de jeito que o planejamento se desenvolva de maneira participativa e transdisciplinar.

### **3.2 Contexto histórico das políticas públicas de turismo no Brasil**

Nos últimos dez anos o governo voltou sua atenção também para a atividade turística, com a criação de políticas públicas que refletiram no turismo e ainda políticas específicas para o setor, além de atualização de leis e criação do Ministério do Turismo. Para entender como esse processo decorreu faz-se necessário entender o contexto histórico das mudanças e avanços das políticas públicas de turismo no Brasil, também a atuação do Estado nas fases da atividade turística. Para melhor esclarecimento destacam-se as ideias centrais de cada período observado pelo autor Scarpatti (2008).

Na primeira fase do turismo o Estado desempenhava a função de interventor por meio da centralização do poder, além disso, o planejamento era insuficiente. Na segunda fase o governo começou a entender a importância do turismo para a economia, mas em contra partida havia poucas discussões sobre os impactos negativos causados pelos turistas. O Estado era promotor da atividade e facilitava a entrada de turistas estrangeiros. Já na terceira fase, o Estado assume o papel de coordenador do turismo. Segundo Scarpatti (2008), é a fase ideal, pois, inicia o esforço para descentralizar a política. Nessa etapa foi

implantado entre outros o programa de municipalização do turismo, norteado pelo modelo de planejamento participativo que era desenvolvido na Alemanha que a Organização Mundial do Turismo recomendava. Mas para melhor compreensão do processo como um todo torna-se necessário abordar as leis de turismo e aplicadas ao turismo, por ser parte relevante das políticas, já que são normas elaboradas pelo Estado as mesmas são apresentadas a seguir em cada década.

### *Últimos anos da década de 1930 e década de 1940*

A história política do turismo que se tem registro teve seu primeiro passo no Estado Novo, caracterizado pelo período autoritário e centralizador do poder. A primeira fase iniciou em 1938 quando o Estado realizava apenas intervenções políticas. Boiteux (2005) destaca a relevância do Decreto-lei nº 406, de 4 de maio de 1938, como a primeira referência legal da atividade turística no Brasil. Com a instituição deste decreto as vendas de passagens áreas, marítimas e rodoviárias foram regulamentadas. Esse documento jurídico dispunha também sobre a entrada de estrangeiros no território nacional, em seus capítulos XI e XII sobre as empresas de navegação e fiscalização das agências entre outros assuntos.

É importante ressaltar, como Santos Filho (2008) cita a seguir, que o turismo foi vinculado à polícia por ser o órgão que amparava e executava as ordens do Estado Novo. Além disso, desde essa época, a imagem foi utilizada com grande poder de convencimento e, assim, o governo de Getúlio Vargas usou o fenômeno turístico para levar outra imagem que não fosse a do governo ditador para o exterior.

E assim, em 1938, nasce à preocupação do governo Federal para com o turismo no Brasil, seria cômico se não fosse trágico, mas o mesmo foi pensado junto ao SIPS - Serviço de Inquéritos Políticos e Sociais, encarregado da coordenação de elementos informativos de interesse da polícia Preventiva. Atividades exclusivamente de controle ideológico em que a espionagem, a polícia (*sic*) secreta, a repressão a qualquer outro discurso que não fosse a ideologia do Estado Novo formatavam as atividades desse órgão de informação e segurança nacional (SANTOS FILHO, 2008, p.2).

Em 1939 foi criado o Departamento de Imprensa e Propaganda através do Decreto-lei nº 1.915, de 27 de Dezembro composto também pela Divisão de Turismo que, dentre suas finalidades, estava a de promover a propaganda turística no exterior. Segundo Santos Filho (2008) o Departamento de Imprensa e Propaganda foi criado com a fusão do

Serviço de Inquéritos Políticos e Sociais com o setor de propaganda para atender a necessidade do Estado Getulista de estabelecer uma estratégia para “centralizar e direcionar a ideologia coercitiva junto à população em geral e aos trabalhadores em particular” (SANTOS FILHO, 2008, p.2).

Ainda o mesmo autor defende a ideia de que para os governantes o turismo se apresentava como uma alternativa para sobressair a crise econômica. Assim, “pensa-se somente no turismo receptivo, como forma de ingresso de recursos econômicos, consignado em uma moeda forte, *o dólar*” (SANTOS FILHO, 2008, p.2). Até este momento o turismo interno não despertava nenhum interesse político.

Um ano depois o Decreto-lei nº2.440 de 23 de julho de 1940 tratava excepcionalmente sobre o papel a ser desempenhado pelas agências de viagens e turismo por meio da regulamentação das atividades das empresas e das agências de viagens e turismo. Deste modo, as empresas que organizassem excursões turísticas precisavam da autorização do Departamento de Imprensa e Propaganda, ao qual cabia ainda registrá-las e fiscalizá-las. Além disso, este Decreto-lei estabelece assistência remunerada aos viajantes e diferencia agência de viagem e turismo de agência de turismo e o que competia a cada uma.

É relevante destacar os impactos gerados na atividade turística pela Consolidação das Leis Trabalhistas sancionada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 quando foi reduzida a jornada de trabalho para 48 horas semanais, foi criado o salário mínimo, direito a férias e aposentadoria. De modo que os trabalhadores teriam mais tempo livre e poderiam ocupá-lo com atividades de lazer e turismo.

Em 1945, com o término do regime ditatorial varguista a Divisão de Turismo é transferida para o Departamento Nacional de Informações devido à extinção do Departamento de Imprensa e Propaganda. Depois de um ano o DNI e a Divisão de Turismo são extintos pelo Decreto-lei nº 9.788, de 6 de setembro de 1946 no governo de Gaspar Dutra (1946-1951). Nota-se que depois deste fato o turismo não foi subordinado a nenhuma norma jurídica no período de 12 anos.

Ainda no mesmo ano criou-se o Serviço Social do Comércio-SESC por intermédio do Decreto-Lei nº 9.853, de 13 de setembro de 1946 com a finalidade de desenvolver ações

voltadas para o bem-estar dos comerciários e da comunidade com intenção de fortalecer a solidariedade entre as diferentes classes. Esse órgão contava com a colaboração do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio. Por meio do Decreto-lei nº 8.621, de 10 de janeiro 1946, foi instituído o Serviço Nacional de Aprendizado Comercial-SENAC. Os impactos destes dois serviços para a atividade turística pode ser relacionado às opções de lazer e entretenimento para a comunidade local e no que diz respeito ao SENAC destaca-se a criação dos hotéis e restaurantes e qualificação profissional.

#### *Década de 1950*

Em 1950 Juscelino Kubitschek foi eleito governador do estado de Minas Gerais e durante seu mandato investiu em infraestrutura de acesso construindo rodovias e aeroportos. Vale inserir que neste período, pós a Segunda Guerra Mundial, o Brasil sediou a Copa do Mundo e como a capital mineira sediaria alguns jogos foi construído além do estádio Independência o Aeroporto da Pampulha.

Santos Filho (2008) observou que no período de 1956 a 1961, Juscelino Kubitschek pretendia acelerar o desenvolvimento do turismo doméstico já que pretendia “atrair para o Brasil o fluxo de turistas estrangeiros, tornando Brasília a nova porta de entrada do turismo receptivo, apesar de não estar mencionado [no Plano de Metas do governo JK]” (SANTOS FILHO, 2008, p.2).

Em 1958 foi criada a Comissão Brasileira de Turismo - COMBRATUR através do decreto-lei nº 44.863 de 21 de novembro do mesmo ano. Sua finalidade era de “coordenar, planejar e supervisionar a execução da política nacional de turismo, com o objetivo de facilitar o crescente aproveitamento [do potencial turístico do país]” (DECRETO N° 48.126, 1960), tanto para o turismo interno quanto para o internacional.

#### *Década de 1960*

Em 1960 com a instituição do Decreto nº 48.126 de 19 de abril que aprova o funcionamento da COMBRATUR, organizada de tal maneira que o Serviço de Promoção Turística se dividia em três setores, como observado no capítulo II do decreto supramencionado. Assim, o Setor de Turismo Nacional ocupava o primeiro lugar, o Setor

de Turismo Internacional o segundo e o Setor de Propaganda no Exterior ocupava o terceiro lugar.

Nesse sentido pode-se relacionar a forma de organização da COMBRATUR com a observação feita por Santos Filho (2008) em seu artigo *Política nacional de turismo: descaso e desrespeito para com o povo brasileiro*, de que Juscelino Kubitschek queria acelerar o turismo doméstico, pois, o primeiro Setor era o Turismo Nacional.

Em 1961, no governo de Jânio Quadros, realizou-se a Divisão Turística do Território Nacional em regiões, zonas e áreas pelo Decreto-lei nº 51.130, de 3 de agosto do mesmo ano, com intuito de expandir e desenvolver a atividade turística no país. Nessa divisão, o Estado de Minas Gerais fez parte da Região Leste, na 3<sup>a</sup> zona, que por sua vez foi dividida, ficando a cidade de Diamantina inserida na 5<sup>a</sup> área.

No governo João Goulart (1961-1964), que assumiu o poder com a renúncia de Jânio Quadros, foi sancionada a Lei nº 4.048, de 29 de dezembro de 1961 que instituiu o Ministério da Indústria do Comércio ao qual a Divisão de Turismo e Certames estava vinculada ao Departamento Nacional de Comércio da Secretaria de Comércio desse ministério.

Em 1962 a Comissão Brasileira de Turismo - COMBRATUR foi extinta como dispôs o Decreto nº 572, de 5 de Fevereiro de 1962. É preciso destacar que o fato ocorreu ainda sem cumprir com o papel de executar as políticas públicas de turismo que lhe foi atribuído no ato de sua origem. Nesse período o Brasil enfrentava o aumento da inflação e da dívida externa, em função do desenvolvimento acelerado do governo Juscelino Kubitschek de Oliveira.

Em 1964 o Brasil voltou ao sistema político militar ditatorial que persistiu por 21 anos, o período que compreende 1964-1967 foi governado por Castello Branco período em que foram congelados os salários. Talvez em função dessa questão os brasileiros não realizavam viagens turísticas.

Conforme já mencionado, os primeiros decretos que compõem a história política do turismo foram executados desde 1938, embora Boiteux (2005) considere o Decreto nº 55,

de 18 de novembro de 1966, o primeiro antecedente histórico do sistema jurídico da atividade turística. O autor embasa seu discurso justificando que apenas neste momento foi esboçada a política nacional de turismo. Esse decreto criou uma estrutura sistematizada da administração turística que era denominada de Empresa Brasileira de Turismo – EMBRATUR. Nessa estrutura cabia ao Conselho Nacional de Turismo de acordo com o art. 4º, formular diretrizes que fossem seguidas, coordenar e dirigir a Política Nacional de Turismo já que sua função era normativa.

Neste período ainda não se mencionava o turismo interno como responsável pelo movimento da economia, uma vez que os brasileiros não foram incentivados a conhecer o próprio país. Além disso, o turismo externo era visto como uma indústria capaz de promover o desenvolvimento econômico, de modo que alguns autores ainda referem-se à atividade turística como “indústria do turismo” de tal modo que a política do setor era abarcada também nessa linha de pensamento.

Art. 1º Compreende-se como política nacional de turismo atividade decorrente de todas (*sic*) as iniciativas ligadas à indústria do turismo sejam originárias de setor privado ou público, isoladas ou coordenadas entre si, desde que reconhecido seu interesse (*sic*) para o desenvolvimento econômico do país (DECRETO-LEI nº 55, 1966, grifo nosso).

O termo em destaque entendido como solução de muitas questões, principalmente as econômicas, embora não seja coerente ainda é usado na literatura “produzida principalmente pelos órgãos oficiais nacionais e internacionais de controle e organização da demanda do fluxo turístico” (SANTOS FILHO, 2005, s/p).

Segundo o Decreto-Lei nº 55, competia à Empresa Brasileira de Turismo – EMBRATUR “fomentar e financiar diretamente as iniciativas, planos, programas e projetos que visem o desenvolvimento da indústria (*sic*) do turismo” além de organizar, promover as atividades ligadas ao turismo, realizar registros e fiscalização das empresas ligadas a esse setor.

É importante colocar que neste período o governo centralizador desempenhava a função de promotor do turismo por meio de programas de desenvolvimento e incentivos fiscais para a construção dos meios de hospedagens. Nota-se também o controle do estado ao analisar o Decreto-Lei nº 55 de 18 de Novembro de 1966 que determina sobre a

construção dos hotéis. Nesse caso os que fossem construídos e ampliados dentro do prazo de cinco anos gozariam de “isenção fiscal de todos os tributos federais, exceto os da Previdência Social, pelo prazo de 10 anos a partir da aceitação de suas obras [pela EMBRATUR]” (Decreto-Lei nº 55, 1966). Os meios de hospedagem que não se enquadravam nas classificações não obteriam registro da empresa, o que implicava em seu fechamento, pois, na época as fiscalizações de fato aconteciam através do controle total do governo.

É preciso esclarecer que a Empresa Brasileira de Turismo - EMBRATUR foi criada no período ditatorial em que o turismo tinha outra função para o Estado, a de disfarçar os atos de repressão à sociedade e consolidar a imagem do Brasil como paraíso tropical dos prazeres eróticos e exóticos. Diante disso,

[...] a preocupação com a imagem do Brasil era uma constante dos militares golpistas, pois o desrespeito aos direitos humanos e ação de práticas de tortura, seqüestro, prisão, intimidação e a da delação eram os instrumentos usados no cotidiano do estado militar que ganha manchetes nos principais jornais internacionais retratando esses atos (SANTOS FILHO, 2008, s/p).

Os governadores militares incumbiram a Empresa Brasileira de Turismo - EMBRATUR o papel de mascarar “a repressão, a tortura, o seqüestro das Forças Armadas junto à população civil” (SANTOS FILHO, 2008, p.3).

Em 1967, no governo Costa e Silva (1967- 1969), o Sistema Nacional de Turismo foi criado e regulamentado por meio do Decreto nº 60.224, de 16 de fevereiro de 1967. Esse sistema tinha como papel executar a política nacional de turismo, relacionando-a a um necessário planejamento, como consta em sua definição no art.1º.

Compreende-se, como Política Nacional de Turismo, o conjunto de diretrizes e normas, integradas em um planejamento de todos os aspectos ligados ao desenvolvimento do turismo e seu equacionamento como fonte de renda nacional (DECRETO nº 60.224, 1967).

Embora neste momento a política de turismo nos termos da lei tenha sido definida de maneira transdisciplinar englobando os diversos aspectos ligados à atividade turística, as políticas de turismo não se desenvolveram como foi registrado no decreto.

Algo semelhante aconteceu com o Plano Nacional de Turismo - PLANTUR, elaborado quando o Conselho Nacional de Turismo no uso de suas atribuições dispostas no art. 6º

do Decreto nº 60.224 organizou a Resolução nº 71<sup>6</sup> de 10 abril de 1969. Nela consta que para a elaboração do PLANTUR era imprescindível definir e conceituar pontos básicos relativos ao turismo além no art. 4.9 autorizar a EMBRATUR a contratar profissionais para elaboração da política. Supõe-se que o órgão não possuía profissionais capazes de elaborar um plano para a atividade turística que é bastante complexa, não chegando a ser executado, embora tenha sido utilizado como instrumento básico da Política Nacional de Turismo<sup>7</sup>.

Na década de 1970, no governo de Emílio Garrastazu Médici (1969-1974) iniciou-se o processo de incentivo do desenvolvimento turístico através de financiamentos. Nesse sentido instituiu o Fundo Geral de Turismo - FUNGETUR por intermédio do Decreto-lei nº 1.191, de 27 de outubro de 1971. De acordo com seu art. 11, o fundo tinha por finalidade incentivar e disponibilizar financiamento de obras (em sua maioria para setor de meios de hospedagem), serviços e atividades turísticas que representasse relevância para o desenvolvimento do turismo nacional.

Segundo Beni (2006) em 1976 já no governo de Ernesto Geisel (1974-1979), foram criados outros fundos de investimentos tais como o Fundo de Investimento do Nordeste - FINOR, da Amazônia - FINAM, e também o Fundo de Investimento Setorial - FISET. Os empreendimentos deveriam estar sob gerenciamento da EMBRATUR para que fossem beneficiados pelos financiamentos e fazer parte dos programas de desenvolvimento do turismo. O autor observou também o equívoco da EMBRATUR quanto à criação dos fundos de investimento na hotelaria e turismo no que diz respeito ao posicionamento e direcionamento de mercado. E ainda, não adaptaram os investimentos de acordo com as necessidades e características socioeconômicas do Brasil de modo que atendesse ao turismo doméstico. Assim, visando atrair turistas estrangeiros foram construídos vários hotéis de luxo com estímulo dos fundos, dessa maneira percebe-se que o turismo continuou sendo uma atividade elitizada igual à década anterior.

---

<sup>6</sup> Ver Resolução nº 71 de 1969 no (ANEXO B).

<sup>7</sup> Além do mais, somente em 1971 surge o primeiro curso de turismo no Brasil que é de extrema importância para o desenvolvimento das políticas para o setor principalmente no que tange aos destinos, aos turistas e comunidades.

Nesta década iniciaram-se as ações do governo para desenvolver o turismo em regiões estratégicas como portão de entrada de turistas estrangeiros, embora houvesse a intenção desde os primeiros anos da década de 1960.

Em 1977, foram impostas pelo governo condições para funcionamento e fiscalização das atividades e serviços turísticos com a aprovação da lei nº 6.505, de 13 de dezembro do referido ano que dispunha sobre quais empreendimentos prestavam serviços turísticos. No caso dos meios de hospedagem deveriam também esclarecer aos hóspedes os serviços incluídos no valor da diária. Percebe-se que o turismo começa a ser entendido como componente do setor terciário e não como indústria.

Em 20 de dezembro deste mesmo ano sancionou a Lei nº 6.513 que definiu os locais de interesse turístico e as áreas especiais. Para executá-la o governo desenvolveu ações por intermédio da Empresa Brasileira de Turismo até então vinculada ao Ministério da Indústria e do Comércio, do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, do Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal, da Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana e, por fim, da Superintendência do Desenvolvimento da Pesca. Assim, a EMBRATUR implantou o Inventário da Oferta Turística que deveria ser atualizado uma vez por ano. Além disso, deveria elaborar planos e programas para incentivar o desenvolvimento turístico, a preservação e valorização do patrimônio. Nesta época disponibilizou recursos para restauração do patrimônio arquitetônico tombado e estabeleceu diretrizes de uso e ocupação do solo (LEI N° 6.513, 1977).

Neste momento o Brasil aderiu a Convenção para Proteção do Patrimônio Mundial de 1972, assunto que será abordado no próximo capítulo.

### *Década de 1980*

Na década de 1980, no governo João Baptista de Oliveira Figueiredo (1979-1985) de acordo com Beni (2006) destacou-se no cenário devido à criação da Política Nacional de Meio Ambiente que iniciou neste momento as iniciativas para a sustentabilidade ambiental e social repercutindo em benefícios para o turismo e minimizado seus impactos negativos.

Seis anos depois a atividade tornou-se livre no Brasil com a aprovação do Decreto-lei nº 2.294, de 21 de novembro de 1986 que aborda sobre os serviços, o exercício e exploração da atividade turística, isso ocorreu antes mesmo da livre iniciativa e livre concorrência terem sido um princípio constitucional. Para Boiteux (2005) a liberalização da atividade turística no Brasil aconteceu pelo fato de que na época, o então presidente José Sarney (1985-1990) pensava em melhorar a qualidade do produto turístico e dinamizá-lo. Por outro lado, seu objetivo era possibilitar que as empresas estrangeiras se fixassem no Brasil, de maneira a contribuir que o país sobressaísse à inflação deixada pelo governo anterior. Desde o fim da ditadura e início da livre iniciativa as empresas turísticas e prestadores de serviços desempenharam suas funções sem nenhum registro, mantendo apenas a fiscalização e classificação dos meios de hospedagem por meio das categorias e estrelas.

Ainda de acordo com Beni (2006), devido às facilidades, muitas agências foram abertas sem que os novos agentes de viagens possuíssem alguma qualificação profissional, o que acarretou em vários problemas para os consumidores, a consequência foi a maioria permanecer no mercado por pouco tempo em função da falta de conhecimento da área.

Em 1988 o turismo foi contemplado no art. 180 da Constituição Federal como um fator de desenvolvimento socioeconômico e por isso, necessitaria de incentivos por todas as esferas governamentais do Brasil. Ainda na constituição vigente, o lazer foi estabelecido como um direito e o turismo como uma das formas de lazer, logo o turismo também era um direito de todos.

### *Década de 1990*

Em 1990 o panorama da política de turismo no governo de Fernando Collor de Melo (1990-1992) foi marcada pela mudança da denominação da EMBRATUR, até então Empresa Brasileira de Turismo, para Instituto Brasileiro de Turismo conforme disposto na Lei nº 8.181 de 28 de março de 1991. Em seu art. 3º, a lei traz as funções que cabe ao Instituto de Turismo dentre as quais se encontram o estímulo das atividades que visem desenvolver o turismo interno e internacional, promover e divulgar o Brasil no exterior, coordenar a execução de projetos de interesse turístico, fomentar e financiar os planos, programas e projetos que tem por objetivo desenvolver a atividade turística.

Cabia ao referido órgão analisar o mercado turístico nacional e internacional através de pesquisas, estudar e propor linhas de créditos para estimular o turismo no Brasil, melhorar a qualidade do produto nacional e cuidar do inventário turístico nacional. Segundo Bursztyn (2007) somente nesta década a EMBRATUR desempenhou o seu papel na elaboração das políticas públicas de turismo que deveria ter sido desenvolvida desde 1966.

Um ano depois, já no governo Itamar Franco (1992-1994), foram criados novos ministérios tais como o Ministério da Indústria, Comércio e Turismo por intermédio da Lei nº 8.490, de 19 de novembro de 1992 que dispunha sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios. A lei supracitada foi regulamentada com a aprovação do Decreto nº 448, de 14 de Fevereiro de 1992 e também dispunha sobre a Política Nacional de Turismo que enfatizava o desenvolvimento do turismo e a elaboração da Política Pública de Turismo. Na época foi criado também o Ministério da Cultura e do bem estar social, quando a cultura e o turismo não estabelecia nenhuma vinculo, pois a Política Nacional de Turismo estava centralizada no incentivo financeiro e fiscal para a construção de hotéis.

Quanto à Política Nacional de Turismo “não chegou a ser aplicada em face da grave instabilidade institucional e econômica no período, que viria culminar com o impeachment (*sic*) do então presidente Fernando Collor de Mello” (CARVALHO, 2000, p.102).

Em 1993 com a regulamentação da profissão do guia de turismo pela Lei nº 8.623, de 28 de janeiro do ano citado, foram definidas suas atribuições e sua ética, o que marcou a história dos profissionais de turismo por ser a única profissão regulamentada. No mesmo ano, o Decreto nº 946 de 1 de outubro foi instituído de modo que definiu as categorias desse profissional como: regional, nacional, de excursão nacional, internacional e especializado em atrativos. Ainda no curto governo de Itamar Franco “deu início a uma nova diretriz da política de turismo ao implantar o Programa Nacional de Municipalização do Turismo” (CARVALHO, 2000, p.102).

Segundo Bursztyn (2007) neste momento o Brasil estava em crise econômica, então apontaram naquele momento o turismo mais uma vez como solução dos problemas da

economia nacional e desta vez pelo Fundo Monetário Internacional e Banco Interamericano de Desenvolvimento. Faz-se necessário esclarecer que a implantação do Plano Real e outras medidas tomadas no último ano de governo de Itamar Franco conseguiram controlar a inflação.

Em 1995 iniciou a gestão de Fernando Henrique Cardoso, que para Boiteux (2005) priorizou a capacitação profissional, a melhoria da infraestrutura e a promoção do turismo doméstico, utilizando campanhas na televisão e nos principais jornais brasileiros, ainda incentivou as viagens na baixa temporada com o programa Dias Azuis, além de executar o Programa de Desenvolvimento Turístico - PRODETUR.

A política nacional de turismo que se seguiu, período de 1996-1999, foi instituída no primeiro mandato do governo Fernando Henrique Cardoso – FHC, com base em pressupostos desenvolvimentistas, tais como: a estabilização econômica, o financiamento do desenvolvimento e a reforma do Estado, objetivando a inserção competitiva, a modernização, a eficácia do Estado e a redução dos desequilíbrios espaciais e sociais (BRUSADIN, 2005, p.10).

A Política Nacional de Turismo foi pautada na descentralização do governo, com estabilização da economia e equivalência do real ao dólar, o consumo tanto das empresas quanto da população em geral foi impulsionado facilitando seu desenvolvimento.

No governo FHC (1994 - 2002) ocorreu a implantação do Programa Nacional de Municipalização do Turismo - PNMT em parceria com o Banco do Brasil, SEBRAE e Organização Mundial do Turismo - OMT. Segundo Beni (2006), esse plano foi recomendado pela OMT e tinha como objetivo aprimorar a qualidade do produto turístico com a sensibilização dos municípios quanto aos benefícios econômicos que o turismo seria capaz de gerar. Uma das ações vinculadas ao programa foi o desenvolvimento de metodologia de planejamento importadas da Alemanha com enfoque participativo e diálogo entre os governos, instituições públicas ou privadas e sociedade. Ainda o mesmo autor observou que ouve falha desde a primeira fase de implantação pelo motivo que não realizou o inventário turístico do Brasil, para embasado neste levantamento, criar um programa que atendesse as especificidades de cada município.

As políticas públicas de turismo eram em sua maioria ideias que não foram executadas, pois, a “única ação concreta implantada foi o Programa de Ação para o Desenvolvimento

do Turismo no Nordeste Brasileiro, o Prodetur - NE" (BURSZTYN, 2007, p.21). Percebe-se que a política desse programa, por sua vez, era voltada ao incentivo da iniciativa privada para a edificação de grandes hotéis e *resort* de empresas estrangeiras, além da aplicação de recursos voltados à infraestrutura básica correlacionada aos investimentos privados. Além disso, o programa foi financiado em sua maior parte pelo Banco Mundial. "Os recursos e investimentos destinados a esse programa foram concretamente aplicados na construção e operacionalização dos aeroportos da região" (BENI, 2006, p.27).

### *Década de 2000*

Em 2003, no governo Luís Inácio Lula da Silva (2003- 2010) o turismo ganha mais visibilidade e prestígio devido ao surgimento do Ministério do Turismo por meio da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que direcionou suas competências para a execução da política nacional de desenvolvimento do turismo, promoção e divulgação do turismo nacional, no Brasil e no exterior; estímulo às iniciativas públicas e privadas de incentivo às atividades turísticas; planejamento, coordenação, supervisão e avaliação dos planos e programas de apoio ao turismo e por fim gerir o Fundo Geral de Turismo.

Para Boiteux (2005) o Ministério do Turismo é responsável pelas políticas públicas de turismo e das linhas de financiamento, dentro de um programa de produtos integrados de turismo, visando contemplar a diversidade turística brasileira. Destarte que a EMBRATUR deixou de desempenhar o papel que lhe foi atribuído anteriormente e passou a ser o órgão voltado apenas para a promoção internacional, comercialização de produtos e roteiros turísticos e desenvolver pesquisas. Portanto a execução das políticas passou a ser responsabilidade dos governos nas três esferas.

A atividade turística contava com uma nova estrutura orçamentária e organizacional, até então o turismo era um setor à margem, marcado por gestões que atendiam aos interesses particulares de cada governo.

No primeiro ano do governo Luiz Inácio Lula da Silva, foi elaborado o segundo Plano Nacional de Turismo, com base na diretriz política de regionalização do turismo, com ações para o desenvolvimento da atividade com foco na regionalização. Assim, foram

criados sete Macro-programas (gestão das relações institucionais, fomento, infraestrutura, estruturação e diversificação da oferta turística, qualidade do produto, promoção e apoio à comercialização e de informações turísticas) com metas e objetivos traçados. O plano foi elaborado com dados incipientes principalmente no que se refere a “a participação real do turismo no [produto interno bruto] PIB brasileiro e a participação efetiva da iniciativa privada” (NOIA, JÚNIOR & KUSHANO, 2007, p.7).

No ano de 2005 foi criado o cadastro das empresas do setor turístico a ser realizado pelo Ministério do Turismo com finalidade de fiscalizar a atividade turística. Iniciou também as ações do *Plano Aquarela – marketing Turístico Internacional do Brasil* que de acordo com o Ministério do Turismo foi elaborado fora do PNT mas se enquadrou dentro da estrutura do mesmo e finalizou em 2009.

Com a sanção da Lei nº11.771 de 17 de setembro de 2008, conhecida como Lei Geral do Turismo estabeleceu-se as normas para a Política Nacional de Turismo e a função do Estado acerca do planejamento, que é de estimular e desenvolver a atividade turística.

Para Santos Filho (2005) os planos de turismo formulados desde 1966 cometem os mesmos erros de priorizar o turismo externo. Quanto ao plano de Turismo do governo Dilma Rousseff, foi lançado no segundo semestre de 2011.

## 4 PATRIMÔNIO

### 4.1 Considerações iniciais

O significado da palavra patrimônio está ligado diretamente à memória, sentimento de pertencimento, valor, herança, identidade, conhecimento e pessoas. Segundo Barretto (2007) patrimônio vem do latim *patrimonium* (*pater*: pai e *monium*: valor reconhecido).

O patrimônio é herança paterna dos bens de família. É ainda bem, “ou conjunto de bens culturais ou naturais, de valor reconhecido para determinada localidade, região, país, ou para a humanidade” (FERREIRA, 2001 s/p). Ao se tornarem protegidos, pelas leis de tombamento e políticas de salvaguarda, devem ser direcionados ao usufruto de todos os cidadãos. A palavra patrimônio e/ou patrimonial é utilizada por diversas áreas do conhecimento como sociologia, história, antropologia e contabilidade que, apesar de serem distintas, apresentam uma ideia em comum de conceituação do patrimônio como algo de valor. Em especial nha visão da antropologia como valor afetivo por fazer parte da memória de um passado individual que reflete no presente na memória coletiva.

Sabendo que o patrimônio está interligado à memória é preciso entender que esta é responsável por guardar e ressignificar os acontecimentos e interpretações do passado, “em tentativas mais ou menos conscientes de definir e reforçar sentimentos de pertencimento” (POLLAK, 1989, p. 9). Assim a memória é estruturada de acordo com as classificações do que deseja lembrar ou esquecer, dos pontos de vista de cada um dos lugares de memória como os monumentos, as paisagens, estilo arquitetônico, personagens históricos que se tornam coletivos, cuja importância remete a lembrança (POLLAK, 1989).

Segundo alguns estudiosos o patrimônio é uma palavra antiga cuja origem remete às “estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade” (CHOAY, 2006, p.11). Para Barretto, é também o “conjunto de monumentos que constituem a herança de todos [marcados pela história política do território]” (BARRETTO, 2007, p. 111).

Vale destacar que segundo a mesma autora a ideia de monumento histórico surgiu no século XV com a valorização das ruínas de Roma que ao passar do tempo foi substituído pelo termo patrimônio histórico. Os monumentos eram preservados em função da

relevância histórica e estética e suas diretrizes de proteção foram estabelecidas na Bula de Pio II Piccolomini em 1462.

Os monumentos históricos passaram a ser denominados como *patrimônio* durante a Revolução Francesa, quando surgiu o conceito de patrimônio nacional, “com um significado que, posteriormente, transcendeu a questão da preservação para se transformar em assunto geopolítico” (BARRETTO, 2007, p.111).

Segundo Barretto (2007) durante muito tempo o patrimônio histórico e artístico referia-se apenas às obras de arte como pintura, escultura e arquitetura. Percebe-se assim que os bens patrimoniais eram todos de categoria tangível.

Sabe-se também que o conceito de patrimônio histórico e artístico usado no século XIX foi substituído em um processo lento pelo conceito de “patrimônio cultural, respondendo a atualizações de estudos, que deram visão a uma abrangência da área e, ainda, consoante com a concepção antropológica de cultura” (MARTINS, 2006, p.40).

Nessa época o patrimônio deixou de ser entendido apenas como monumentos antigos (igrejas, muralhas, castelos, obras de artes, esculturas e edifícios onde foi residência de pessoas de poder aquisitivo elevado ect.), e representava a vitória dos grupos mais fortes. Principalmente no século XX, a noção de patrimônio passou a englobar a literatura, a dança, os rituais religiosos entre outros, hoje conhecidos como patrimônios intangíveis, também ligados a marcos históricos de grupos minoritários, em geral à margem dos círculos de poder.

Isso se deve ao fato de que atualmente os estudos sobre patrimônio envolvem vários aspectos como os diversificados modos de vida de cada localidade (bens intangíveis) que são símbolos de identidade humana coletiva ou individual e é também patrimônio cultural (MARTINS, 2006).

Costa e Scarlato (2008) em estudos mais recentes estenderam seu conceito a um significado cultural irreplicável. Essa abrangência se deve ao fato de que o patrimônio está em processo de constante mudança e com o passar do tempo adquire novos sentidos e valores em cada localidade.

Associado a isso o patrimônio passa agora a compreender “[...] os aglomerados de edificações e a malha urbana: aglomerados de casas e bairros, aldeias, cidades inteiras e mesmo conjuntos de cidades [...]” (CHOAY, 2006, p.13).

É importante esclarecer que o Patrimônio tombado no Brasil se refere apenas aos inscritos em algum dos quatro livros do tombo (das Belas Artes, das Artes Aplicadas, Histórico, Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico). O Decreto-lei nº 25 de 1937 no capítulo II do tombamento define o que compõem cada livro.

[...] Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, as coisas pertencentes às categorias de arte arqueológica, etnográfica, ameríndia e popular, [...]

[...] Livro do Tombo Histórico, as coisas de interesse histórico e as obras de arte histórica;

[...] Livro do Tombo das Belas-Artes, as coisas de arte erudita nacional ou estrangeira;

[...] Livro do Tombo das Artes Aplicadas, as obras que se incluírem na categoria das artes aplicadas, nacionais ou estrangeiras (DECRETO-LEI nº 25).

Quando os bens privados ou públicos são inscritos individual ou em conjunto em algum dos livros supramencionados passam a partir daí a serem protegidos pela lei federal de tombamento. Dessa maneira esses bens não poderão ser destruídos ou descaracterizados e apenas poderão sair do país para fins de intercâmbio com autorização do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

De acordo com Decreto-lei nº 25 o tombamento implica em vários efeitos, como restrições para salvaguarda, tanto para a União, Estados e Municípios quanto para as pessoas físicas e jurídicas de direito privado que possuem bens tombados. Assim vale destacar que o artigo 17 se aplica a ambos, onde os bens tombados ‘as coisas tombadas’ em nenhuma hipótese poderão

[...] ser destruídas, demolidas ou mutiladas, nem, sem prévia autorização especial do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ser reparadas, pintadas ou restauradas, sob pena de multa de cinqüenta por cento do dano causado (DECRETO-LEI nº 25/1937).

Além do mais outros artigos do decreto citado acima dispõem que não poderão fixar cartazes nem realizar obras que diminua a visibilidade do bem tombado, que sua vigilância é de responsabilidade do IPHAN.

Embora no decreto que organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional afirme-se que os bens imóveis assim como os móveis compõem o patrimônio histórico e artístico nacional, porém, os bens intangíveis nunca foram tombados.

As medidas de salvaguarda do patrimônio intangível só existiram de fato depois do dia 4 de agosto do ano de 2000 com o Decreto nº 3.551 que instituiu o registro dos bens culturais de natureza imaterial. Cria-se o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e os Livros dos Registros que são:

- I - Livro de Registro dos Saberes, onde serão inscritos conhecimentos e modos de fazer enraizados no cotidiano das comunidades;
- II - Livro de Registro das Celebrações, onde serão inscritos rituais e festas que marcam a vivência coletiva do trabalho, da religiosidade, do entretenimento e de outras práticas da vida social;
- III - Livro de Registro das Formas de Expressão, onde serão inscritas manifestações literárias, musicais, plásticas, cênicas e lúdicas;
- IV - Livro de Registro dos Lugares, onde serão inscritos mercados, feiras, santuários, praças e demais espaços onde se concentram e reproduzem práticas culturais coletivas (DECRETO nº 3.551, 2000).

Vale lembrar que não se deve entender os bens como patrimoniais apenas aqueles que passaram pelo processo de tombamento ou registro. Pois, estes podem ser protegidos pela comunidade que se responsabilizam pela manutenção e salvaguarda dos mesmos movidos pelo sentimento de pertencimento.

#### **4.2 Patrimônio histórico e artístico nacional: história e política de proteção no Brasil**

*Não é possível lembrar tudo,  
assim com não é possível preservar tudo, pois a construção  
da sociedade ficaria paralisada (MEIRA, 2008, p.21).*

A política de proteção do patrimônio no Brasil desde seu princípio esteve ligada a ideia de construção da identidade e cultura nacional marcada pelo movimento modernista. Foi elaborada com base no modelo de proteção da França estabelecido depois da Revolução Francesa para salvaguarda dos monumentos e obras de arte ameaçadas de deterioração devido a um movimento de destruição durante a revolução. Nesse sentido a política protecionista desenvolvida no Brasil foi voltada assim como no país supracitado para os monumentos e obras de arte.

Por isso, os bens protegidos no Brasil em sua maioria são monumentos arquitetônicos e os centros coloniais que eram compreendidos não como cidades, mas, como obras de arte que deveriam ser protegidos pela nação.

Assim, de acordo com o estudo elaborado pelo IPHAN (1980) a primeira iniciativa de proteção dos monumentos históricos no Brasil aconteceu em meados do século XVIII por volta de 1735 a 1749, pelo governador do estado de Pernambuco Luís Pereira Freire de Andrade. Depois de mais de um século o Ministro do Império Conselheiro Luiz P. do Couto Ferraz, ordena aos Presidentes das Províncias que obtivessem coleções epigráficas para a Biblioteca Nacional. Além do mais, pediu ao diretor das obras públicas da corte cuidados no processo de reparação dos monumentos para conservar as inscrições neles gravadas.

Depois de 32 anos “o Chefe da Seção de Manuscritos da Biblioteca Nacional, Alfredo do Vale Cabral, percorreu as províncias da Bahia, Alagoas, Pernambuco e Paraíba, a fim de recolher a epigrafia dos monumentos da região” (IPHAN, 1980, p.9).

Ainda no mesmo estudo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional aponta-se que mesmo com o interesse de D. Pedro II em relação aos estudos históricos nada foi feito para a efetivação da proteção dos monumentos nacionais. Mesmo no período monárquico e também depois do agito dos movimentos republicanos, escritores tais como (Araujo Porto-Alegre, Araujo Viana e Afonso Arinos) sensibilizados com a questão da conservação cultural, mesmo assim não obtiveram resultados nesse sentido.

Em 1920 ocorreu outra iniciativa sem sucesso, quando o Childe, conservador de Antiguidades Clássicas do Museu Nacional, foi encarregado de elaborar um anteprojeto de Lei para a defesa do patrimônio artístico nacional, que, no entanto, por ser arqueólogo, visava mais a proteção e desapropriação dos bens arqueológicos.

O ano de 1923 se destaca no cenário da questão protecionista com o primeiro projeto de Lei que visava organizar a defesa dos monumentos históricos e artísticos do Brasil. “Ao contrário das sugestões de Childe, o projeto de Cedro pecava pela timidez e por não se preocupar com os monumentos arqueológicos” (IPHAN, 1980, p.10).

A partir daí começa um movimento maior, pois já em outubro de 1924 o poeta Augusto de Lima de Minas Gerais “apresentou na (*sic*) Câmara dos Deputados um projeto com o objetivo de proibir a saída para o estrangeiro de obras de arte tradicional brasileira [...], mas entrava em choque com a Constituição Federal e com o Código Civil vigentes” (IPHAN, 1980, p.10).

Com isso as iniciativas tomaram esfera estadual e tiveram início em Minas Gerais no ano de 1925 quando Mello Vianna organizou um grupo para estudar o assunto e sugerir medidas de salvaguarda. A comissão chegou a esboçar um anteprojeto de lei federal, pois, consideravam que qualquer providência estabelecida somente por lei estadual não seria eficaz em função da inconstitucionalidade. O estudo tinha como objetivo “[...] impedir que o patrimônio histórico e artístico das velhas cidades mineiras se consumisse pelo efeito do comércio de antiguidades que já principiava a reduzir aquele acervo” (IPHAN, 1980, p.10).

É possível perceber que a proteção do patrimônio estava voltada apenas à arquitetura colonial barroca e às obras de arte. Ainda não se pensava em salvaguardar os bens intangíveis como a cultura e saber popular talvez pela dificuldade em inventariar e também pela influência da política protecionista da França, além da falta de interesse em vincular a identidade nacional a elementos marginalizados como a capoeira ou cultos afro-brasileiros, ao folclore e saberes populares. Mesmo assim os princípios desse anteprojeto se destacaram na legislação brasileira, dando repercussão às disposições vigentes na atualidade.

Na Bahia as iniciativas para a defesa do patrimônio histórico e artístico do Estado ocorreram em 1927, por meio do presidente Francisco Calmon, através de leis estaduais que foram regulamentadas ainda no mesmo ano. Assim, criou “a Inspetoria Estadual de Monumentos Nacionais anexa à Diretoria do Arquivo Público e Museu Nacional” (IPHAN, 1980, p. 10).

Em 1928 no estado de Pernambuco o governador estadual, Estácio Coimbra, aprovou a lei estadual nº 1.918 de criação do Museu do Estado do Pernambuco.

Vale enfatizar que essas medidas dos estados supracitados não estavam de acordo com a Constituição Federal de 1891 e com o Código Civil, sendo assim não eram “suficientes para assegurar proteção aos monumentos históricos e artísticos, nem mesmo dentro de seus respectivos territórios” (IPHAN, 1980, p. 10).

O Código Penal vigente não estabelecia sanção alguma para os atentados que cometessem contra a integridade do patrimônio, ao contrário do que declaravam os documentos da Bahia e de Pernambuco (IPHAN, 1980, p. 10).

Em 1930 o deputado José Wanderley de A. Pinho apresentou ao Congresso Nacional um projeto de Lei Federal na mesma temática. Porém devido a Revolução de 30 e o fim da vigência da Constituição Federal de 1891, o projeto não obteve resultados.

O ano de 1933 é marcado no cenário da busca de proteção do patrimônio histórico e artístico nacional pelo surgimento da primeira Lei Federal Decreto- Lei nº 22.928 de 12 de julho de 1933. O mesmo considerava que “é dever do Poder Público defender o patrimônio artístico da Nação e que fazem parte das tradições de um povo os lugares em que se realizaram os grandes feitos da sua história”. Nesse sentido levou em conta a história da Pátria considerando que:

[...] Ouro Preto, antiga capital do Estado de Minas Gerais, foi teatro de acontecimentos de alto relevo histórico na formação da nossa nacionalidade que possui velhos monumentos, edifícios e templos de arquitetura colonial, verdadeiras obras d’arte[...] (DECRETO-LEI nº 22.928/1933).

Deste modo, Ouro Preto foi elevada a condição de Monumento Nacional, tornando-se também a primeira cidade tombada no Brasil.

O estudo realizado pelo IPHAN (1980) analisou que a Assembléia Constituinte do Brasil dedicava seu capítulo II à educação e cultura. No artigo 148 dispunha que cabia à Nação e aos Estados e Municípios promoverem o desenvolvimento, da cultura em geral, além de proteger os bens de interesse histórico e artístico do Brasil. Percebe-se que a partir deste momento a “proteção ao patrimônio histórico e artístico estava, assim, consagrada no Brasil como princípio constitucional” (IPHAN, 1980 p.11).

Embora a questão da proteção ao patrimônio já tivesse atingido importantes resultados até 1935, ainda não existia legislação federal que assegurasse a proteção ao patrimônio histórico, arqueológico e natural (IPHAN, 1980).

Segundo o estudo de Simão (2001) sobre a conservação do patrimônio cultural e as transformações ocorridas, somente a partir do século XVIII a atenção voltada para a proteção do patrimônio no Brasil se efetivou, apesar de ter existido tentativas anteriores a esse período, citadas anteriormente.

Neste período os fundamentos de proteção eram expostos com objetivos de

[...] estudar e analisar “o objeto antigo”, e não numa visão de retomada ou rearticulação com o passado. O “fluir contínuo” do tempo estava rompido e a obra do passado vista como algo estanque, pronta, impossibilitada de receber ulteriores intervenções, limitada a um determinado tempo no espaço (SIMÃO, 2001, p. 24).

Nesse sentido percebe-se que no século XVIII o patrimônio era apenas preservado, pois, era visto como a autora citou como algo parado que não deveria adquirir novos sentidos com o passar do tempo. Assim, estabelecia uma relação do passado com o presente.

A mesma autora explica que as ideias modernistas e republicanas implicaram em mudanças quanto aos padrões urbanísticos. Em Minas Gerais foi planejada a construção de Belo Horizonte como a nova capital do estado de acordo as ideias republicanas, Ouro Preto deixou assim de ser a capital por representar o passado.

Em meio ao movimento modernista via-se a necessidade de enraizar o pensamento de proteção do patrimônio no intuito de projetar um novo olhar sobre a cultura brasileira e lembrar-se do que tinha ficado no esquecimento. De maneira que “espelhar-se no passado significava buscar raízes e olhar para o futuro e não simplesmente copiá-lo ou reproduzi-lo” (SIMÃO, 2001, p. 30).

Foi assim, que o ministro da Educação Gustavo Capanema em 1936,

[...] lembrou-se de mandar fazer o levantamento das obras de pintura, antigas e modernas de valor excepcional, existentes em poder dos particulares, na cidade do Rio de Janeiro. [...] Urgentemente necessário era preservar os monumentos e outras obras de arte de todas as espécies, e não apenas as obras de pintura, mediante um conjunto de procedimentos que não se limitassem à capital federal, mas abrangessem um serviço nacional, para defesa do nosso externo e valioso patrimônio artístico, então em perigo não só da danificação ou arruinamento mais ainda, em grande número de casos, de dispersão para fora do país (IPHAN, 1980, p.12).

Destarte, o poeta modernista e então diretor de cultura da Prefeitura de São Paulo foi incumbido para elaboração de um projeto que contemplasse a conservação dos monumentos e obras de arte. Mário de Andrade com

[...] aquele seu fervor pelas grandes coisas, aquela disposição de servir [...] [elaborou o anteprojeto que] conciliava a experiência de outros países com as peculiaridades brasileiras, para criação de um Serviço do Patrimônio Artístico (IPHAN, 1980, p.12).

Sendo aprovado por Gustavo Capanema, porém, o anteprojeto do poeta modernista não manteve as propostas na íntegra, pois foi modificado por Rodrigo Mello Franco de Andrade. Com isso é possível observar que os modernistas tinham uma ideia de proteção do patrimônio em que destacava a importância de manter um elo com o passado, o presente e futuro. Dessa maneira os patrimônios deveriam ser conservados e não preservados. Entendendo o ato de preservar como manter os bens intactos.

Depois da elaboração do projeto o Capanema solicita à Câmara dos Deputados, a reorganização do Ministério da Educação, incluindo a este o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e ao Presidente da República que autorizasse o funcionamento do mesmo de maneira experimental (IPHAN, 1980).

Essa iniciativa do Ministério da Educação datava de 13 de abril de 1936 foi aprovada pelo Presidente Getúlio Vargas em despacho do dia 19 do mesmo mês, tratando-se então de contratar o pessoal necessário para as medidas preliminares de constituição do serviço (IPHAN, 1980, p.12).

Na tentativa de criar uma identidade brasileira Getúlio promove a “construção institucional de espaços, físicos ou simbólicos, onde os intelectuais e artistas possam trabalhar em prol do caráter nacional” (*op. cit*) mesmo aqueles que não tinham uma ligação com o regime. Os intelectuais foram os responsáveis por criar a identidade nacional. Que para estes, “*cultura e política* formam termos indissociáveis, devendo mesmo se fundir em torno da *Nação*” (BARBALHO, 2007, s/p.).

De acordo com Barbalho (2007) entre 1930 a 1940 foi quando surgiram várias instituições culturais, no entanto a decisão sobre atuação dos diversos profissionais nesses órgãos cabia a decisão do Estado.

Em 1934 existia a Inspetoria dos Monumentos Nacionais que estabeleceu uma ligação com o Museu Nacional que deixou de existir quando surgiu o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - SPHAN (DIAS, 2010).

Desse modo, o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - SPHAN foi criado pela Lei nº 378, de 13 de janeiro de 1937. Nesse ano tem-se o grande marco da proteção do patrimônio cultural com a publicação oficial do Decreto-lei nº 25 de 30 de novembro que organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Além disso, dispõem sobre o processo de tombamento e dos seus efeitos (DECRETO nº 25, 1937).

Pouco tempo depois, no dia 16 de maio de 1938 o centro colonial histórico de Diamantina foi tombado seu Conjunto Arquitetônico e Urbanístico sendo inscrito no Livro do Tombo das Belas Artes<sup>8</sup>. Nesta pesquisa tal conjunto será estudado no que diz a conservação e acesso físico, onde serão realizadas as observações sistematizadas do deslocamento de grupos de visitantes (turistas), através da pesquisa documental e entrevistas com alguns órgãos públicos.

De acordo com Dias (2010) o SPHAN no início de sua criação desempenhou o papel de inventariar o patrimônio histórico edificado para depois efetivar o tombamento. O SPHAN teve como primeiro diretor Rodrigo Mello Franco de Andrade que permaneceu no cargo durante 30 anos, período conhecido como ‘fase heróica’(1936-1967), “momentos em que foram definidas as orientações [...] bem como consolidada a sua política de atuação” (IPHAN, 1997, p.3). Entende-se como fase heróica as conquistas alcançadas em relação à proteção do patrimônio, pois, nesse período o órgão enfrentou varias dificuldades principalmente financeiras.

Em 1964 iniciou o regime militar no Brasil quando “a preocupação das elites dirigentes não é mais “criar uma nação”, e sim garantir sua integração” (BARBALHO, 2007, s/p.). Nesse regime deram-se continuidade as ideias de cultura nacional do governo Getúlio Vargas.

---

<sup>8</sup>INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do?id=13188&sigla=Institucional&retorno=detalheInstitucional>> Acesso em: 15/08/2011.

Por volta de 1965, de acordo com o IPHAN (1997) o Brasil estava em processo de desenvolvimento, com isso as regiões urbanas passavam por grandes modificações em função desse momento. De modo que era preciso repensar as diretrizes sobre a proteção do patrimônio cultural que estava voltada para edifícios isolados. Assim os órgãos internacionais motivaram os questionamentos quanto ao problema de preservação urbana no Brasil de maneira que questionaram:

[...] a exclusividade dos cuidados aos monumentos excepcionais, em face das continuadas agressões ao meio urbano que desfiguravam e destruíam os ambientes tradicionais, o caráter e a fisionomia adquiridos no tempo pelas cidades. Progressivamente as preocupações alargaram os horizontes: do “monumento” e de sua “moldura” chegou-se à cidade. Não qualquer cidade, é certo, apenas a “cidade histórica”, e mesmo assim, reconhecida em seu “centro histórico” (IPHAN, 1997, p.4).

Em 1967 os países da América se reuniram criando as Normas de Quito, para a conservação de monumentos e espaços de interesse Histórico e Artístico. Assim, o presidente do país, em situação de urgência, pôde contar com a cooperação interamericana. Já que nessa reunião levantaram os problemas de abandono do patrimônio da América e a falta de proteção, de tal modo que precisavam de medidas de salvaguarda de emergência para os estados e toda a América. Além disso, nas Normas de Quito dispõe que muitos dos patrimônios se apresentavam em situação de degradação a ponto de se perder, isso principalmente pela falta de política protecionista que promovesse a revalorização do patrimônio monumental (IPHAN, 1967).

Na década de 1970 a problemática quanto à proteção do patrimônio histórico e artístico passou a dar realce à cultura. E abrangeu todos seus aspectos “contemplados nas suas atribuições iniciais, mas até então desprezados, a política federal [que segue em busca de instrumentos de salvaguarda do patrimônio intangível]” (BOTELHO, 2006, p.473).

Também retrata-se a experiência regional nesta questão, e o papel do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais, criado<sup>9</sup> em 1971 no contexto de redefinição da gestão e implementação das políticas patrimoniais. Com essas novas mudanças foi sugerido que “no Brasil, o nacional passe primeiro pelo regional” (BOTELHO, 2006, p.476) o que justifica a existências dos órgãos estaduais e municipais

---

<sup>9</sup>O Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais - IEPHA/MG foi criado pela Lei Estadual nº5.775, de 30 de setembro de 1971.

de proteção. No caso de Diamantina o órgão municipal está vinculado a Secretaria de Cultura, Patrimônio e Turismo.

Já o órgão do estado de Minas Gerais, o IEPHA-MG segundo Silveira (2008?) é uma fundação vinculada à Secretaria de Cultura do estado onde trabalha na supervisão e fiscalização, além, de orientar as prefeituras quanto às questões preservacionistas.

Ainda em 1971, segundo o estudo do IPHAN (1997) aconteceu a primeira iniciativa nesse sentido, por meio do documento (Compromisso de Brasília) que indicava a criação de órgãos estaduais e municipais de preservação. Em 1972, as discussões são retomadas no encontro de governadores. Um ano depois desse encontro, foi criado o Programa Integrado de Reconstrução das Cidades Históricas do Nordeste coordenado juntamente com o IPHAN, EMBRATUR e Secretaria de Planejamento Nacional. Segundo Santos e Vicente (2007) neste mesmo ano foi criada a Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco - FUNDARPE, para proteger os patrimônios e incentivar a cultura.

Através do programa supramencionado o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional dispôs de recursos financeiros significativos para a restauração dos monumentos. Além disso, o programa já em 1976 abrangeu mais dois estados (Rio de Janeiro e Espírito Santo) e um ano depois passou a contemplar todos os estados brasileiros (IPHAN, 1997).

Em 1977 o Brasil aderiu a Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial, cultural e natural publicada em 1972. Este documento faz considerações referentes à proteção do patrimônio tanto nacional quanto internacional. De acordo com o mesmo documento os patrimônios culturais e naturais estavam cada dia mais ameaçados de destruição em função do desenvolvimento constante da vida social e econômica, além das degradações habituais.

O estudo sobre o histórico do IPHAN confirma que em 1979 o órgão passou a ser dirigido por Aloísio Sérgio Magalhães e um ano depois tanto o instituto quanto o Programa das Cidades Históricas e o Centro Nacional de Referência Cultural se unificaram e deram origem a Fundação Nacional pró-Memória.

A Constituição Federal de 1988 também contemplou a proteção do patrimônio no Capítulo III em sua seção II do artigo 216.

**Art. 216.** Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira [...]

§ 1º O poder público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação.[...]

§ 4º Os danos e ameaças ao patrimônio cultural serão punidos, na forma da lei.

§ 5º Ficam tombados todos os documentos e os sítios detentores de reminiscências históricas dos antigos quilombos. (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988, p.35).

Em 1990 a Fundação pró-Memória foi reestruturada pelo governo, e passou a denominar Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural - IBPC. Essas mudanças na estrutura organizacional aconteceram para atender as normas da Constituição Federal de 1988 que “compreende o patrimônio cultural em sua mais generosa amplitude” (IPHAN, 1997, p.6). Cinco anos depois o IBPC volta a se denominar IPHAN, mantendo a mesma estrutura tradicional de 60 anos de preservação patrimonial no Brasil.

Segundo o Programa Monumenta, em 1995 foi idealizado pelo Ministério da Cultura e o Banco Interamericano de Desenvolvimento a criação de um programa de conservação do patrimônio cultural nacional. Em 1998 estabeleceu os critérios de avaliação para identificar os sítios que necessitavam das intervenções prioritárias e em 04 de dezembro de 1999 é assinado o contrato de empréstimo do Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID com o Governo Brasileiro para execução do Programa Monumenta que foi iniciado em 2000<sup>10</sup>.

[Em 2006] [...] o Coordenador Nacional do Monumenta é nomeado presidente do IPHAN e a estrutura administrativa do Programa se incorpora ao Instituto. É concluída a seleção pública de imóveis privados, realizada nas 26 cidades do Programa, com a classificação de 892 imóveis e iniciam-se as discussões sobre a absorção definitiva dos aportes conceituais e gerenciais trazidos pelo Monumenta à estrutura permanente do governo<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup>Programa Monumenta. Disponível em: <[http://www.monumenta.gov.br/site/?page\\_id=165](http://www.monumenta.gov.br/site/?page_id=165)>. Acesso em 14/08/2011.

<sup>11</sup>(*op. cit.*)

Em 2007 o programa foi renovado com empréstimos o BID até 2009 finalizando as ações do Programa Monumenta.

Em 2009 foi lançado o Programa de Aceleração do Crescimento das Cidades Históricas (*sic*) que é coordenado pelo Ministério da Cultura. Segundo o Jornal Estadão o programa visava atender 124 cidades, com os recursos advindos da “Casa Civil e dos ministérios das Cidades, do turismo e da Educação”<sup>12</sup>.

As finalidades do IPHAN foram definidas em maio de 2009 pelo decreto-lei nº 6.844 no artigo 2º do Capítulo I de:

- I - coordenar a implementação e a avaliação da política de preservação do patrimônio cultural brasileiro, em consonância com as diretrizes do Ministério da Cultura;
- II - promover a identificação, a documentação, o reconhecimento, o cadastramento, o tombamento e o registro do patrimônio cultural brasileiro;
- III - promover a salvaguarda, a conservação, a restauração e a revitalização do patrimônio cultural protegido pela União;
- IV - elaborar normas e procedimentos para a regulamentação das ações de preservação do patrimônio cultural protegido pela União, orientando as partes envolvidas na sua preservação;
- V - promover e estimular a difusão do patrimônio cultural brasileiro, visando a sua preservação e apropriação social;
- VI - fiscalizar o patrimônio cultural protegido pela União, com vistas a garantir a sua preservação, uso e fruição;
- VII - exercer o poder de polícia administrativa, aplicando as sanções previstas em lei, visando à preservação do patrimônio protegido pela União;
- VIII - desenvolver modelos de gestão da política de preservação do patrimônio cultural brasileiro de forma articulada entre os entes públicos, a sociedade civil e os organismos internacionais;
- IX - promover e apoiar a formação técnica especializada em preservação do patrimônio cultural (DECRETO nº 6844, 2009).

Em agosto de 2011 o governador do estado de Minas Gerais Antônio Augusto Anastásia lança o Programa Minas Patrimônio Vivo, “um dos mais completos programas de proteção do patrimônio cultural de Minas Gerais”<sup>13</sup>, que visa investir R\$ 32,8 milhões em recuperação física dos patrimônios de Minas tombados pelo IPHAN, instalar sistemas contra furtos das obras artísticas e prevenir contra incêndios. Por outro lado não contemplam investimentos para restauração de ruas, calçadas para melhoria do acesso e

---

<sup>12</sup>JORNAL ESTADÃO. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/geral,pac-das-cidades-historicas-preve-r-150-mi-por-ano,412352,0.htm>>. Acesso em: 14/08/2011.

<sup>13</sup>INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE MINAS GERAIS-IEPHA/MG. **Programa Minas Patrimônio Vivo garante proteção do patrimônio cultural mineiro.** Disponível em: <<http://iepha.mg.gov.br/banco-de-noticias/955-iephamg-informa-programa-minas-patrimonio-vivo-garante-protecao-do-patrimonio-cultural-mineiro>>. Acesso em: 09/08/2011.

deslocamento das pessoas nesses espaços públicos e conservação do patrimônio. Questiona o porquê dessa falta de investimento nessa questão, será pela falta de interesse político com essa questão?

Vale destacar que mesmo com a denominação do Programa como patrimônio vivo este não visa nenhuma ação voltada para o Patrimônio Vivo já que dentro dos sete projetos contempla a restauração, educação, informação por meio de banco de dados, inventariação entre outros.

#### **4.3 Patrimônio Mundial**

Para Barreto (2007) patrimônio mundial tem importância universal, pois, os lugares patrimônio da humanidade diz respeito a todas as pessoas, independente de estar ou não na região onde os bens se encontram.

A proteção do patrimônio de maneira global iniciou quando em 1972, na cidade de Paris, foi criada a Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial. A Convenção é um documento jurídico estabelecido na 17<sup>a</sup> sessão da Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura - UNESCO, também conhecido como Convenção de 1972.

A filosofia que fundamenta a convenção é simples: há algumas partes do patrimônio natural e cultural mundial tão singulares e cientificamente importantes para o mundo como um todo que sua conservação e proteção para gerações atuais e futuras não é uma questão de interesse apenas para nações individuais, mas para a comunidade internacional como um todo (SLATYER, 1983, p.138 *apud* HALL, 2004, p. 158 ).

O objetivo da Convenção é “tentar proteger da destruição bens naturais e culturais que apresentem valor excepcional para a comunidade mundial” (WIDMER, 2008, p.4). Não cabe a Convenção

[...] assegurar a proteção de todos os bens de grande interesse, importância ou valor, mas apenas de uma lista seleccionada dos mais excepcionais do ponto de vista internacional” que visa identificar, proteger, conservar, valorizar e transmitir às futuras gerações o patrimônio cultural e natural de valor universal (Convenção de 1972, p.32).

Assim, o autor Clerton Martins em seu estudo do patrimônio aborda que este tem uma função global, por ser testemunho da contribuição histórica para a população

internacional de maneira que, “não podendo ser resumido apenas a um conjunto de bens dignos de conservação por uma nação, por razões de arte e de cultura” (MARTINS, 2006, p.41). Destarte que explica a consagração de bens como Patrimônio Cultural da Humanidade.

Com isso os lugares assim declarados, passam também a ter reconhecimento internacional do seu legado cultural e/ou natural em função da relevância do patrimônio insubstituível. Por isso, é de importância mundial cuja proteção, segundo a Convenção do Patrimônio Mundial de 1972 necessita da colaboração a nível universal, devido à salvaguarda apenas por meio do Estado não serem garantidas devido aos fatores econômicos e científicos.

No âmbito nacional as colaborações se estabelecem entre o poder público Federal, Estadual, Municipal e também pelo poder privado e sociedade civil por meio de Organizações não Governamentais - ONGs, que cada vez mais tem se preocupado com a questão da conservação do patrimônio tanto cultural como natural.

Estas colaborações são citadas pela UNESCO sendo que o “trabalho sobre Patrimônio Mundial no Brasil tem significado frutíferas colaborações com os governos Federal, Estaduais e Municipais e com a sociedade civil” (UNESCO) <sup>14</sup>.

A UNESCO desempenha o papel de monitorar os aspectos de conservação dos bens declarados Patrimônio Mundial, promover a articulação e cooperação universal para salvaguarda, bem como promover a divulgação e a valorização desses bens (MACHADO & BRAGA, 2010).

A declaração de um sítio como Patrimônio Mundial pela UNESCO, segundo Machado & Braga (2010), resulta em mais cuidados com a salvaguarda do patrimônio e maiores investimentos do poder público nesse aspecto, sendo de responsabilidade do gestor público os devidos cuidados e valorização do patrimônio cultural da humanidade, bem como prestar contas das ações desenvolvidas aos Estados membros da Convenção do

---

<sup>14</sup>UNESCO. **Patrimônio Mundial no Brasil.** Disponível em: <<http://www.unesco.org/new/pt/brasilia/culture/world-heritage/>>. Acesso em: 06/04/2011.

Patrimônio Mundial. Deve também utilizar o título como estratégia para desenvolver os benefícios socioeconômicos para a população local.

Pois, entende-se que a comunidade local é um dos atores mais importantes na conservação do patrimônio, por isso deve-se manter o elo dos habitantes com o legado cultural. Eles são os guardiões da memória que antes mesmo da existência de leis de conservação cuidavam da manutenção dos bens materiais e intangíveis, por entender que esse patrimônio também deveria fazer parte da vida das futuras gerações. Cabe aqui questionar se na atualidade a comunidade diamantinense tem estabelecido uma relação de lugar com esse centro colonial e tem sido guardiões desse patrimônio?

Dessa maneira “a valorização do patrimônio imaterial sensibiliza a sociedade local para a preservação do patrimônio edificado, facilitando sobremaneira o trabalho de orientação e fiscalização” (PATRIMÔNIO MUNDIAL DO BRASIL, 2010, p.68).

Ainda a mesma revista aborda que o Comitê do Patrimônio Mundial fez esclarecimentos sobre a Lista do Patrimônio Mundial devido à necessidade de torná-la mais equilibrada. Isso porque existe grande diversidade cultural e natural em todo planeta de valor universal, que precisa ser representada, pois, o Brasil aderiu a Convenção de proteção do Patrimônio Mundial 1972 em 1977. Mesmo assim a Lista do Patrimônio Mundial não expressa essa diversidade do patrimônio brasileiro.

[...] considerando a Lista indicativa do Patrimônio Mundial como ferramenta estratégica para a formulação e implementação de uma política de reconhecimento de bens culturais à luz do que estabeleceu a Convenção de 1972, ratificada pelo Brasil cinco anos após sua aprovação pela UNESCO, a atual Lista Indicativa brasileira expressa, à sua escala, as mesmas características da Lista do Patrimônio Mundial (PATRIMÔNIO MUNDIAL DO BRASIL, 2010, p.83).

Para Widmer (2008) a Convenção do Patrimônio Mundial é entendida como significante aliada no que diz a proteção dos atrativos turísticos e lugares que o turismo se apropria.

As instituições previstas na Convenção Relativa à Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, compõem a estrutura de uma *autoridade internacional de proteção*, cuja função principal é conferir plena execução à própria Convenção, promovendo a inscrição de bens culturais na Lista do Patrimônio Mundial ou na Lista do Patrimônio Mundial em Perigo e prestando assistência internacional (SILVA, 2003, p. 77 *apud* COSTA & SCARLATO 2008 p. 35, grifo dos autores).

No geral existe uma concentração de bens culturais do Brasil declarados e na lista indicativa “referentes aos séculos XVI, XVII e XVIII e aos ciclos do açúcar e do ouro, aos quais expressam apenas o período colonial português nas Américas” (PATRIMÔNIO MUNDIAL DO BRASIL, 2010, p.84).

Atualmente o Brasil conta com 18 bens declarados como Patrimônio Mundial ou Patrimônio da Humanidade<sup>15</sup>, dentre estes cita-se o Centro Colonial Histórico da cidade de Diamantina - MG. Seu sítio colonial foi elevado à condição de Patrimônio Cultural da Humanidade pela Organização das Nações Unidas para Educação Ciência e Cultura-UNESCO. O perito da UNESCO constatou que:

Diamantina teria, no entanto, de vencer ainda alguns desafios até a reunião da UNESCO no Marrocos. O primeiro deles era que a cidade, até então, não dispunha de um Plano Diretor que salvaguardasse para as gerações futuras o seu patrimônio histórico, artístico e cultural. O outro desafio seria colocado pelo perito da UNESCO. Embora Bonnet recomendasse em seu relatório que a inscrição fosse aceita, ele condicionava o reconhecimento mundial a que a Serra dos Cristais, cuja paisagem emoldura a cidade, ganhasse também um instrumento legal de proteção. Na corrida contra o tempo, a Câmara de Vereadores de Diamantina aprovou o Plano Diretor em período recorde. E o Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico – Iepha/MG, por sua vez, tomaria todas as providências para o tombamento da Serra dos Cristais (INSTITUTO TERRA AZUL)<sup>16</sup>.

A cidade foi inscrita na Lista do Patrimônio Mundial e elevada a condição de Patrimônio Cultural da Humanidade em 2 dezembro de 1999 com base nos critérios II e IV que de acordo com as autoras do livro *Comunicação e Cidades Patrimônio Mundial no Brasil*, são eles:

II. Mostrar um intercâmbio considerável de valores humanos, durante um determinado tempo ou em uma área cultural do mundo, no desenvolvimento da arquitetura ou tecnologia, das artes monumentais, do planejamento urbano ou do paisagismo. [...]

IV. Ser um exemplo de um tipo de edifício ou conjunto arquitetônico, tecnológico ou de paisagem que ilustre estágios significativos da história humana (MACHADO & BRAGA p.16).

---

<sup>15</sup> UNESCO. **Patrimônio Mundial no Brasil**. Disponível em:

<<http://www.unesco.org/new/pt/brasilia/culture/world-heritage>>. Acesso em: 28/05/2011.

<sup>16</sup> INSTITUTO TERRA AZUL. **Diamantina comemora dez anos de Patrimônio Cultural da Humanidade** Disponível em: <<http://www.terraazul.org.br/Noticias/interna.php?id=94>>. Acesso em: 28/05/2011.

Segundo alguns autores constar na lista do Patrimônio Mundial, significa ter status internacional para os patrimônios assim reconhecidos “com grande poder de atração na área do turismo externo” (JACOBI & FERREIRA, 2006, p. 136).

Ainda os mesmos autores discutem a disputa dos países da Europa em inserir seus patrimônios na lista, já que o título favorece as cidades patrimônio mundial se tornarem destinos turísticos. Os autores relacionam o grande número de patrimônios da humanidade desse continente ao fato de ser a região que mais recebe turistas internacionais.

A convenção para proteção do Patrimônio Mundial (1972) considera como Patrimônio Cultural os monumentos, os conjuntos e locais de interesse.

*Os monumentos.* – Obras arquitectónicas, de escultura ou de pintura monumentais, elementos de estruturas de carácter arqueológico, inscrições, grutas e grupos de elementos com valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência;

*Os conjuntos.* – Grupos de construções isoladas ou reunidos que, em virtude da sua arquitectura, unidade ou integração na paisagem têm valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência;

*Os locais de interesse.* – Obras do homem, ou obras conjugadas do homem e da natureza, e as zonas, incluindo os locais de interesse arqueológico, com um valor universal excepcional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico (CONVENÇÃO DE 1972).

Assim, Diamantina se enquadra como conjunto de construções reunidas. Diferencia-se das demais cidades coloniais mineiras em relação aos materiais em que foram utilizados na construção dos casarios. Pois “apresentam fachadas de linhas sóbrias e um sistema construtivo baseado em estruturas de madeira e pau-a-pique” formando um casario mais colorido se comparado com o de Ouro Preto (PATRIMÔNIO MUNDIAL DO BRASIL, 2010, p. 36).

A paisagem da cidade é composta pelo conjunto urbanístico arquitetônico com edifícios que apresentam variados detalhes coloridos e também pela Serra dos Cristais que emoldura o patrimônio edificado.

Ao elevar a cidade à condição de Patrimônio Mundial, a UNESCO considerou que o conjunto urbanístico - arquitetônico de Diamantina, marcado pelo espírito aventureiro combinado ao refinamento típico da natureza humana constitui um precioso testemunho da conquista do interior do país (PATRIMÔNIO MUNDIAL DO BRASIL, 2010, p. 37).

Segundo Machado e Braga (2010) o recebimento do título de Patrimônio Mundial, implicou à cidade uma alternativa econômica por meio da atividade turística diante do esgotamento da extração de diamantes. Além, do mais o título implica na transformação da cidade em destino turístico, com roteiros e itinerários aumentando o fluxo de visitantes.

## 5 ACESSIBILIDADE

*Acessibilidade é para todas as idades  
é para todas habilidades  
em todas as cidades... (GUIMARÃES, 2008?, p.1)*

### 5.1 Considerações iniciais

As cidades coloniais mineiras nas últimas décadas vem passando por modificações em função do crescimento populacional e também pelo processo natural de mudanças dos hábitos da sociedade como um todo. Associado a isso surgem vários impactos causados a partir das novas formas de uso dos centros coloniais históricos protegidos por lei de tombamento.

Ao longo do tempo mudam-se as maneiras como os espaços são utilizados pela sociedade e também o jeito como esses são percebidos por essas pessoas. Para a comunidade local os sítios tombados e seus novos usos podem significar uma relação de lugar (relação afetiva e de identidade onde as pessoas se reconhecem no local) ou de não-lugar (a pessoa não vê o lugar como seu espelho, não se sente parte dele), pode ainda ser uma cidade viva ou apenas um cenário.

Então a relação dos visitantes com os destinos não são as mesmas que estabelecem com os lugares de origem, nem igual a outros lugares visitados antes. Pois, as percepções e relações com os lugares são variáveis e únicas em função da instabilidade dos ambientes, dos fatores climáticos, da dinâmica de uso dos espaços e o processo natural de mudanças tanto do indivíduo turista quanto da comunidade que também está inserida nos centros citados. No que tange o visitante, as mudanças que podem ocorrer estão relacionadas com fatores que podem levar à redução da mobilidade física como: o processo natural de envelhecimento, aumento e/ou diminuição de peso, gravidez, problemas de saúde, acidentes e mudança de estilo de vida e gosto. Nota-se que as mudanças podem ser físicas e/ou psicológicas.

É importante destacar que os estudos de turismo que abordam as experiências dos visitantes levando em conta principalmente os cinco sentidos do corpo humano ainda são

recentes<sup>17</sup>. Além disso, na maioria das vezes os *city tours* são em horários e trajetos definidos por profissionais das agências e/ou pelo próprio guia de turismo sem antes mesmo verificar qual experiência a pessoa gostaria de ter nos lugares, ou se gostaria de montar o seu próprio roteiro.

No Brasil pode-se dizer que já existem alguns exemplos pontuais correlacionados ao Turismo de Experiência, mas a utilização de seus conceitos em um projeto de planejamento turístico pelo governo vem ocorrendo desde 2006. A primeira fase do projeto piloto Economia da Experiência foi implantada no Rio Grande do Sul, na Região de Uvas e Vinhos (SOARES, 2009, p.44).

Embora já existam os pacotes personalizados que possibilitam aos turistas realizações de suas escolhas apesar de ter custo mais alto para o cliente em relação aos pacotes convencionais. A tendência é aumentar cada vez mais esse tipo de viagem em função da facilidade de acesso às informações com o desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação. Lockwood & Medlik (2003) apontam a globalização e a informação como fatores responsáveis pelas mudanças de perfil do consumidor do futuro que exigirá garantia na qualidade dos serviços, segurança e satisfação dos desejos e buscará cada vez mais experiências intangíveis dentro de suas condições financeiras.

Mas como falar em experiência espacial para turistas que viajam na maioria das vezes em grandes grupos com pessoas desconhecidas? Percebe-se que a experiência é um tipo de conhecimento adquirido através dos sentidos e de certa maneira induzido pelo outro. Pois, quando as agências de viagens e turismo e/ou receptivos turísticos montam pacotes e roteiros para venda pode-se dizer que induzem a pessoa a uma determinada experiência no destino.

Ainda nesse sentido “o movimento entre destinos se torna parte essencial da experiência [turística do visitante com o espaço]” (REIS, 2010, p. 307). Segundo o mesmo autor as maneiras como os indivíduos se deslocam em cada espaço interfere na experiência dando um significado único e particular à vivência da ocasião às suas lembranças.

---

<sup>17</sup>Para aprofundamento no Turismo de Experiência ver PANOSO NETTO, Alexandre; GAETA, Cecília. (org.) **Turismo de experiência**. São Paulo: Senac, 2010.

[...] quando nos permitimos sentir a partir de outros órgãos e meios, desafiamos a estabilidade criada pela predominância da relação distante e quase desinteressada que o uso exclusivo do olhar nos proporciona (REIS, 2010, p.308).

Nesse sentido os resultados de uma viagem turística são as experiências e sensações adquiridas pelos visitantes. Na maior parte por meio do olhar que permite ver de vários ângulos, formas, contrastes e cores como a paisagem urbana e/ou natural se modificam em função do deslocamento, da mobilidade e da distância que os sujeitos se encontram do objeto observado. No caso de Diamantina, a experiência do visitante pode ser em relação ao ambiente urbano com destaque para o centro colonial histórico que permite vários olhares e sensações, além do ambiente natural do entorno também no trajeto até o destino.

Segundo Sant'Anna (2000) a singularidade corporal é um fator que interfere na experiência turística espacial. A autora ainda questiona como fazer para que as diferenças não sejam motivos de exposição nem imposição.

Conforme a mesma autora, as várias redescobertas do corpo na década de 1990 foram entendidas como necessidade básica e de qualidade de vida.

São muitos os que percebem [...] o quanto a redescoberta do corpo não pode ser compreendida sem levar em conta os problemas urbanos. Richard Sennet é um deles e mostra em seu *Carne e Pedra* este antigo vínculo entre corpo e cidade, já estudado por muitos pesquisadores como Lewis Mumford, nos anos 50 (SANT'ANNA, 2000, p. 244, grifo nosso).

Destarte que tanto os moradores quanto os visitantes estabelecem ou não vínculo corporal com as cidades, e o modo de deslocamento é o fator determinante para a conexão da pessoa com o espaço urbano. No caso do deslocamento no modo a pé principalmente os indivíduos com mobilidade reduzida não tem boas experiências com as vias públicas em função dos problemas urbanos como o aumento de veículos nas ruas, da população e construções urbanas realizadas de maneira inadequada. Assim, as cidades deixam de oferecer à sociedade espaços suficientes para o acesso e uso seguro, desse jeito os pedestres não encontram outra forma de ter acesso aos lugares a não ser disputando as vias públicas com os automóveis. Isso ocorre principalmente por falta de planejamento urbano, de trânsito e por falta de respeito pelo outro que pode ser tanto as pessoas que possuem mobilidade reduzida ou não.

Associado à problemática da mobilidade urbana, Duarte & Cohen (2004) tiveram como aspectos norteadores para o estudo do afeto e lugar na acessibilidade do cotidiano, o ambiente e as características de mobilidade do sujeito, pois, a visão e as características de deslocamento são determinantes na formação do conhecimento e experiência espacial. Logo, o olhar de uma pessoa em cadeira de rodas terá um ângulo de visão diferente de uma pessoa que se desloca a pé olhando para o horizonte e ainda de outra que se desloca com muletas olhando para o chão e vice versa. Assim, cada pessoa com diferentes posturas corporais e mobilidade reduzida constroem a imagem e significados dos lugares a partir das condições de acessibilidade física. Para que o indivíduo estabeleça uma relação afetiva com esses lugares é preciso que o mesmo lhe proporcione comodidade, segurança e prazer.

Ligado à ideia das autoras supramencionadas pode-se relacionar a questão do olhar com as singularidades e redescobertas corporais apresentadas por Sant'Anna, pois, olhar nem sempre implica em ver e vice - versa. Por exemplo, os deficientes visuais podem ver sem olhar isso é possível devido às exclusividades corporais e descoberta do corpo para outras possibilidades de enxergar utilizando as habilidades tátteis. Além disso, as questões referentes às atribuições de significado das palavras comodidade, segurança e prazer também diferem de pessoa para pessoa em função dos aspectos corporais e urbanos. Conforme Muñuz interpretado por Allis (2010) as cidades contemporâneas tendem a ser planejadas levando em conta a fruição dos espaços públicos para o ócio e lazer.

Em 2 de junho de 2004 o Ministério das Cidades lançou o Programa Brasileiro de Acessibilidade - Brasil Acessível para a promoção da acessibilidade urbana. O referido órgão elaborou em 2006 os seis cadernos, cada um com temática específica para a promoção da acessibilidade nas cidades. O Ministério do Turismo também contribuiu na reflexão do tema da mesma maneira, de modo que no mesmo ano lançou o manual de orientações *Turismo e Acessibilidade*. Percebe-se que as mudanças relacionadas ao tema tem ocorrido devido a atenção das políticas públicas de planejamento urbano, de transportes e de turismo voltada para a acessibilidade.

Portanto esse planejamento deveria acontecer a partir da compreensão do uso dos espaços para atividades do cotidiano e dos fenômenos sociais como o turismo, devido às viagens

serem influenciadas através de imagens e símbolos dos espaços urbanos dos destinos. De maneira que as características da acessibilidade física dos núcleos receptores podem ser motivadores das viagens de turismo para pessoas com mobilidade reduzida.

## **5.2 Acessibilidade Física**

A acessibilidade é ainda um tema pouco estudado no Brasil, a maioria das pesquisas que abordam essa temática está relacionada com as áreas de arquitetura, urbanismo e educação que pesquisam o tema com foco na análise dos espaços se são acessíveis ou não, na inclusão das pessoas deficientes e com mobilidade reduzida nas escolas. Na área do turismo ainda são poucos e recentes os estudos. Por outro lado tem aumentado a criação de leis, decretos, normas e manuais.

Segundo Melo (2006) a abordagem da acessibilidade é bastante abrangente e são definidas de acordo com as barreiras, pois, é dividida em seis tipos (metodológica, atitudinal, instrumental, comunicacional, programática e arquitetônica).

As divisões são importantes para o aprofundamento dos centros acadêmicos nos estudos em cada assunto, porém no planejamento urbano e nas políticas públicas devem ser trabalhada como áreas inter e transdisciplinares já que a existência dessas barreiras resulta na inacessibilidade. Nesta monografia a problemática da acessibilidade é abordada quanto ao aspecto físico. Para melhor entendimento é necessário apresentar definição e conceito da palavra acessibilidade.

A Associação Brasileira de Normas Técnicas- ABNT definiu acessibilidade como a “possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos” (NBR 9050, 2004, p.2). Dessa definição pode-se extrair três palavras-chave: condição, segurança e espaço como destaque para a compreensão do que é acessibilidade, assim a condição refere ao sujeito, se possui ou não alguma limitação de mobilidade. A segurança é o atributo que o espaço oferece para que a mobilidade do sujeito aconteça sem causar acidentes e incômodos em qualquer espaço, utilizando de equipamentos e estratégias adequadas. Se o espaço é acessível qualquer pessoa vai se sentir segura e

deslocar com autonomia no ambiente construído independente das restrições de mobilidade.

“**Mobilidade** é a capacidade de um indivíduo ou tipo de pessoa de se deslocar” (RAIA Jr. 2000, p. 15). Acredita-se que o ser humano não deve ser entendido como tipo de pessoas, pois, o que é defendido na atualidade é a inclusão a partir da visão educacional não se aceita mais a questão apenas da integração<sup>18</sup> da diversidade dos indivíduos e não a segregação por meio de tipologias. E por que não entender também a acessibilidade como aproximação entre a diversidade humana? Além disso, reflete-se a partir da interpretação de um conceito construído há dez anos atrás, e com o passar do tempo os conceitos vão se reformulando e ganhando interpretações de acordo com cada contexto, pois, de modo geral a ideia que se tem de mobilidade é a atribuída à facilidade de movimento.

Logo, para abordar a acessibilidade é preciso ao mesmo tempo definir a mobilidade por serem termos que estão interligados, “são conceitos e práticas estreitamente vinculados” (ALLIS, 2010, p.260). Aguiar (2010) apresenta um conceito atual da mobilidade, que é aplicada ao indivíduo e a acessibilidade ao espaço e ambas devem ser estudadas de maneira correlacionadas. Nesta pesquisa a mobilidade será estudada na modalidade a pé, devido um dos sujeitos de pesquisa ser os turistas que realizam *city tours* que se deslocam a pé no centro colonial histórico de Diamantina.

Conforme Vaz (2008) observou em sua pesquisa que é fácil notar os problemas de acessibilidade quanto ao aspecto físico por meio de exemplos práticos encontrados nos meios urbanos como degraus, rampas, balcões, mobiliários urbano e vegetação dispostos de modo inadequado. A insuficiência de condições adequadas de acessibilidade nos espaços livres públicos é responsável pelos aspectos culturais de acessibilidade, pois, implica em não permitir que pessoas com mobilidade reduzida frequente tais espaços e ao mesmo tempo se integre à sociedade. E para a garantia da integração entre a diversidade humana os “espaços públicos deveriam ser exemplos de locais acessíveis, pois, um espaço chamado de público, por definição, não deve segregar pessoas, independentemente de suas condições, o que ainda não ocorre” (VAZ, 2008, p. 59).

---

<sup>18</sup> Na visão educacional integrar é apenas trazer para perto, mas não significa que a pessoa está incluída de forma participante no meio em que foi inserido.

A mesma autora analisou que as adaptações dos espaços livres não são suficientes para garantia de acessibilidade aos edifícios se o mesmo não for acessível. Cabe acrescentar à ideia da autora a importância de respeitar o outro não descumprindo regras básicas de trânsito como não estacionar carros nas áreas de rampas e vagas delimitadas para deficientes físicos. Enfatiza a gravidade de ações de acessibilidade de maneira isolada, desse modo, planejar a acessibilidade de modo estratégico abrangendo as vias públicas, transporte, comunicação e edifícios públicos e privados (residências ou não) viabiliza a promoção da acessibilidade para todos.

Para Aguiar (2010) os problemas de acessibilidades são situações onde existem barreiras no espaço (no caso da acessibilidade urbana) dificultando e/ou impedindo a mobilidade das pessoas de modo cômodo e seguro. Segundo Sansiviero e Dias (2005) as barreiras encontradas na sociedade são tão complexas quanto às ações de eliminação das mesmas.

A preocupação prioritária é trabalhar os aspectos ligados à acessibilidade arquitetônica, pois, somente após a remoção das chamadas barreiras arquitetônicas é que a sociedade, como um todo, através da convivência, poderá identificar as demais barreiras existentes (SANSIVIERO & DIAS, 2005, p.443).

Cabe aqui discordar do entendimento das autoras de que deve-se dar prioridade à promoção da acessibilidade física pelo fato de que as barreiras atitudinais são responsáveis por tornar os espaços acessíveis do ponto de vista físico, reforçando que a acessibilidade não pode ser promovida através de ações pontuais. Associado a isso é importante destacar que na atualidade as pessoas buscam cada dia mais comodidade de maneira geral como uma necessidade primordial. De tal modo a acessibilidade não deve ser compreendida como fator de qualidade atribuído ao espaço, mas, da mesma condição em que todos devem se encontrar. Nesse sentido, Allis (2010), observou que a urbanização contemporânea brasileira é uma questão complexa, que pode ser associada às variadas maneiras como aconteceram e/ou acontecem o processo de urbanização e a situação histórica que ocorreram e/ou ocorrem em cada cidade.

Os aspectos socioeconômicos também influenciam diretamente no modo de ocupação do solo e as políticas de planejamento urbano, são determinantes na construção dos ambientes urbanos que proporcionem pouca ou nenhuma necessidade de equipamentos de mobilidade para a realização de atividades nos espaços públicos.

Para as pessoas com restrição de mobilidade e deficiência, a acessibilidade não se restringe à possibilidade de entrar em um determinado local ou veículo de transporte, mas também no seu deslocamento pela cidade. Trata-se de incluir, no processo de construção das cidades uma nova visão que considere o acesso universal ao espaço público (BRASIL, [2006?/3] p.13, grifo nosso).

O documento toca em um dos pontos mais importantes da acessibilidade que é o acesso universal ou acesso para todos. Cabe aqui colocar que existe o símbolo de acesso universal que tem por função indicar a acessibilidade em “edificações, mobiliário e equipamentos urbanos onde existem elementos acessíveis ou utilizáveis por pessoas portadoras (sic) de deficiência ou com mobilidade reduzida” (NBR 9050, 2004, p. 18). Abaixo a figura mostra as três maneiras com o símbolo pode ser usado.



a) Branco sobre fundo azul



b) Branco sobre fundo preto



c) Preto sobre fundo branco

Figura 01 - Símbolo de Acesso Universal.

Fonte: NBR 9050, 2004, p. 18.

No Brasil, as iniciativas para a promoção da acessibilidade para todos tem aumentado e passaram a ser preocupação na elaboração das políticas públicas das três esferas do governo, como é possível notar, com a criação de leis, normas, manuais e programas sobre acessibilidade.

Esses acontecimentos ocorreram logo depois da publicação da Constituição Federal de 1988 quando “multiplicam-se no Brasil legislações e normas para a promoção dos direitos das pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, que prevêem a acessibilidade ao meio físico, à informação, à comunicação e ao transporte” (BRASIL, 2006, p. 12).

Nesse contexto, para que os ambientes urbanos sejam acessíveis é preciso que atendam toda diversidade humana. Dessa forma faz-se necessário adotar os princípios do desenho universal nos projetos urbanos e arquitetônicos, no intuito de atingir o objetivo geral de

garantir a acessibilidade universal, também é preciso elaborar estratégias para as políticas de acessibilidade e fiscalização de obras antes, durante e depois de construídas.

O Desenho Universal surgiu em 1985, e segundo Vaz (2008), esse termo tem sua origem nos Estados Unidos por meio de Ronald L. Mace que também fundou *The Center for Universal Design*, da Universidade da Carolina do Norte em Raleigh. Para a autora o Desenho Universal ou *Universal Design* é um conceito abrangente que procura atender todos os indivíduos independente da idade, habilidades físicas, sensoriais e cognitivas. Além disso, procura atender o maior número de pessoas possível em todas as fases do ciclo de vida, visando construir espaços em que seja adequado para indivíduos com mobilidade reduzida tanto quanto para pessoas que não possui nenhuma restrição de mobilidade.

É importante colocar que no ano de 2004 a ABNT elaborou a norma NBR 9050 de acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, cujo objetivo principal é elaborar “critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade” (NBR 9050, 2004, p.1). Foram também definidos vários termos associados à acessibilidade com destaque aqui ao desenho universal: “Aquele que visa atender à maior gama de variações possíveis das características antropométricas e sensoriais da população” (NBR 9050, 2004, p.3).

É possível observar que no conceito supramencionado trazido por Vaz e na definição da norma supracitada do desenho universal se convergem dois termos em comum que são: diversidade humana e a facilidade de mobilidade que na construção de espaços acessíveis esses dois fatores precisam sempre ser atendidos. Vaz (2008) no seu estudo do acesso a paisagem considerou que na abordagem da acessibilidade universal deve-se levar em conta três itens que formam um conjunto de elementos importantes para a garantia do acesso universal. Estes funcionam com estrutura organizada compondo um Sistema de Acesso Universal que tende a alcançar o acesso para todos. Os aspectos dispostos na figura abaixo são os mesmos abordados pela autora supracitada que apresentou no seu estudo *Acessibilidade à Paisagem* em forma de triângulo em sua dissertação de mestrado,

que neste estudo ganha modificação da figura além de ser atribuída uma interpretação como as fases do processo de construção urbana.



Figura 02 – Sistema de Acesso Universal.

Fonte: Adaptado de VAZ, (2008).

*Planejamento:* Concepção entendida com primeira fase, elaboração do projeto a partir de ideias para execução das intervenções ou obras;

*Controle:* Execução entendida como segunda fase, para que os projetos possam ser executados é preciso utilizar de medidas de fiscalização por meio do poder público para cumprimento das normas preestabelecidas;

*Conservação:* Manutenção entendida com terceira fase e sua função é garantir a boa conservação dos espaços públicos fundamentada nos cuidados para o funcionamento satisfatório dos ambientes construídos. Esta fase não deve ser entendida como a última do sistema já que trata de um processo contínuo em que as vias públicas passam por degradações devido ao uso contínuo, por isso foi chamada nesta pesquisa de terceira fase e não última fase já que o processo nunca acaba. A importância da manutenção para garantia da acessibilidade é enfatizada a seguir.

Para se chegar a um resultado efetivo, todos os aspectos devem ser considerados de forma precisa. Mesmo em projetos concebidos de forma correta, com materiais especificados com propriedade, a execução precisa ser cuidadosa, pois a diferença entre a acessibilidade e a barreira pode estar em 1 cm. Atendendo a estas condições, a manutenção torna-se peça fundamental,

para garantir que todo esse esforço continue valendo no uso do espaço (VAZ, 2008, p.23, grifo nosso).

Assim, cabe aos planejadores e projetistas usar das diretrizes do desenho universal e a NBR 9050 para construção de espaços urbanos acessíveis e as diversas situações de uso atendendo aos interesses coletivos e individuais mas de maneira equilibrada.

Nesse sentido vale abordar que os sete Princípios do Desenho Universal ainda vigente, segundo Aguiar (2010) são os mesmos da versão criada em dezembro de 1995, cuja finalidade é nortear planejadores, projetistas e administradores urbanos, são eles:

- i) Utilização equitativa*- o projeto deve ser útil e acessível para todas as pessoas, ou seja, deve ser capaz de ser utilizado por pessoas com diversas capacidades (habilidades);
- ii) Utilização flexível*- o projeto deve se adequar a todas as pessoas, ou seja, deve acomodar uma larga escala de preferência e habilidades individuais;
- iii) Uso simples e intuitivo*- o projeto deve ser de fácil entendimento, independentemente da experiência do usuário, de seu conhecimento, linguagem, habilidade ou nível de concentração;
- iv) Informações perceptíveis*- o projeto deve fornecer informação necessária para o usuário a respeito das condições do ambiente independentemente de suas habilidades sensoriais;
- v) Tolerância ao erro*- o projeto deve eliminar a ocorrência de situações perigosas, ou seja, deve minimizar riscos e consequências negativas decorrentes de ações acidentais ou involuntárias;
- vi) Mínimo esforço físico*- o projeto deve ser usado eficientemente e confortavelmente, com um mínimo de fadiga;
- vii) Espaço e dimensões adequadas para aproximação e utilização*- espaços de tamanho apropriado devem ser fornecidos para aproximação, alcance, manipulação e utilização, independente da estatura, capacidade de locomoção ou postura do usuário (AGUIAR, 2010, p. 14 e 15).

Com base nesses princípios pode-se definir o Desenho Universal como instrumento composto por um conjunto de tecnologias que utiliza de metodologia articulada visando garantir a acessibilidade universal de maneira que toda a sociedade independente de suas características físicas, cognitivas e psicomotoras possa utilizar os mesmos espaços (edifícios, meios de transporte e vias públicas) com segurança e comodidade.

A intenção do uso do Desenho Universal é simplificar a vida de todos fazendo com que os ambientes, as informações e os produtos sejam usados pelo máximo de pessoas possível - por pouco ou nenhum custo extra aos usuários. Isto significa o benefício de pessoas de todas as idades e capacidades (habilidades) (AGUIAR, 2010, p. 13).

Mas o desenho universal por si só não garante o cumprimento da acessibilidade física, os projetos de construções devem também atender todos os critérios de acessibilidade da

norma NBR 9050 para que os espaços e edifícios sejam certificados como acessíveis. Conforme foi colocado pelo manual de Turismo e Acessibilidade essa tarefa é de responsabilidade de alguns órgãos mencionados abaixo.

Compete ao Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência – CONADE, aos Conselhos Estaduais, Municipais e do Distrito Federal e às organizações representativas de pessoas com deficiência acompanhar e sugerir medidas para o cumprimento da acessibilidade (BRASIL, 2006, p.21, grifo nosso).

Nesse sentido Panosso & Panno (2010) analisaram oito atrativos turísticos da cidade de São Paulo e consideram que esses edifícios não são acessíveis, pois, atendem apenas à alguns critérios de acessibilidade e nenhum está em sua plenitude de acordo com a norma NBR 9050 vigente desde 2004. Quanto à atividade turística observaram que são mínimas as intervenções para promoção da acessibilidade como estratégia de atrair a demanda potencial de turistas com deficiência e mobilidade reduzida. Pois “em diversos locais ela [a acessibilidade] se da apenas para o cumprimento das leis” (PANOSSO & PANNO, 2010, p.17).

Raia ao estudar a acessibilidade e mobilidade percebeu que se boas medidas forem tomadas para efetivar a acessibilidade “poderiam ajudar a redirecionar planejamentos e políticas para equalização de oportunidades entre esses grupos [diversos]” (RAIA Jr. 2000, p.13).

### **5.3 Turistas com mobilidade reduzida e experiências espaciais**

O turismo ou atividade turística é um fenômeno social em que as pessoas denominadas visitantes, viajam em função de alguma motivação para outros lugares e retornam ao local de procedência. Ainda o turismo pode “ser compreendido como uma experiência que permite a descoberta do eu e do outro numa perspectiva de integração, com repercuções positivas no exercício de alteridade” (CARVALHO, 2011, p.158). De maneira geral as pessoas encontram no turismo o meio para satisfazer desejos e necessidades, seja por meio do turismo de sol e praia ou turismo cultural que são apenas algumas das diversas possibilidades do turismo frente ao crescente número de tipologias para atender a diversidade humana e às mudanças sociais.

O fenômeno turístico implica em deslocamento de pessoas para os núcleos receptores, de tal modo utilizam variados meios de transporte dependendo de suas condições financeiras, das características do trajeto e do meio de locomoção, tais como moto, avião, trem, navio, cavalo, bicicleta ou até mesmo se deslocam no modo a pé. Além do mais o deslocamento a pé é considerado por Aguiar (2010) como o modo mais básico, que inicia e termina o processo de locomoção.

Inserem-se neste contexto as viagens turísticas, pois, mesmo que se utilizem automóveis o fato de caminhar sempre acontece mesmo em trechos extremamente reduzidos. Observa-se que a acessibilidade de forma geral não deve concentrar ações apenas nos núcleos urbanos, mas também nos meios de transportes, equipamentos de serviços turísticos, tecnologias e em infraestrutura de acesso para que este seja universal.

Assim, o estudo do turismo e acessibilidade devido à amplitude de ambos implica na abordagem de uma variedade de assuntos, disciplinas, atividades e a diversidade humana. Desse modo faz-se necessário relacionar a atividade turística com a acessibilidade pelo fato de que as vias públicas fazem parte do espaço de uso turístico para prática do lazer, por exemplo, em eventos culturais, entre outras atividades de consumo do espaço pelos visitantes e comunidades. Em Diamantina citam-se como exemplos de eventos programados nas vias públicas: a Vesperata, o Café no Beco, a Seresta, procissões de festas religiosas, entrega da Medalha JK e o Carnaval. Cabe ao poder público municipal elaborar estratégias para evitar conflitos com a realização desses eventos garantindo o direito de ir vir de todos.

Mas, afinal, como os núcleos urbanos receptores de turistas de modo geral planejam e projetam os espaços para receber os turistas com mobilidade reduzida?

Pesquisadoras observaram que “apesar da crescente conscientização mundial sobre a necessidade de projetar espaços que atendam a um maior número de turistas em potencial, o tema da acessibilidade ficou por muito tempo esquecido [no Brasil]” (DUARTE e COHEN, 2004, p.5). Além disso, as ações dos governos quanto ao tema são

bem recentes como citado abaixo informações da notícia *Socorro (SP) é exemplo nacional de turismo acessível*<sup>19</sup>.

A proposta [turismo acessível], pioneira no país, resultou em um roteiro que interliga dez pontos turísticos trafegáveis por turistas portadores (*sic*) de deficiência, na região central da cidade. [...] De 2006 a 2008, o projeto “Socorro Acessível” aplicou, no município, R\$ 1,73 milhão em obras de infraestrutura turística, cursos de qualificação profissional para o atendimento a turistas portadores (*sic*) de deficiências físicas e/ou motoras, além de adaptações em passeios, equipamentos e edificações públicas, de acordo com a norma brasileira de acessibilidade nº 9050/2004 da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas, grifo nosso)<sup>20</sup>.

Quanto a essa problemática nota-se que expressões como turismo acessível, turismo adaptado e turismo sem barreira vem sendo empregados em artigos e em algumas notícias. Mas o que de fato vem a ser turismo acessível? Se a acessibilidade é atribuída ao espaço e o turismo é um fenômeno social. Compreende que o termo usado não é correto, pois são os destinos turísticos que são acessíveis, como é possível analisar em trechos da notícia supracitada.

Em 2010 mais uma notícia aborda a acessibilidade e turismo, desta vez o termo acessível é mais bem colocado como pode ser observado já que se trata de um produto acessível.

Em uma parceria entre o Ministério do Turismo e a Associação Brasileira das Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura (ABETA), o espaço abordará a questão da aventura acessível. O visitante conhecerá sete atividades de turismo de aventura adaptadas e terá a oportunidade de experimentar o arvorismo, o rapel e a tirolesa<sup>21</sup>.

Acessibilidade urbana não deve ou pelo menos não deveria ser proposta pelas políticas públicas como um novo nicho de mercado nem como diferencial competitivo nos destinos turísticos. O que é possível notar nos trechos das duas notícias apresentadas acima e pela afirmação de Lattari (2009) que as pessoas com deficiência são um novo nicho de mercado e empresas já começaram a desenvolver produtos direcionados a esse

---

<sup>19</sup>Ver a notícia completa no (ANEXO C).

<sup>20</sup>Ministério do Turismo. **Socorro (SP) é exemplo nacional de turismo acessível**. Data da notícia: 23/05/2009. Disponível em: <[http://www.turismo.gov.br/turismo/noticias/todas\\_noticias/20090523.html](http://www.turismo.gov.br/turismo/noticias/todas_noticias/20090523.html)>. Acesso em 03/11/10.

<sup>21</sup>Salão de Turismo 2010 - **Turismo de aventura acessível ganha espaço durante o evento**. Data da notícia: 24/05/2010 - 09h03. Disponível em: <<http://www.bonitobrazil.com.br/NOTICIA-PANTANAL-1578-SALAO+DE+TURISMO+2010+++TURISMO+DE+AVENTURA+ACESSIVEL+GANHA+ESPACO+DURANTE+O+EVENTO.htm>>. Acesso em: 21/04/2011

público. Associado ao assunto a mesma autora observou que as dificuldades de deslocamento são um dos pontos desmotivador da viagem, ou seja, exclui da prática do turismo.

Também nota-se a timidez das ações para promoção da acessibilidade, e o quanto são recentes as reflexões relacionando a acessibilidade com o turismo no Brasil e aos turistas com mobilidade reduzida.

É relevante colocar que projetos para adaptação de destinos turísticos para eliminação de barreiras arquitetônicas tanto nas vias públicas quanto aos edifícios e atrativos turísticos, bem como utilização de sistemas e tecnologia de informação, necessitam ser implantados como forma de equiparação das oportunidades de viagens para a diversidade humana. “As ofertas de produtos e serviços turísticos para pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida estão aumentando, inclusive no Brasil” (HENRIQUE; LIMA *apud* ALMEIDA & KUSHANO, 2008, p. 95). Acredita-se que tal fato tem acontecido de maneira tímida com a formatação de produtos turísticos como os esportes de aventura adaptado para pessoas com mobilidade reduzida nas cidades de Socorro (SP) e Bonito (MT).

Assim, os profissionais devem realizar cursos preparatórios desde os básicos aos mais avançados para não sentir insegurança em trabalhar no turismo com pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. A fim de não criar barreiras comunicacionais e atitudinais, além disso, estudos apontaram que na visão de hóspedes com mobilidade reduzida “a existência de qualidade e de conforto nos hotéis não implica em acessibilidade, mas que a não-existência de acessibilidade (principalmente física) significa não se possuir um produto com qualidade” (SANSIVIERO & DIAS, 2005, p.451).

Também cabe ao *trade* turístico empregar funcionários com deficiência não só para cumprimento da lei, mas como estratégia de diminuir as barreiras e promover a interação entre pessoas diversas no ambiente de trabalho.

É preciso formatar roteiros turísticos adequados às condições físicas dos grupos para atender a diversidade humana, levando em consideração as características dos percursos,

distância e temperatura, “é importante que o agente de viagens conheça as características desta demanda [terceira idade] e elabore roteiros com a participação dos idosos” (PRADO, 2006, p.310). Cabe aos agentes de viagens desenvolverem mecanismos para trabalhar o marketing personalizado com enfoque no indivíduo e suas necessidades, pois, embora vários clientes tenham a mesma redução de mobilidade possuem gostos distintos.

Nesse sentido ao relacionar o turismo e acessibilidade, os pesquisadores, profissionais do turismo e gestores do *trade* turístico “devem estar conscientes da demanda potencial que este público representa [pessoas com mobilidade reduzida] e, assim, garantir que o acesso ao lazer seja amplo e democrático para todos” (LATTARI, 2009, s/p.). Ainda a mesma autora defende a ideia de que os gestores de turismo devem planejar a atividade turística de maneira que promova a integração e socialização de todos, por ser responsável pelo bem estar do turista.

Autores como Lockwood e Medlik (2003) apontam que os clientes trazem benefícios além do econômico para os destinos e empresas turísticas, como colaborando na elaboração de novos produtos por meio de sugestões e avaliações para melhoria dos serviços prestados. E quando mencionam acerca dos lugares visitados que são acessíveis pode convencer a demanda reprimida a realizar viagens turísticas.

Por fim, cabe aos órgãos do turismo e gestores elaborar guias e materiais promocionais sem barreiras comunicacionais, incentivar a qualificação de prestadores de serviços turísticos no trato com a diversidade humana, garantindo segurança e bem estar aos turistas e funcionários.

## **6 RESULTADOS E DISCUSSÕES**

### **6.1 Considerações iniciais**

Essa pesquisa foi desenvolvida no período de setembro de 2010 até novembro de 2011, compreendendo a elaboração do pré-projeto de pesquisa na disciplina de Métodos e Técnicas de Pesquisa; também na reelaboração do projeto de pesquisa na disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso I, período em que o projeto passou pela banca de qualificação. Os levantamentos das informações aconteceram desde a elaboração do pré-projeto até a finalização do estudo. E por fim, a pesquisa foi desenvolvida por meio da construção do referencial teórico, efetivação das entrevistas semiestruturadas e observações sistematizadas no último semestre de 2011.

### **6.2 Considerações gerais da pesquisa documental**

A pesquisa documental possibilitou identificar as lacunas e a falta de informações de qualidade sobre a acessibilidade e turismo de modo geral, pois, os pesquisadores ainda não abordaram os dois temas de maneira correlacionada. Quando se propõe a abordar acessibilidade e turismo primeiro mencionam a acessibilidade, as barreiras, a quantidade de pessoas deficientes no Brasil e no mundo, após esse discurso o turismo é apresentado como uma fonte de geração de renda e emprego, e as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida como um novo segmento do mercado turístico que ‘deve’ ser explorado como uma forma de inclusão na atividade turística devido o retorno financeiro. Também constatou-se nesse tipo de pesquisa que os estudos em sua maioria se concentram nas cidades do estado de São Paulo e no geral abordam a análise da acessibilidade nos atrativos turísticos, nos espaços de lazer como praças públicas e nos transportes para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida com foco nas pessoas que usam cadeiras de rodas.

Alguns autores atribuem ao processo de inclusão dessas pessoas uma interpretação extremamente capitalista, mesmo pautando-se no turismo social. Neste caso cita-se Camisão (2006), que apontou como os principais benefícios das viagens realizadas por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida a geração de divisas e melhorias de negócio para o setor privado, além de considerar a acessibilidade como um item de

qualidade e uma das demandas em crescimento no turismo. A autora não mencionou se esse crescimento está ocorrendo no Brasil ou no exterior.

As pesquisas na internet possibilitaram encontrar notícias de ‘turismo acessível e adaptado’, embora não foi encontrada nenhuma informação precisa sobre o projeto Socorro Acessível, muito menos estudo científico deste destino disponível na internet. Bem como a justificativa do ministério e critérios de escolha desse destino como ‘modelo de turismo acessível’ para aplicar investimentos de R\$ 1,73 milhão em obras de infraestrutura turística, cursos de qualificação profissional e adaptações em passeios.

Por outro lado foi encontrada a Política Municipal de Turismo de Diamantina sancionada em março de 2011 que contempla a problemática da acessibilidade, que em sua seção II do capítulo III se compromete a:

IX - estimular e viabilizar a mobilidade e acessibilidade das pessoas da comunidade e visitantes portadores (*sic*) de deficiência física aos locais de interesse turístico, respeitando o contexto arquitetônico e patrimonial do município (Lei nº 3611, 2011, p.4).

É notável a falta de atenção para as pessoas com mobilidade reduzida isso se deve talvez pela falta de conhecimento das pessoas que elaboraram a política por acreditar que acessibilidade é para os deficientes e não para todos e que as barreiras prejudicam apenas as pessoas com deficiência. Além deixar claro que deve-se valorizar mais os bens matérias do que as pessoas uma vez que ressalta o respeito o contexto arquitetônico, sendo que primeiro é preciso respeitar o indivíduo. De tal modo deixa explícito que pouco se sabe a respeito da acessibilidade o que é preocupante!

### **6.3 Considerações acerca da entrevista com o chefe do IPHAN/ Diamantina**

O IPHAN é responsável, além das atribuições citadas no capítulo 4, por analisar os projetos de intervenções nos bens tombados em conjunto e/ou isolados. A entrevista com o chefe do escritório técnico de Diamantina foi realizada em outubro de 2011 a fim de contemplar o objetivo de verificar junto aos órgãos públicos os principais entraves na promoção da acessibilidade à região estudada. Devido aos cinco anos de atuação do profissional no mesmo escritório foi possibilitada a obtenção de informações estruturadas.

Ao perguntar sobre os principais entraves na conservação do patrimônio e a garantia da acessibilidade nas vias públicas do centro colonial histórico de Diamantina, foi apontada em primeiro lugar a topografia accidentada.

Existe primeiramente o entrave natural da topografia da cidade, que é uma topografia montanhosa e muito accidentada, que consequentemente construiu uma cidade sobre ela, com suas ruas e becos também tortuosos e inclinados, somado a isso a arquitetura e urbanismos colonial que tinha parâmetros que não se usa mais hoje para largura de ruas e vias o que hoje torna a acessibilidade em uma cidade histórica possível até certo ponto, ou seja, com muitas dificuldades mais é possível fazer melhorias (Colaborador A).

A fala do entrevistado contradiz certo senso comum de que a proteção por lei federal de tombamento que a cidade possui desde 1938 seja fator impeditivo, como é possível analisar na citação a seguir da fala do mesmo.

De modo que as adaptações das vias públicas são limitadas pelo fato de que “a cidade histórica (*sic*) já está consolidada arquitetonicamente assim não tem como alargar as ruas, [pois] o casario já está construído” (Colaborador A). Assim, mesmo que a cidade não fosse tombada seria difícil demolir edifícios aumentando a largura das ruas para que ficassem adequadas à quantidade de carros e pessoas, delimitando espaços para pedestres e veículos atendendo as necessidades atuais da sociedade.

Durante essa entrevista foi colocado pela pesquisadora sobre a Normativa nº 1 elaborada pelo IPHAN em 2003, a mesma apresenta que “as intervenções poderão ser promovidas através de modificações espaciais e estruturais [...] em harmonia com o conjunto” (NORMATIVA nº1, 2003, p.1). Depois de discorrer o trecho da referida norma foi perguntado ao entrevistado se é possível adaptar as vias públicas de Diamantina de maneira que garanta a acessibilidade plena, sem descaracterização do patrimônio arquitetônico. O entrevistado apontou que não é possível acessibilidade plena no sítio tombado embora demonstre que podem ser feitas melhorias de acordo com a fala a seguir. “Acredito que algumas vias podem sofrer intervenções para facilitar a acessibilidade sim, outras eu não acredito, em função das suas dimensões pequenas ou de grande topografia” (Colaborador A). Assim, o fato do centro da cidade ser protegido pela lei de tombamento não é o fator limitante para a promoção da acessibilidade nas vias públicas, desmystificando as falas do senso comum de que ‘não pode fazer nada porque o IPHAN não permite’.

As adaptações devem ser bem planejadas para que não descaracterize nem diminua a visibilidade do patrimônio e não resulte em mais barreiras, assim, ao serem submetidas à avaliação técnica do IPHAN sejam aprovadas. Em se tratando das vias públicas cabe a prefeitura da cidade realizar projetos bem elaborados para realização de intervenções necessárias para melhoria do acesso, pois, existem diretrizes e recomendações do IPHAN para promoção da acessibilidade aos bens culturais “a fim de equiparar as oportunidades de fruição destes bens pelo conjunto da sociedade” (NORMATIVA nº 1, 2003, p.1). Além disso, os projetos devem atender a NBR 9050 de 2004 e os princípios do Desenho Universal.

Nesse sentido durante a entrevista perguntou-se ao entrevistado se já foi apresentado ao IPHAN algum projeto que estava relacionado com a acessibilidade nas vias públicas da cidade, que respondeu: “Em edifícios já foram apenas dois projetos, mas nenhum foi executado, na via pública ainda não” (Colaborador A)! Observa-se nesta fala o quanto as iniciativas ainda são poucas para a promoção da acessibilidade em Diamantina, nem o setor público está sensibilizado da necessidade de incluir as pessoas por meio de espaços acessíveis, embora a Lei nº 3611 que define a política municipal de turismo se compromete a estimular e viabilizar a mobilidade e acessibilidade. Cabe aqui colocar que as melhorias da acessibilidade nas vias públicas são de inteira competência do município e que este deveria tomar iniciativas nesse sentido para servir de exemplo para as instituições privadas. Como já foi colocado no referencial teórico a acessibilidade é garantia de segurança e bem-estar de todos os cidadãos independente de ser turistas ou moradores.

A entrevista finalizou com a sugestão do chefe técnico do IPHAN. Por ser arquiteto, a pesquisadora achou relevante saber o que este poderia colocar como medidas para melhoria da acessibilidade no centro colonial da cidade, por ter um olhar da temática da conservação do patrimônio e da acessibilidade. A sugestão para melhoria do acesso foi a de:

[...] trabalhar com rotas acessíveis que seria definir dentro do sítio urbano áreas e espaços que topograficamente são menos acidentadas e trabalhar essas vias com o pequeno alargamento de calçadas, fechamento de trânsito, pequenas elevações no piso para ligar um ponto ao outro da rua, são intervenções razoavelmente pequenas que pode criar uma grande área acessível. Na cidade inteira é claro que não é viável porque a cidade tem áreas muito inclinadas

topograficamente muito acidentadas. A gente tem que pensar que algumas áreas da cidade a gente possa trabalhar esse conceito para que fique acessível a todos, não só a cadeirantes (*sic*) e pessoas com necessidade, mas também a qualquer pessoa como crianças, adultos, jovens e idosos. É importante colocar que acessibilidade é importante quanto à intervenção física, mas a educação é um lado importantíssimo [...] (Colaborador A).

O entrevistado enfatiza uma questão relevante para acessibilidade que é o trabalho voltado para diminuição das barreiras atitudinais que também deve ou pelo menos deveria serem levadas em consideração quando planejadas as intervenções físicas para que os resultados sejam positivos. Fica evidente na fala que o entrevistado de fato tem conhecimento da temática da acessibilidade.

Por outro lado não foi mencionado sobre sua responsabilidade de promover e estimular apropriação do patrimônio pela sociedade de pessoas como disposto no Decreto nº 6844 de 2009, nesse sentido deve-se desenvolver ações sem segregação de pessoas.

#### **6.4 Considerações acerca da entrevista com a Coordenadoria de Patrimônio**

Esse órgão é responsável pelas ações de preservação do patrimônio a nível municipal, está vinculado a Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Patrimônio e é importante esclarecer que todas as informações acerca desse órgão só foram possíveis de ser adquiridas por meio da entrevista com a coordenadora que atua em Diamantina há um ano e três meses.

A primeira pergunta foi sobre o papel da Coordenadoria de Patrimônio de Diamantina, que de acordo com a entrevistada é desenvolver pesquisas, trabalhar a educação patrimonial, arrecadar verba do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços - ICMS, realizar inventários e atualmente vem desenvolvendo ações para despoluição visual como é possível notar na resposta da entrevistada.

A Coordenadoria de Patrimônio de Diamantina trabalha principalmente com pesquisa, educação patrimonial, relatórios do ICMS que é a forma como o município arrecada verba do governo estadual, com a gestão do patrimônio. A gente trabalha com o Conselho de Cultura e a Câmara Técnica de Patrimônio, o Conselho do Monumenta, despoluição visual, patrimônio material e imaterial. Realização de dossiês e inventários entre outros (Colaborador B).

Nota-se que as ações desenvolvidas não são claras diante da especificidade de cada área, por exigir uma diversidade de profissionais para atuarem. Assim, na tentativa de conduzir

a conversa para a acessibilidade no centro tombado, foi perguntado sobre a despoluição visual a fim de saber se tinha alguma relação com acessibilidade visual, ou se de alguma maneira contemplava a acessibilidade, como a retirada dos postes de energia, que na maioria das vezes estam dispostos de modo inadequado se configurando como obstáculos nas calçadas diminuindo o acesso das pessoas e a visibilidade da paisagem. No entanto o projeto de despoluição visual infelizmente não contempla esse tipo de ação de acordo com a informação abaixo.

Desde o início de 2011, nós começamos a desenvolver uma legislação de despoluição visual. Essa lei foi aprovada em 9 de setembro de 2011. [...] a gente vai começar a trabalhar e multar de uma forma mais severa os imóveis que já sabem, porque eles todos já receberam cópia da lei, cartas nossas, informativos, já passamos em todos os imóveis. Então [agora] é a questão da adequação mesmo (Colaborador B).

Apesar da afirmação da coordenadora de patrimônio de que todos já receberam a cópia da referida lei não foi possível encontrar - lá no *site* oficial da Prefeitura de Diamantina. Existe uma dificuldade em acessar informações e documentos importantes como esta lei nesse portal, que não é de interesse apenas dos empreendedores da região central da cidade que precisam se adequar à mesma. Além disso, na atualidade, as pessoas tem cada vez mais buscado informações via internet, de maneira que cabe ao governo municipal disseminar decisões tomadas em todos os canais de comunicação mantendo toda a comunidade informada do processo de tomada de decisões. E por se tratar de uma cidade Patrimônio Cultural da Humanidade cuja salvaguarda é de responsabilidade universal de modo que as medidas de conservação do patrimônio como a Despoluição Visual que vem sendo implantada em Diamantina é de interesse de todos, não limitando aos proprietários dos imóveis concentrados na região tombada pelo IPHAN.

Observa-se que nas ações de despoluição outras questões são envolvidas como o carnaval.

No carnaval desse ano foi nossa primeira experiência com a despoluição visual e tivemos um resultado super positivo. [...] foi extremamente diferente você não via grandes bandeiras, *banners*, eles todos eram de tamanho padrão de 120 X 80 cm, só podia ter um *banner* por imóvel. As repúblicas colaboraram bastante também, e a gente teve um trabalho tranquilo, achei que ia ser bem pior, foi bem aceito (Colaborador B)!

É importante esclarecer que a cidade se transforma durante o período de carnaval, as ruas centrais são fechadas para não circulação de veículos, os edifícios ganham outras finalidades como bares e repúblicas. De tal modo também cabe aos foliões saber da existência da lei para cumpri - lá, já que os mesmos trazem materiais extravagantes como bandeiras para fixarem nos edifícios. Para a entrevistada a lei apresenta alguns aspectos complicados de trabalhar devido ao fato de que: “A lei é bem mais complexa, porque ela traz detalhes que são um pouco complicado de serem trabalhados e o pessoal não é muito de aceitar não” (Colaborador B). A resistência no cumprimento da lei é principalmente no que diz as adequações e as pessoas no geral apresentam resistências às novas normas, pois “todos os toldos terão que ser retirados![...] porque a cidade tem toldo, verde, azul, rosa e listado ai quando você olha, fica feio” (Colaborador B)!

Associado à diminuição da visibilidade dos monumentos em função do uso inadequado de faixas, placas, entre outros tem o problema de mobilidade física que não foi comentado em nenhum momento das entrevistas, mas que cabe aqui questionar o que tem sido feito para o uso sustentável do espaço. Além do mais, as ruas, praças e becos super lotam de pessoas (foliões) durante o carnaval. Como falar em acessibilidade em momentos que as barreiras não são arquitetônicas nem atitudinais? E são os corpos em excesso que representam as barreiras, impedindo a mobilidade das pessoas (o outro) de usufruírem o direito de ir vir.

Retomando a entrevista, foi perguntado à coordenadora se ela acredita que dentro das ações do setor de patrimônio de Diamantina, tem alguma medida que pode ser tomada para melhorar a questão da acessibilidade. No entanto a resposta não contemplou a pergunta, pois devido a falta de clareza do que compete ao órgão ou não:

Isso é complicado, melhorar a acessibilidade nas vias públicas é muito complicado, porque a gente tem uma cidade que o calçamento também foi tombado e também foi reconhecido no caso da UNESCO. Então mexer no calçamento de Diamantina é complicado, as nossas ruas como elas são muito íngremes assim, as calçadas tem degraus, significa que não dá pra fazer uma rampa (Colaborador B, grifo nosso).

Observa-se que são apontados como entraves o fato de ser uma cidade tombada e também possuir o Título de Patrimônio Cultural da Humanidade argumento que vai contra os apontamentos do chefe do IPHAN. Além do mais, as vias dessa cidade patrimônio

mundial não garante acesso seguro e limita uma parcela da população mundial de ter acesso aos edifícios e vias públicas devido a existência de barreiras arquitetônicas e urbanísticas.

Cabe aqui esclarecer que quando foi realizada essa entrevista a pesquisadora ainda não sabia da existência da Política Municipal de Turismo, por isso não foi questionado nada em relação ao estímulo e viabilidade da mobilidade e acessibilidade física disposto na mesma. Além disso, a entrevistada não comentou nada a respeito da existência da mesma.

## **6.5 Considerações acerca das entrevistas com os guias e condutores de turismo**

Os guias de turismo e condutores locais entrevistados fazem parte da Associação de Guias de Turismo de Diamantina - ASGUITUR. Atendem grupos diversos, desde grupos grandes de turistas de Vesperata às turmas de escolas, além dos pequenos grupos de casais e/ou famílias que realizam roteiros turísticos no centro colonial de Diamantina com deslocamento em vans, microônibus ou no modo a pé de um atrativo ao outro.

As entrevistas com os guias e condutores de turismo foram realizadas nos meses de setembro e outubro de 2011, com o objetivo de apontar os principais problemas de acesso e mobilidade dos turistas no centro colonial histórico tombado. Nessas entrevistas foi possível notar que a cidade possui uma demanda efetiva de turistas como mobilidade reduzida. Tal afirmação foi embasada nas falas concedidas pelos guias e condutores, quando perguntados se já haviam realizado algum roteiro em que turistas do grupo tivessem mobilidade reduzida ou deficiência, a resposta foi que sim nas quatro entrevistas com maior ocorrência de pessoas com mobilidade reduzida.

Sim. Já guiei, e é um fato que acontece com frequência pra gente, pra todos que conduzem em Diamantina [...] Já, já guiei pessoas utilizando cadeiras de rodas, num foi uma nem duas e já guiei pessoas que estavam fazendo o uso de muletas durante o período que ele esteve aqui em Diamantina. Já tive vários casos com pessoas com dificuldade de locomoção dentro de Diamantina tá (Colaborador 1).

De fato a presença de pessoas com cadeira de rodas em Diamantina não é eventual devido à cidade ser o centro regional de saúde. Embora permaneça um tempo na cidade, a motivação da viagem são os tratamentos de saúde e não conhecer a arquitetura e cultura

da cidade, além de alguns moradores da cidade que utilizam permanente ou não cadeira de rodas.

Quanto às dificuldades dos turistas ao deslocarem a pé, o centro colonial foi apontado que “o pessoal da terceira idade sente muita dificuldade. Vem sim, muitos!” (Colaborador 3). Outro entrevistado respondeu algo semelhante “Já! [...] melhor (*sic*) idade que pela idade mesmo apresenta deficiência” (Colaborador 4).

Ainda foi perguntado ao entrevistado 3 se já atendeu algum turista em cadeira de rodas que respondeu o seguinte.

Olha, eu já atendi uma vez só [turista com cadeira de rodas]. E é difícil porque Diamantina não tem passeio no centro histórico. Geralmente essas pessoas pegam um táxi e esse táxi vai acompanhando o grupo [...], o táxi vai e espera chegar lá e tem problemas para ir nesses lugares porque as vezes [...]não tem acesso para cadeirante (*sic*). Então tem que carregar a cadeira, então esse é um problema sério aqui em Diamantina, muitos atrativos não tem acesso para cadeirante (Colaborador 3).

A resposta acima mostra que não é tão frequente pessoas com esse perfil procurar por serviços de guia de turismo, o que torna difícil nesta pesquisa afirmar se é frequente turistas com esse perfil na cidade, questão que não foi proposta nesta pesquisa. Além disso, de acordo com o entrevistado a seguir os turistas com crianças de colo apresentaram dificuldade em se locomover quando responde que já atendeu turistas que apresentaram dificuldades. “Sim. Com idosos e pessoas com criança de colo” (Colaborador 2).

É importante colocar que foi esclarecido aos entrevistados quais são as pessoas com mobilidade reduzida, sendo a mesma definição que consta no referencial teórico, evitando a compreensão do senso comum de que pessoas com mobilidade reduzida restringe-se apenas às pessoas com cadeira de rodas e idosos com dificuldade de locomoção. Nota-se que o público idoso se sobressai nos apontamentos para pessoa com restrição de mobilidade, embora esse grupo de pessoas estejam mais propensos a ter a mobilidade reduzida em função da idade e de problemas de saúde deve-se lembrar que com os avanços da medicina as pessoas atingem a terceira idade com boas condições físicas e de saúde.

Observa-se que a falta de acessibilidade prejudica ainda mais as pessoas com cadeira de rodas, devido as calçadas serem poucas, irregulares e estreitas, assim como o calçamento de pedras não oferecer acesso de modo seguro.

Nesse sentido, foi perguntado sobre as dificuldades que os turistas apresentam ao se deslocarem nas vias públicas da região estudada. A principal dificuldade segundo os entrevistados está relacionada ao calçamento, devido ser irregular, as pedras serem escorregadias, as ruas serem íngremes e com poucos passeios.

[...] pra eles caminharem nesse tipo de calçamento de Diamantina é difícil sim tá, então tem uma insegurança muito grande. Alguns turistas até brincam com a gente pra gente tá colocando corrimão ao lado né em algumas ruas [...] (Colaborador 1).

De tal modo os visitantes notaram a necessidade de adaptar as vias públicas de forma que exija do usuário do espaço o mínimo esforço, eliminando as possibilidades de risco de acidentes, atendendo a diversidade humana. Também os turistas tem dificuldade em se deslocarem até os atrativos turísticos conforme a fala do entrevistado abaixo.

Apresentaram dificuldade principalmente idosa com acesso aos monumentos e também devido né as ruas serem íngremes e escorregadias, eu vejo dificuldade e às vezes até ouço reclamações das pessoas nesse sentido (Colaborador 2).

As dificuldades de acesso aos monumentos existem porque a maioria dos atrativos possui escadas nas entradas e na parte interna dos edifícios, devido à existência de porões ou mais de um andar. Além disso, a falta de acessibilidade interfere na forma como os turistas percebem e observam a paisagem do centro colonial, devido à insegurança que as vias públicas transmitem conforme a fala a seguir.

Muito, principalmente o turista da terceira idade porque eles já tem as necessidades físicas deles, então esse calçamento intimida, as vezes [pedem ajuda]" me dá o braço, aqui e tal por que estou com medo de cair. Muitos turistas falam assim: olha, aqui a gente não pode olhar pra frente a gente tem que olhar sempre pro chão, por medo de tá tropeçando, pisando falso nessas pedras (Colaborador 3).

O fato de ter que olhar para o chão interfere na compreensão e experiência espacial como foi colocado por Duarte e Cohen (2004), enquanto uma pessoa que olha para o horizonte tem acesso visual a vários elementos.

Os turistas que realizam roteiros turísticos além de contar com a ajuda de pessoas do grupo para se apoiarem, principalmente nos lugares onde o acesso é precário, contam com equipamentos de auxílio de acordo com a informação a seguir.

Sim a maioria deles tem essa insegurança devido ao calçamento que é totalmente desregular e o deslocamento de um atrativo para outro, levando em consideração as ruas que são íngremes né e que não tem muitas calçadas assim para o pessoal andar. Geralmente eles andam no meio da rua, na maior parte com insegurança mesmo, como medo de escorregar, de tropeçar (Colaborador 4, grifo nosso).

É importante destacar que todos os entrevistados ao mencionarem as dificuldades remeteram a falas e ou comportamentos dos turistas durante os roteiros.

Também foi perguntado aos entrevistados se as dificuldades de mobilidade devido à falta de acesso podem desmotivar os turistas a retornarem a cidade. Todos acreditam que não seja um fator desmotivador.

“Não! Eu não vejo dessa forma, até mesmo porque o turista entende isso! [...] Não desmotivaria a pessoa a vir visitar Diamantina não, pelo menos eu vejo que não” (Colaborador 1).

A fala abaixo demonstra que as pessoas com mobilidade reduzida permanente ou não, devem procurar meios para visitar a cidade. “Olha desmotivar não! Mas é ter um cuidado maior e procurar [...] alternativas de tá conhecendo a cidade” (Colaborador 2). Entende-se que as alternativas devem ser buscadas mais pelo município, que deveria promover condições de acesso seguro para atrair esses turistas. Além de ser de responsabilidade dos governos, cabe as pessoas exigir seus direitos e expor suas ideias para melhoria do acesso principalmente nos espaços públicos.

O entrevistado 3 aponta que esse problema não é só em Diamantina e de fato não é, pois, em Minas Gerais existem outras cidades coloniais históricas com características arquitetônicas e topográficas semelhantes, também o estado possui o relevo montanhoso o que implica na construção de casas com porões e escadas. Mas, o fato de ser um caso comum não deve ser entendido como algo certo.

Olha acredito que isso não é o caso porque essa necessidade [acessibilidade física] não é só aqui em Diamantina, tem cidades ai que recebem um fluxo de

turismo 10 vezes maior que Diamantina que tem essa mesma (*sic*) dificuldade [...] (Colaborador 3).

De acordo o colaborador 4 as dificuldades que os turistas enfrentam desmotivam, mas o potencial da cidade equilibra essa carência de acesso físico, que pode ser para o turista um desafio a ser superado e não um cansaço desencorajante como foi abordado no referencial teórico por Machado e Braga (2010).

Eu acho que no primeiro momento pode até desmotivar. Mas não acredito que seja um fator decisivo, que vai influenciá-lo a vir [retornar] ou não. Então acho que no início ele pode até ficar um pouquinho desmotivado sim, mas o potencial da cidade eu acho que acaba definindo né sendo o fator decisivo para ele vir [retornar] ou não, mas acho que não influencia tanto (Colaborador 4).

Por outro lado, nenhum entrevistado mencionou ter atendido turistas de baixa estatura, obeso, com andadores, cegos, gestantes nos últimos meses, ou seja, existe uma demanda reprimida que talvez não visite a cidade pela falta de hospitalidade espacial.

Para complementar as falas dos entrevistados estudou-se os comentários e sugestões sem triagem dos turistas de três relatórios da pesquisa de Perfil da demanda turística real de Diamantina e região coordenada por Silveira e Medaglia (2010/1, 2010/2 e 2011/1) que abordam a temática da acessibilidade e mobilidade no centro colonial, totalizando onze comentários selecionados para análise. Dentre estes, foi mencionado que o trânsito não é bom para os turistas, é muito confuso e que os carros atrapalham certamente no que diz a contemplação da arquitetura e deslocamento. Acharam que as pedras incomodam um pouco, que as calçadas são muito altas, com buracos e de difícil acesso, que as ruas são estreitas faltando espaço para os carros e pessoas, além disso, outro turista achou difícil ter acesso aos atrativos utilizando o carro, mas que as características das ruas não é um ponto negativo por ser uma cidade colonial, o que vai de encontro com a fala do colaborador 3 de que é preciso buscar alternativas para conhecer a cidade, pois, o turista comenta que andará a pé quando retornar.

Também foi mencionado que precisa estudar a questão do trânsito no centro, que os veículos não respeitam os pedestres, pois dirigem em alta velocidade e são muitos, que deveria proibir o trânsito de automóveis nessa região. Nesse sentido foi apontado que a cidade não tem acesso para todos e que é preciso melhorar na acessibilidade. Nota-se que o trânsito, a falta de conservação das vias públicas e altura das calçadas foram o que mais

incomodou e/ou chamou atenção dos turistas quando analisado os comentários e sugestões do ponto de vista da acessibilidade e mobilidade na supracitada pesquisa de demanda turística.

É importante esclarecer que as barreiras existentes em Diamantina são muitas, e vão além das apontadas pelos turistas que permanecem no destino alguns dias, de modo que não é possível observar todas e “nem sempre [as barreiras] são notadas por aqueles que não possuem deficiência” (VALIN, 2009, p.18).

## **6.6 Considerações acerca das observações dos turistas durante em *city tour***

Essa técnica de pesquisa foi utilizada a fim de constatar a presença de turistas com mobilidade reduzida nos *city tour* realizados no modo a pé no centro colonial histórico de Diamantina, foram observados apenas dois grupos. A pesquisadora utilizou como auxílio de registro um roteiro sistematizado que contemplava todo o grupo de pessoas com mobilidade reduzida, além disso, em alguns momentos foi feito registro por meio de fotografias. Em ambas as observações os guias de turismo explicaram para os grupos sobre o motivo da presença da pesquisadora e a temática do estudo, informou também que a mesma em alguns momentos poderia fotografar o grupo para que as imagens pudessem ser utilizadas na pesquisa, sem revelação do rosto dos turistas.

### **6.6.1 Considerações acerca do primeiro grupo de turistas observados**

O primeiro grupo foi observado no dia quatro de agosto no período da manhã, em uma sexta - feira antecedente ao sábado que aconteceria a Vesperata. O grupo era de cerca de 50 turistas, aparentemente em sua maioria idosos de até 70 anos. O *city tour* iniciou saindo do Hotel Tijuco passando pelas ruas e becos do sítio tombado (seguindo pela Rua Macau do Meio, Praça JK, Praça Conselheiro Matta, Praça Corrêa Rabelo, Rua da Quitanda, Beco do Mota, saindo na rua Direita em direção a casa da Chica da Silva, Rua do Contrato, Praça Dom Joaquim, Rua do Rosário e finalizando no Mercado dos Tropeiros na Praça Barão de Guaicuí. Todo o trajeto mencionado teve duração de aproximadamente quatro horas, nesta visita guiada os turistas entraram apenas em dois edifícios na Casa do Intendente Câmara localizada na Praça Conselheiro Matta e Clube Acayaca na Rua da Quitanda. A seguir imagem do primeiro grupo observado.



Figura 03- Rua da Quitanda. Grupo de Turistas em *city tour* registrando a visita à Rua da Quitanda. Observe que no momento registrado ainda não estavam dispostas as mesas na rua como de costume que representam obstáculos para os pedestres.

Fonte: Autora, 2011.

Foi observada a presença de idosos com mobilidade reduzida que não usavam equipamento de auxílio nas caminhadas, mas que em alguns momentos se apoiavam em outra pessoa do grupo. As dificuldades dos turistas foram percebidas principalmente nos seguintes locais.

Na Praça Conselheiro Matta, três senhoras apresentaram dificuldades para subir a escada da Casa do Intendente Câmara, de maneira que para conhecer a parte interna do edifício, contaram com ajuda de outras pessoas (parentes e amigos) para se apoiarem, já que a escada não possui corrimão e os degraus são muito altos.

Sabe-se que qualquer tipo de apoio tanto de uma bengala, de outra pessoa, de um corrimão pode dar compensar a falta de equilíbrio físico de uma pessoa de modo que deslocar e ter acesso aos espaços com autonomia.

Nota-se a partir desta situação que os guias/condutores podem desenvolver estratégias como andarem de duplas com braços dados nos locais onde o acesso é mais difícil e onde as ruas são mais estreitas e com poucas calçadas andarem em fila, no intuito de manter o grupo unido e facilitar a mobilidade. A seguir o local onde uma pessoa do grupo observado contou com o apoio de outra pessoa para manter o equilíbrio ao subir os degraus.



Figura 04 – Praça Conselheiro Matta. Local onde turistas precisaram se apoiar em alguém para subir os degraus.

Fonte: Autora, 2011.

O caso descrito anteriormente vai ao encontro com a fala do colaborador 3 de que as vezes os turistas pedem ajuda por medo de cair, pois determinados locais como esse não oferecem acesso seguro e exige muito esforço físico dos usuários. Nota-se que o projeto de construção desse espaço deixou de atender os princípios do Desenho Universal, pois, não é acessível a todos nem apresenta baixo esforço físico.

Na Rua da Quitanda, quatro pessoas se sentaram nos degraus do bar “Esquina da Quitanda”, três na calçada da Loja Nova Estrela, duas senhoras se sentaram na calçada da Associação Comercial de Diamantina, depois de entrar no Clube Acayaca no segundo andar do edifício, o mesmo possui uma escada com mais ou menos dez degraus que pode ter exigido esforço dos turistas ao subir a escada deixando os mesmos cansados. No geral os turistas independente de ter mobilidade reduzida andavam devagar, olhando para o chão, pisando firme e sentando nas calçadas. A figura a abaixo mostra as sentadas nas calçadas.

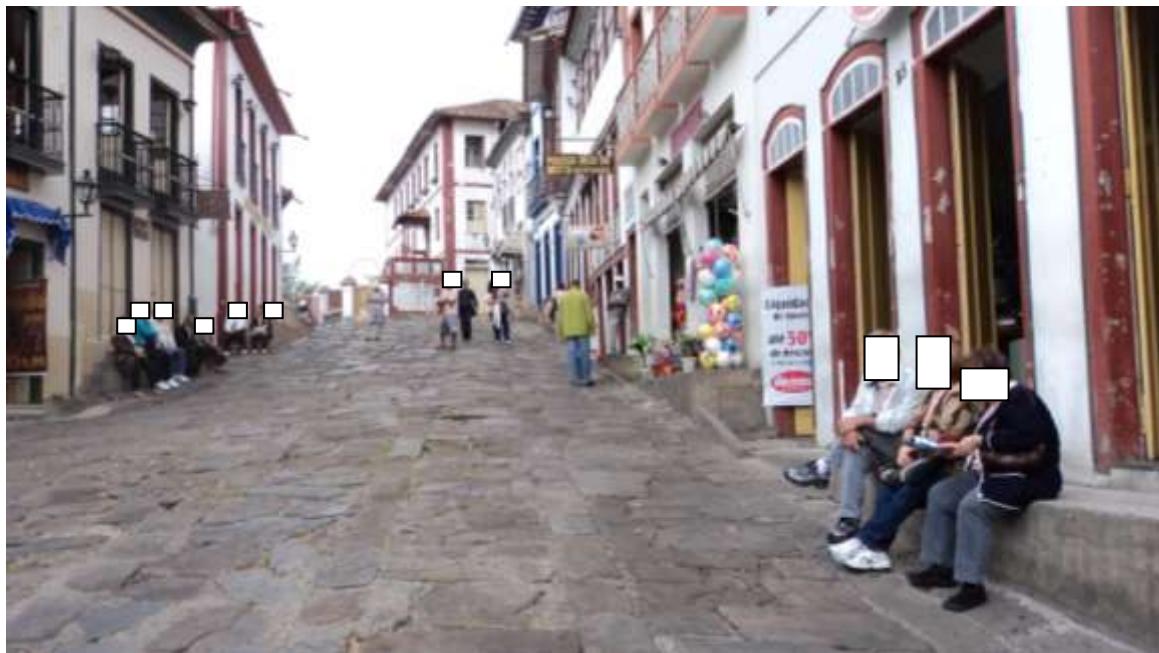


Figura 05 - Rua da Quitanda. Observa-se que os turistas estão sentados na calçada alta a direita e a esquerda nos degraus que são a continuidade das calçadas.

Fonte: Autora, 2011.

Durante o *city tour* a maioria dos turistas procuravam lugares para se sentar, como maneira mais confortável de ouvir as explicações das histórias e da arquitetura da cidade. O fato de muitas pessoas se demonstrarem cansadas durante o *city tour* ocorre em função dos problemas do acesso físico nas vias públicas e também pelo cansaço gerado durante a viagem da cidade de origem até o destino. Como foi observado por Reis (2010), o físico do corpo interfere na percepção e experiências com os destinos já que o mesmo além de gerar deslocamentos também é capaz de produzir diferentes percepções espaciais em um mesmo ambiente devido às diversidades corporais da sociedade.

No Beco do Mota, antiga zona boemia da cidade, uma senhora escorregou na parte mais íngreme e quase caiu, embora o calçamento seja pé de moleque é escorregadio mesmo em dias sem chuva. Os visitantes se sentaram nas calçadas estreitas e altas do Beco do Mota enquanto o guia de turismo explanava os causos do famoso beco.

Cabe aqui colocar que os becos não foram apontados nas entrevistas pelos guias e condutores de turismo como locais de difícil acesso devido não ter trânsito de veículos, o que facilita em parte a mobilidade dos pedestres, sendo uma preocupação a menos para o turista.



Figura 06- Beco do Mota. Observe-se novamente o quanto as calçadas são altas, não permitindo que os pedestres caminhem sobre as mesmas. A seta aponta o local onde uma turista escorregou.  
Fonte: Autora, 2011.

Observe- se que o calçamento tipo pé-de-moleque<sup>22</sup> não foi substituído pelas Capistranas<sup>23</sup> nesse local, acredita que o tipo de calçamento se manteve devido ao preconceito que a sociedade demonstrava com o local e com as pessoas que freqüentavam o mesmo. Nesse sentido, se supõe que naquela época as pessoas entendiam que não devia oferecer melhorias de acesso no referido beco.

Na Rua Direita, próximo ao prédio da União dos Reformados, os turistas seguiram o trajeto até a Casa da Chica caminhando no meio da rua e nas calçadas estreitas, devido ao fato de que o espaço não comportava todo o grupo. Como é possível identificar visualmente a falta de calçadas adequadas pela terceira vez no trajeto do *city tour* observado. Além disso, os turistas andavam no meio da rua junto com os automóveis.

<sup>22</sup> Calçamento pé-de-moleque é o primeiro calçamento das ruas de Diamantina que ainda existe em alguns locais desta cidade, é composto por várias pedras redondas lembrando o doce pé-de-moleque por isso foi denominado assim.

<sup>23</sup> A Capistrana é o tipo de calçamento que substituiu o pé-de-moleque é a pedra central da rua, que é mais larga do que as das laterais.



Figura 07 - Turistas aproximando da Casa da Chica, alguns na calçada e outros entre os carros.  
Fonte: Autora, 2011.

As informações transmitidas pela imagem de fato representam a disputa pelo espaço, de modo que não é correto entender que as pessoas estivessem invadindo o espaço dos carros, primeiro porque no período colonial quando foram projetadas não eram trafegáveis por carros como acontece na atualidade, de modo que nesses momentos as pessoas que se deslocam nos veículos precisam respeitar e ter paciência com os pedestres, não representando um perigo aos mesmos.

Durante a observação a pesquisadora notou que a comunidade local também anda no meio da rua devido à falta de calçadas adequadas para os pedestres. Nesse sentido é importante ressaltar o discurso de Machado e Braga (2010) de que o fato de uma cidade receber título de patrimônio da humanidade implica em investimento do poder público para valorização do patrimônio. Dessa forma esses investimentos poderiam em Diamantina ser voltados para manutenção e adaptações das calçadas e ruas para que uma gama maior de pessoas possam conhecer o legado cultural da cidade com autonomia.

Na Rua do Amparo, já finalizando o *city tour* a mesma senhora que escorregou no Beco do Motta caiu ao tentar subir o degrau mais baixo que dá acesso a entrada principal da Igreja do Amparo.

Situação que permite dizer que existem vários problemas de acesso nas vias públicas da região estudada, além da falta de calçadas e os degraus das escadas serem muito altos o calçamento por ser irregular e com pedras escorregadias, características essas apontadas pelos guias e condutores durante as entrevistas realizadas. Na figura abaixo a seta aponta o local onde a turista caiu é possível notar novamente a existência de calçadas muito estreitas nos dois lados da rua.



Figura 08 – Rua do Amparo. Local onde uma turista caiu ao se aproximar da porta da Igreja do Amparo.  
Fonte: Autora, 2011.

Enfatiza que as características das vias públicas do centro tombado representam perigo de acidentes para os pedestres como aconteceu com essa senhora. Nesse contexto cabe relembrar a ideia de Aguiar (2010), de que a mobilidade é atribuída a pessoa e a acessibilidade ao espaço, também as considerações feitas por Vaz (2008) de que a diferença entre acessibilidade e barreira pode estar em apenas um centímetro.

#### **6.6.2 Considerações acerca do segundo grupo de turistas observados**

No final do mês de setembro de 2011, foi observado, no segundo, e último grupo de turistas, em um dia de sábado na parte da tarde. O grupo era de cerca de 30 pessoas de idades diversas (crianças, adolescentes, jovens, adultos e idosos). Constatou-se a presença de idoso e criança com dificuldade em descer e subir os degraus principalmente da Rua São Francisco e do Beco do Mota. Os demais participantes reclamaram muito dos morros e do calçamento, também sentiram muito cansaço e sempre nas paradas explicativas do guia de turismo as pessoas procuravam ouvir sentados nas calçadas como aconteceu com o primeiro grupo observado. Cabe aqui colocar que o sol muito quente contribuiu para redução da mobilidade eventual desse grupo, mesmo com a preocupação do guia que evitou subir as ruas mais inclinadas.



Figura 09 – Praça Conselheiro Matta. Metade do grupo de turistas sentados nos degraus da Intendência do Câmara ouvindo a explicação do guia sobre a história dos monumentos.

Fonte: Autora, 2011.

Assim como o primeiro grupo, no segundo os turistas também andavam no meio das ruas, foi observado que nesse as pessoas utilizavam calçados que dificultava a locomoção e não apresentava segurança devido às pedras serem escorregadias e a existência de muitos buracos e irregularidades no calçamento.

Por outro lado, o centro colonial da cidade é bem menos movimentado no sábado na parte da tarde, assim, andar no meio das ruas era menos perigoso, como pode ser observado o baixo movimento de pessoas e veículos. E o tipo de calçado utilizado pela maioria do grupo que considera-se não ser adequado para usar nesta cidade porque não oferece conforto e segurança, essas ponderações podem ser observadas na figura a seguir.



Figura 10 – Rua Macau do Meio. Turistas usando chinelo andando no meio da rua. Observe que quase não tem veículos e o quanto o calçamento é irregular.

Fonte: Autora, 2011.

Dessa maneira torna-se relevante que as agências, meios de hospedagens, organizadores de excursões e guias de turismo orientem com antecedência os turistas quanto aos calçados que devem ser evitados ao se deslocarem no modo a pé em Diamantina, garantindo menos desconforto ao visitante.

Embora em nas observações não se tenha constatado a presença de pessoas do grupo com muletas, a pesquisadora teve a oportunidade de encontrar com um grupo de turistas que desembarcavam na Rua da Glória e neste grupo havia presença de uma senhora com mobilidade reduzida fazendo uso de uma muleta.

Para constar nesta pesquisa essa informação, a pesquisadora fez o registro fotográfico da presença de turistas com mobilidade reduzida, que reforça a fala do guia de que já realizou *city tour* com comparecimento de turistas usando muletas.

Reforça-se aqui a ideia defendida por Duarte e Cohen (2004) de que a visão e as características de deslocamento são determinantes na formação do conhecimento e experiência espacial, pois, devido ao uso de muleta as pessoas tem que se preocupar em olhar para o chão evitando quedas, assim diminui sua percepção do espaço como um todo. Na figura abaixo é possível notar o uso da muleta pelos turistas.



Figura 11 - Rua da Glória. Observe que a turista do meio após descer do ônibus, ao atravessar a rua, além de utilizar uma muleta apoiou-se em outra pessoa.

Fonte: Autora, 2011.

Retomando ao raciocínio acima a preocupação em direcionar o olhar para baixo não se restringe apenas às pessoas com muletas e ou bengalas como foi possível notar na fala do guia entrevistado. Pois, nas entrevistas os colaboradores mencionavam ainda as falas dos

turistas de que há uma necessidade de andar nas ruas de Diamantina olhando para o chão pela falta de segurança que as ruas representam para as pessoas de modo geral.

## 7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo teve como objetivo principal identificar os entraves na promoção da acessibilidade nas vias públicas de Diamantina da região tombada pelo IPHAN. Para alcançá-lo foi feita uma revisão teórica das políticas públicas patrimoniais e de acessibilidade e, por meio desse estudo, observou-se que ao longo da história o que se compreendia por patrimônio eram apenas grandes monumentos que deveriam de fato ser preservados, mantendo-se intactos. Levou-se muito tempo para que o patrimônio fosse entendido como algo em processo, podendo ser ressignificado de acordo com o tempo e sociedade, interpretação que tem sido disseminada na atualidade por estudiosos da área.

Além disso, tem se difundido também a ideia de conservação e não de preservação dos patrimônios e a noção das comunidades locais como atores mais importantes na salvaguarda dos mesmos. Destarte que a aproximação das pessoas de modo geral aos bens tem sido realizada cada vez mais por meio da educação patrimonial, como instrumento para despertar o sentimento de pertencimento e respeito, também de interesse de uso funcional o que contribuiu de maneira positiva para visitação por parte da comunidade local aos monumentos considerados atrativos turísticos. Nesse sentido cabe colocar que o Departamento do Curso de Turismo vem desenvolvendo ações tais como caminhadas interpretativas no centro colonial de Diamantina por meio do projeto “Conhecer para Respeitar: patrimônio e cidadania” com objetivo de sensibilizar os universitários e comunidade local acerca da importância do patrimônio local.

Associado a essa questão o estudo desenvolvido mostrou que o título de Patrimônio Cultural da Humanidade que Diamantina possui há doze anos não implicou em nenhuma ação concreta para receber as pessoas do mundo todo levando em conta a diversidade humana. Assim, pondera-se que principalmente os governantes e órgãos do turismo ainda não despertaram sobre o fato que para o patrimônio realmente tornar-se de toda humanidade não é preciso apenas salvaguardá-lo para as gerações futuras, antes de tudo, ele precisa ser vivido, apropriado, pela sociedade atual. E ainda se os espaços públicos e os edifícios das cidades Patrimônio Mundial excluir e segregar as pessoas com mobilidade reduzida, essas não estabelecerão nenhum vínculo com esses lugares de modo que não contribuirão para salvaguarda dos mesmos.

A partir das informações analisadas considera-se que devido aos entraves na promoção da acessibilidade física em Diamantina o direito de ir e vir ainda está longe de ser garantido para todos, em função das características topográficas da cidade e a falta de ações municipais para adaptações de vias públicas e edifícios entre outros.

Durante as observações dos grupos de turistas em *city tour* e entrevistas com os guias e condutores de turismo notou-se que as vias públicas da cidade encontram-se em estado de má conservação, não garantindo acesso seguro nem às pessoas sem restrição de mobilidade. Devido ao tráfego intenso de veículos na região tombada, as pedras tem se desgastado bastante, desnivelando ainda mais as vias, fazendo necessário restaurá-las. Avalia-se que é urgente a necessidade de um estudo da capacidade de carga e planejamento do uso das vias públicas dessa região com objetivo de minimizar os impactos negativos.

As entrevistas com os guias e condutores possibilitaram apontar as principais dificuldades de acesso dos turistas que é em se deslocarem a pé nas ruas devido às características do calçamento não garantir acesso seguro, andar nas calçadas, e subir as ruas íngremes. Notou-se nas entrevistas e observações que em algumas ruas é inviável para os pedestres andarem nas calçadas, por serem muito estreitas com espaço insuficiente e em alguns casos com dimensão apenas para uma pessoa.

Nesse sentido considera-se que a maioria dos turistas apresentam mobilidade reduzida eventual em alguns locais de Diamantina e devido à grande atratividade e importância histórica e cultural desse núcleo receptor de turistas, os mesmos enfrentam o desafio da falta de acessibilidade.

Considera ainda que a Constituição Federal garante o direito de ir e vir, de modo que as leis buscam assegurar às pessoas com mobilidade reduzida direito de acesso seguro nas vias públicas. O Ministério das Cidades por meio do Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana estimula os governos estaduais e municipais a desenvolver ações que garantam a acessibilidade para todos. O Ministério do Turismo através do Manual Turismo e Acessibilidade orienta o *trade* turístico no atendimento adequado à diversidade humana e na promoção da acessibilidade dos municípios turísticos. O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional normatiza diretrizes, critérios e recomendações

para a promoção das devidas condições de acessibilidade aos bens culturais imóveis. A prefeitura municipal de Diamantina, através da Política Municipal de Turismo, lançada recentemente em 24 de março de 2011 se propõe a estimular e viabilizar a acessibilidade aos locais de interesse turístico. Ou seja, já existem políticas públicas e legislação no Brasil e em Diamantina suficientes para tomada de decisões e norteamento do planejamento das ações para promoção da acessibilidade para todos, no entanto não tem sido colocadas em prática.

Por fim, entende-se que os entraves na promoção da acessibilidade não se limita à topografia accidentada do sítio tombado, ao fato de ser uma cidade tombada pelo IPHAN e elevada à condição de Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO. Assim, analisa-se que o principal entrave está na falta de importância e de ações consolidadas do governo municipal para a promoção da acessibilidade eliminando as barreiras físicas e atitudinais. Ainda considera-se que as pessoas em geral, não sabem o que realmente é acessibilidade e para quem se promove a mesma.

## **7.1 Recomendações**

Com base nas pesquisas e análises recomenda-se a realização de seminários, conferências sobre a temática da acessibilidade para sensibilização e mobilização da comunidade acadêmica, em especial da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri, pela importância em desenvolver estudos transdisciplinares da acessibilidade no contexto atual. De modo que envolva, sobretudo alunos e professores dos cursos de turismo, fisioterapia e educação física. Além disso, pelo fato de que notou-se baixa participação da comunidade acadêmica no I Seminário de Educação Inclusiva da UFVJM realizado em outubro de 2010.

Sugere-se analisar anteprojeto do Plano Diretor Municipal elaborado em 2009 que ainda não foi votado pela Câmara dos vereadores, sobre a abordagem da acessibilidade urbana. Também se recomenda a criação de um programa municipal de acessibilidade com ações que atendam aos princípios do Desenho Universal e a NBR 9050, além da elaboração de projetos que abordem todas as questões relativas ao tema. Também um estudo sobre os projetos apresentados no IPHAN para promoção da acessibilidade nos dois edifícios citados pelo entrevistado no intuito de saber os motivos para não execução e/ou

aprovação. Por fim, a criação de um conselho municipal dos direitos das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida em Diamantina para acompanhar e sugerir medidas para cumprimento das leis relacionadas à acessibilidade e mobilidade.

## REFERÊNCIAS

ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR 9050. **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. 2<sup>a</sup> edição-2004. Disponível em: <[www.mpdft.gov.br/sicorde/NBR9050-31052004.pdf](http://www.mpdft.gov.br/sicorde/NBR9050-31052004.pdf)>. Acesso em: 14/04/2011.

AGUIAR, Fabíola de Oliveira. **Acessibilidade relativa dos espaços urbanos para pedestres com restrições de mobilidade**. 2010. Dissertação de doutorado. Programa de pós-graduação em Engenharia de Transportes e Área de Concentração em Planejamento e Operação de Transportes. Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo. Disponível em:<[www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/...21042010.../tese.pdf](http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/...21042010.../tese.pdf)>. Acesso em: 28/09/2010.

ALLIS, Thiago. Experiências de mobilidade turística no espaço público urbano. In: PANOSO NETTO, Alexandre; GAETA, Cecília. (org.) **Turismo de experiência**. -São Paulo: Senac, 2010.

ALMEIDA, Wolney Gomes; KUSHANO, Elizabete Sayuri. **Inclusão social, cidadania e Turismo: uma investigação sobre a existência de serviços adaptados às pessoas com necessidades especiais nos meios de hospedagem da região metropolitana de Curitiba**. Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo. V. 2, n. 4, p. 88-101, dez. 2008. Disponível em:<<http://www.revistas.univasc.br/index.php/rbtur/article/viewFile/119/118>>. Acesso em: 12/10/2010.

BARBALHO, Alexandre. **Políticas culturais no Brasil**: identidade e diversidade sem diferença. Anais do III ENECULT, Salvador, BA, 2007. Disponível em<<http://www.cult.ufba.br/enecult2007/AlexandreBarbalho.pdf>>. Acesso em: 23/07/2010.

BARRETTO, Margarita. **Cultura e turismo: discussões contemporâneas**. Campinas, SP: Papirus, 2007- (Coleção Turismo).

BARRETTO, Margarita. **Turismo, políticas públicas e relações internacionais**. Campinas, SP: Papirus, 2003.

BENI, Mário Carlos. Retrospectiva dos Programas de Planejamento, financiamento e desenvolvimento do turismo. IN: **Política e planejamento de turismo no Brasil**. São Paulo: Aleph, 2006 - (Série turismo).

BOITEUX, Bayard do Couto. **Legislação de Turismo**: tópicos de direito aplicados ao turismo.-2. Ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005.

BONI, Valdete; QUARESMA, Sílvia Jurema. **Aprendendo a entrevistar**: como fazer entrevistas em Ciências Sociais. REVISTA ELETRÔNICA DOS PÓS-GRADUANDOS EM SOCIOLOGIA POLÍTICA DA UFSC. Vol. 2 n° 1, janeiro-julho/2005, p. 68-80. Disponível em: <[www.emtese.ufsc.br](http://www.emtese.ufsc.br)>. Acesso em 13/05/2011.

BOTELHO, Tarcísio Robino. **Patrimônio cultural e gestão das cidades:** uma análise da lei do ICMS cultural de Minas Gerais. *HABITUS*, Goiânia, v.4, n° 1, p.471-492, jan/jun. 2006. Disponível em: <

[http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:KEdKxLssiTAJ:www.sbsociologia.com.br/portal/index.php%3Foption%3Dcom\\_docman%26task%3Ddoc\\_download%26gid%3D76%26Itemid%3D171+BOTELHO,+Tarc%C3%ADo+Robino.+Patrim%C3%ADo+B4nio+cultural+e+gest%C3%A3o+das+cidades:+uma+an%C3%A1lise+da+lei+do+ICMS+cultural+de+Minas+Gerais&hl=pt-BR&gl=br&pid=bl&srcid=ADGEESgPojt9H5IYI-JUjMYtEZDpKgCd0BqgDHVPjvmaJ0hmsfsGKn\\_yGOzCzfLsN9eonGW0xCOO4rWpJV0LFRBX74cdvMVtCgRe\\_IeoxfzZ\\_F60hgCY9UdoAJMwmTfc\\_A-vw67WRpvM&sig=AHIEtbQTdYLjQuKQktH6aUiDjRdJPhhYsA>](http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:KEdKxLssiTAJ:www.sbsociologia.com.br/portal/index.php%3Foption%3Dcom_docman%26task%3Ddoc_download%26gid%3D76%26Itemid%3D171+BOTELHO,+Tarc%C3%ADo+Robino.+Patrim%C3%ADo+B4nio+cultural+e+gest%C3%A3o+das+cidades:+uma+an%C3%A1lise+da+lei+do+ICMS+cultural+de+Minas+Gerais&hl=pt-BR&gl=br&pid=bl&srcid=ADGEESgPojt9H5IYI-JUjMYtEZDpKgCd0BqgDHVPjvmaJ0hmsfsGKn_yGOzCzfLsN9eonGW0xCOO4rWpJV0LFRBX74cdvMVtCgRe_IeoxfzZ_F60hgCY9UdoAJMwmTfc_A-vw67WRpvM&sig=AHIEtbQTdYLjQuKQktH6aUiDjRdJPhhYsA>). Acesso em:

BRASIL. Constituição Federativa do Brasil de 5 de outubro de 1988. Disponível em: <[http://www.senado.gov.br/legislacao/const/con1988/CON1988\\_05.10.1988/CON1988.shtml](http://www.senado.gov.br/legislacao/const/con1988/CON1988_05.10.1988/CON1988.shtml)>. Acesso em: 20/07/2010.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 22.928 de 12 de julho 1933. In: **IPHAN. Proteção e revitalização do patrimônio cultural no Brasil:** uma trajetória. N° 31. SPHAN/PRO-MEMÓRIA. Brasília, 1980.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 3.551, de 4 de agosto de 2000. Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D3551.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3551.htm)>. Acesso em: 13/08/2011.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 448, de 14 de fevereiro de 1992. Regulamenta dispositivos da Lei nº 8.181, de 28 de março de 1991, dispõe sobre a Política Nacional de Turismo e dá outras providências. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/d0448.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0448.htm)>. Acesso em: 06/09/2011.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 48.126, de 19 de Abril de 1960. Aprova o Regimento da Comissão Brasileira de Turismo. Disponível: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=178768>>. Acesso em: 28/08/2011.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5296.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5296.htm)>. Acesso em: 29/09/2011.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 5.406 de 30 de março de 2005. Regulamenta o cadastro obrigatório para fins de fiscalização das sociedades empresárias, das sociedades simples e dos empresários individuais que prestam serviços turísticos remunerados, e dá outras providências. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5406impressao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5406impressao.htm)>. Acesso em: 10/09/2011.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 51.130, de 3 de agosto de 1961. Instituí a Divisão Turística do Território Nacional e dá outras providências. Disponível em: <<http://anfip.datalegis.inf.br/view/txato.php?TIPO=DEC&NUMERO=00051130&SEQ=000&ANO=1961&ORGÃO=NI&TIPITEM=&DESITEM=&DESITEMFIM=>>>. Acesso em: 29/08/2011.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 572, de 5 de fevereiro de 1962. Extingue a Comissão Brasileira de Turismo (Combratur). Disponível em: <[http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaNormas.action?numero=572&tipo\\_norma=DEC&data=19620205&link=s](http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaNormas.action?numero=572&tipo_norma=DEC&data=19620205&link=s)>. Acesso em: 05/09/2011.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 6.844, de 7 de maio de 2009. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, e dá outras providências. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6844.htm#art9](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6844.htm#art9)>. Acesso em: 14/08/2011.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 60.224, de 16 de Fevereiro de 1967. Regulamenta o Decreto-lei nº 55, de 18 de novembro de 1966. Disponível em: <[http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaNormas.action?numero=60224&tipo\\_norma=DEC&data=19670216&link=s](http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaNormas.action?numero=60224&tipo_norma=DEC&data=19670216&link=s)>. Acesso em: 29/08/2011.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 946, de 1º de outubro de 1993. Regulamenta a Lei nº 8.623, de 28 de janeiro de 1993, que dispõe sobre a profissão de Guia de Turismo e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/decret/1993/decreto-946-1-outubro-1993-449134-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 06/09/2011.

\_\_\_\_\_. Decreto-lei nº 406, de 4 de maio de 1938. Dispõe sobre a entrada, de estrangeiros no território nacional. Disponível em: <[http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaNormas.action?numero=406&tipo\\_norma=DEL&data=19380504&link=s](http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaNormas.action?numero=406&tipo_norma=DEL&data=19380504&link=s)>. Acesso em: 05/09/2011.

\_\_\_\_\_. Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=284>>. Acesso em: 12/08/2011.

\_\_\_\_\_. Decreto-Lei nº 1.915, de 27 de Dezembro de 1939. Cria o Departamento de Imprensa e Propaganda e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/declei/1930-1939/decreto-lei-1915-27-dezembro-1939-411881-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 28/08/2011.

\_\_\_\_\_. Decreto-lei nº 2.294, de 21 de Novembro de 1986. Dispõe sobre o exercício e a exploração de atividades e serviços turísticos e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1965-1988/Del2294.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del2294.htm)>. Acesso em: 31/08/2011.

\_\_\_\_\_. Decreto-Lei nº 2.440, de 23 de Julho de 1940. Regula as atividades das empresas e agências de viagens e turismo. Disponível em:<<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2440-23-julho-1940-412448-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 28/08/2011.

\_\_\_\_\_. Decreto-Lei nº 8.621, de 10 de janeiro de 1946. Dispõe sobre a criação do Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial e dá outras providências. Disponível em:<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Decreto-Lei/1937-1946/Del8621.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1937-1946/Del8621.htm)>. Acesso em: 04/09/2011.

\_\_\_\_\_. Decreto-lei nº 9.788, de 6 de setembro de 1946. Extingue o Departamento Nacional de Informações e dá outras providências. Disponível em:<<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/126341/decreto-lei-9788-46>>. Acesso em: 28/08/2010.

\_\_\_\_\_. Decreto-lei nº 9.788, de 6 de Setembro de 1946. Extingue o Departamento Nacional de Informações e dá outras providências. Disponível em:<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1937-1946/Del9788.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/Del9788.htm)>. Acesso em: 04/09/2011.

\_\_\_\_\_. Decreto-lei nº 9.853, de 13 de Setembro de 1946. Atribui à Confederação Nacional do Comércio o encargo de criar e organizar o Serviço Social do Comércio e dá outras providências. Disponível em:<<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-9853-13-setembro-1946-450067-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 04/09/2011.

\_\_\_\_\_. Decreto-lei. nº 25 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Disponível em:<<http://www.planalto.gov.br/ccivil/Decreto-Lei/Del0025.htm>>. Acesso em: 21/04/11

\_\_\_\_\_. Lei nº 8.490, de 19 de novembro de 1992. Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios e dá outras providências. Disponível em:<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8490.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8490.htm)>. Acesso em: 07/09/2011.

\_\_\_\_\_. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em:<[http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw\\_Identificacao/lei%2010.257-2001?OpenDocument](http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/lei%2010.257-2001?OpenDocument)>. Acesso em: 05/04/2011.

\_\_\_\_\_. Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008. Dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico; revoga a Lei nº 6.505, de 13 de dezembro de 1977, o Decreto-Lei nº 2.294, de 21 de novembro de 1986, e dispositivos da Lei nº 8.181, de 28 de março de 1991; e dá outras providências. Disponível em:<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2008/lei/l11771.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11771.htm)>. Acesso em: 10/09/2011.

\_\_\_\_\_. Lei nº 4.048, de 29 de Dezembro de 1961. Dispõe sobre a organização do Ministério da Indústria e do Comércio, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/lei/1960-1969/lei-4048-29-dezembro-1961-353752-publicacaooriginal-1-pl.html>>. Acesso em: 28/08/2011.

\_\_\_\_\_. Lei nº 6.505, de 13 de Dezembro de 1977. Dispõe sobre as atividades e serviços turísticos; estabelece condições para o seu funcionamento e fiscalização; altera a redação do artigo 18, do Decreto-lei nº 1.439, de 30 de dezembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/1970-1979/L6505.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/1970-1979/L6505.htm)>. Acesso em: 31/08/2011.

\_\_\_\_\_. Lei nº 6.513, de 20 de dezembro de 1977. Dispõe sobre a criação de Áreas Especiais e de Locais de Interesse Turístico; sobre o Inventário com finalidades turísticas dos bens de valor cultural e natural; acrescenta inciso ao art. 2º da Lei nº 4.132, de 10 de setembro de 1962; altera a redação e acrescenta dispositivo à Lei nº 4.717, de 29 de junho de 1965; e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L6513.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6513.htm)>. Acesso em: 01/09/2011.

\_\_\_\_\_. Lei nº 8.181, de 28 de Março de 1991. Dá nova denominação à Empresa Brasileira de Turismo (Embratur), e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L8181.htm#art3x](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8181.htm#art3x)>. Acesso em: 01/09/2011.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Implantação do Decreto nº 5.296/04:** para a construção da cidade acessível. Caderno 3. Brasília, [2006?]. Disponível em: <<http://www.cidados.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/BrasilAcessivelCaderno03.pdf>>. Acesso em: 23/10/2010.

BRASIL. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. **Turismo e acessibilidade:** manual de orientações / Ministério do Turismo, Coordenação - Geral de Segmentação. – 2 ed. – Brasília: Ministério do Turismo, 2006. 294 p. Disponível em <[http://www.acessibilidade.org.br/manual\\_acessibilidade.pdf](http://www.acessibilidade.org.br/manual_acessibilidade.pdf)>. Acesso 11/12/2010.

BRUSADIN, Leandro Benedini. **Estudo da avaliação do Programa Nacional de Municipalização do Turismo** – PNMT na gestão do presidente Fernando Henrique Cardoso. Revista Hospitalidade, São Paulo, ano 2, n. 2, p. 87-111, 2. semestre. 2005. Disponível em:<<http://www.revistas.univertiencia.org/turismo/index.php/hospitalidade/article/viewFile/23/239>>. Acesso em: 07/09/2011.

BURSZTYN, Ivan. A busca por novos paradigmas de desenvolvimento e seus reflexos nas políticas públicas de turismo. In: LEITE JÚNIOR, Plínio Pimentel (org.). **O valor social do turismo.** São Paulo: Roca, 2007.

CAMISÃO, Verônica. Turismo e acessibilidade. In: BRASIL. Ministério do turismo. **Turismo social:** diálogos do turismo: uma viagem de inclusão. - Rio de Janeiro: IBAM, 2006. 360 p.

CARVALHO, Alan Francisco de. **Políticas públicas em turismo no Brasil.** Sociedade e cultura, Vol. 3, N°. 1-2, 2000, p. 97-109 Universidade Federal de Goiás. Disponível em: <<http://redalyc.uaemex.mx/pdf/703/70312129006.pdf>>. Acesso em: 07/09/2011.

CARVALHO, Karoliny Diniz. **Lugar de memória e políticas públicas de preservação do patrimônio:** interfaces com o turismo cultural. Revista Eletrônica Turismo Visão e Ação. Vol. 13 - nº 2 - p. 149-165 / mai-agosto 2011. Disponível em: <[www.univali.br/revistaturismo](http://www.univali.br/revistaturismo)>. Acesso em: 15/06/2011.

CERVO, Amado L.; BERVIAN, Pedro A. **Metodologia científica.** 5<sup>a</sup> Ed.-São Paulo: Prentice Hall, 2002.

CHAUÍ, Marilena. **Convite à filosofia.** São Paulo: Ática, 2000.

CHOAY, Françoise. **Alegoria do Patrimônio.** UNESP. São Paulo, 2006. Tradução. MACHADO, Luciano Vieira. Disponível em: <[http://books.google.com/books?id=ImD\\_mGVBTCE&printsec=frontcover&dq=ALEGO%20RIA+DO+PATRIMONIO&hl=ptBR&ei=XvgITtnOAbK00AH0xKG9Cg&sa=X&oi=book\\_result&ct=book&prevlink&resnum=1&ved=0CC0QuwUwAA#v=onepage&q&f=false](http://books.google.com/books?id=ImD_mGVBTCE&printsec=frontcover&dq=ALEGO%20RIA+DO+PATRIMONIO&hl=ptBR&ei=XvgITtnOAbK00AH0xKG9Cg&sa=X&oi=book_result&ct=book&prevlink&resnum=1&ved=0CC0QuwUwAA#v=onepage&q&f=false)> Acesso em: 18/07/2011.

CORADINI, Lisabete. **VI Congresso português de sociologia.** 2008. Disponível em: <<http://www.aps.pt/vicongresso/pdfs/271.pdf>>. Acesso em: 07/09/2011.

COSTA, Everaldo Batista da; SCARLATO, Francisco Capuano. **Uma teoria geográfica para a análise da produção socioespacial nas cidades históricas turísticas.** Revista Geografar. Curitiba, v.3, n.2, p.34-58, jul./dez. 2008 .Disponível em <[www.ser.ufpr.br/geografar](http://www.ser.ufpr.br/geografar)>. Acesso em: 11/03/2011.

DENCKER, Ada de Freitas Maneti. **Pesquisa em Turismo:** planejamento, métodos e técnicas. 9<sup>a</sup> Ed. São Paulo: Futura, 2007.

DIAMANTINA. Lei nº 3611, de 24 de março de 2011. Dispõe sobre a Política Municipal de Turismo.

DIÁRIO OFICIAL (Seção I – Parte II). [Resolução nº 71] Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2997776/dou-secao-2-06-06-1969-pg-4/pdfView>>;<<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2997778/dou-secao-2-06-06-1969-pg-6/pdf>> Acesso em: 10/09/2011.

DIAS, Renato Duro. **Breve cronologia da preservação do patrimônio cultural no Brasil.** In: Âmbito Jurídico, Rio Grande, nº 74, 2010. Disponível em <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=8061](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=8061)>. Acesso em 06/08/2011.

DUARTE, Cristiane Rose de Siqueira; COHEN, Regina. **Afeto e Lugar:** a construção de uma experiência afetiva por pessoas com dificuldade de locomoção. In Anais do Seminário Acessibilidade no Cotidiano. Versão em CD. Rio de Janeiro, 2004. Disponível em <<http://www.processo.fau.ufrj.br/artigos/Afeto%20e%20Acesso%20-%20ACESSIBILIDADE%20NO%20COTIDIANO.pdf>> acesso em: 12/02/ 2011.

\_\_\_\_\_. **Desenvolvimento de Metodologia para Confecção de um Guia do Rio de Janeiro Acessível.** In: Anais II Seminário Internacional Visões Contemporâneas, 2004. Disponível em: <[http://www.processo.fau.ufrj.br/artigos/Metodologia\\_para\\_Guia\\_de\\_Acessibilidade\\_-\\_Visoes\\_Contemp.pdf](http://www.processo.fau.ufrj.br/artigos/Metodologia_para_Guia_de_Acessibilidade_-_Visoes_Contemp.pdf)> Acesso em: 08/10/2011.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Dicionário Aurélio eletrônico.** Versão 3.0. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001.

GUIMARÃES, Marcelo Pinto. **Municípios construindo acessibilidade:** o que todo prefeito deve saber. Laboratório ADAPTASE, Escola de Arquitetura/UFMG, 2008?. Disponível em: <[http://www.conselhos.mg.gov.br/uploads/41/file/Cartilha\\_acessibilidade.pdf](http://www.conselhos.mg.gov.br/uploads/41/file/Cartilha_acessibilidade.pdf)>. Acesso em: 23/10/2011.

HALL, Michael C. **Planejamento turístico:** políticas, processos e relacionamentos. Tradução de Edite Sciulli 2ª Ed.- São Paulo: Contexto, 2004. Coleção Contexto Turismo.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do?id=13188&sigla=Institucional&retorno=detalheInstitucional>>. Acesso em: 15/08/2011.

INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE MINAS GERAIS- IEPHA/MG. **Programa Minas Patrimônio Vivo garante proteção do patrimônio cultural mineiro.** Disponível em: <<http://iepha.mg.gov.br/banco-de-noticias/955-iephamg-informa-programa-minas-patrimonio-vivo-garante-protacao-do-patrimonio-cultural-mineiro>>. Acesso em: 09/08/2011.

INSTITUTO TERRA AZUL. **Diamantina comemora dez anos de Patrimônio Cultural da Humanidade** Disponível em: <<http://www.terraazul.org.br/Noticias/interna.php?id=94>>. Acesso em: 28/05/2011.

Instituição Normativa nº 1 de 25 de Novembro de 2003. Dispõe sobre a acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, e outras categorias, conforme específica. Disponível em:<[http://app.crearj.org.br/portalcreav2midia/documentos/normativa1\\_2003.pdf](http://app.crearj.org.br/portalcreav2midia/documentos/normativa1_2003.pdf)>. Acesso em 25/10/2010.

IPHAN. 1997 Of. nº 103/97-9ª CR/IPHAN/SP. **Histórico.** ANDRADE, Antonio Luis Dias de. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=415>>. Acesso em: 24/07/2010.

\_\_\_\_\_. Normas de Quito. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=238>>. Acesso em 24/07/2010.

\_\_\_\_\_. **Proteção e revitalização do patrimônio cultural no Brasil: uma trajetória.** N° 31. SPHAN/PRO-MEMÓRIA. Brasília, 1980. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=531>>. Acesso em 24/07/2010.

JACOBI, Pedro Roberto; FERREIRA, Lúcia da Costa (org). **Diálogos em ambientes e sociedade no Brasil.** São Paulo: ANPPAS, AnnablumeVolume 1 ,2006. Disponível em:<[http://books.google.com/books?id=3s8rjY5B6MQC&pg=PA136&dq=patrim%C3%B4nio+mundial&hl=pt-BR&ei=22UwTsbhBtO20AGFl92FAw&sa=X&oi=book\\_result&ct=result&resnum=6&ved=0CFkQ6AEwBQ#v=onepage&q=patrim%C3%B4nio%20mundial&f=false](http://books.google.com/books?id=3s8rjY5B6MQC&pg=PA136&dq=patrim%C3%B4nio+mundial&hl=pt-BR&ei=22UwTsbhBtO20AGFl92FAw&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=6&ved=0CFkQ6AEwBQ#v=onepage&q=patrim%C3%B4nio%20mundial&f=false)>. Acesso em: 26/07/2011.

JORNAL ESTADÃO. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/geral,pac-das-cidades-historicas-preve-r-150-mi-por-ano,412352,0.htm>>. Acesso em: 14/08/2011.

LATTARI, Aline Barcellos. **Acessibilidade em hotéis:** a visão dos cadeirantes e da hotelaria da zona sul carioca. 2009. Trabalho de conclusão do curso de Turismo. Universidade Federal Fluminense. Niterói- Rio Janeiro. 2009. Disponível em: <[http://www.proac.uff.br/turismo/sites/default/files/ALINE\\_BARCELLOS\\_LATTARI-TCC.pdf](http://www.proac.uff.br/turismo/sites/default/files/ALINE_BARCELLOS_LATTARI-TCC.pdf)>. Acesso em: 02/02/2011.

LOCKWOOD, A; MEDLIK, S. (org.) **Turismo e hospitalidade no século XXI.** Tradução de Eliana Keeling, John Keeling.- Barueri,SP: Manole, 2003. Disponível em:<[http://books.google.com/books?id=JxWoA55nOyoC&pg=PA254&dq=tendencia+das+viagens+personalizadas&hl=pt-BR&ei=87-MTvfvG8jn0QH21\\_y-BA&sa=X&oi=book\\_result&ct=result&resnum=6&ved=0CGgQ6AEwBQ#v=onepage&q&f=false](http://books.google.com/books?id=JxWoA55nOyoC&pg=PA254&dq=tendencia+das+viagens+personalizadas&hl=pt-BR&ei=87-MTvfvG8jn0QH21_y-BA&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=6&ved=0CGgQ6AEwBQ#v=onepage&q&f=false)>. Acesso em: 5/10/2011.

MACHADO, Jurema; BRAGA, Sylvia. **Comunicação e Cidades Patrimônio Mundial no Brasil** – Brasília: UNESCO, IPHAN, 2010.

MARTINS, Clerton (org.). **Patrimônio cultural:** da memória ao sentido do lugar. São Paulo: Roca, 2006.

MEIRA, Ana Lúcia Goelzer. **O patrimônio histórico e artístico nacional no Rio Grande do Sul no século XX:** atribuições e critérios de intervenção. 2008. Programa de Pós- graduação em Planejamento Urbano e Regional. Proto Alegre, RS, 2008. Disponível em <[www.lume.ufrgs.br/handle/10183/14319](http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/14319)>. Acesso em: 08/11/2010.

MELO, Amanda Meincke. Acessibilidade e Design Universal. IN: PUPO, Deise Tallarico, MELO, Amanda Meincke; FERRÉS, Sofia Pérez. **Acessibilidade: discurso e prática no cotidiano das bibliotecas.** Campinas, SP: UNICAMP/Biblioteca. Central Cesar Lattes, 2006. Disponível em: <[styx.nied.unicamp.br/todosnos/.../livro\\_acessibilidade\\_bibliotecas.pdf](http://styx.nied.unicamp.br/todosnos/.../livro_acessibilidade_bibliotecas.pdf)>. Acesso em: 03/05/2011.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Plano aquarela:** marketing turístico internacional do brasil. Disponível em: <[http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o\\_ministerio/publicacoes/downloads\\_publicacoes/Plano\\_Aquarela\\_2007\\_a\\_2010.pdf](http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Plano_Aquarela_2007_a_2010.pdf)>. Acesso em: 10/09/2011.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Socorro (SP) é exemplo nacional de turismo acessível.** Data da notícia: 23/05/2009. Disponível em: <[http://www.turismo.gov.br/turismo/noticias/todas\\_noticias/20090523.html](http://www.turismo.gov.br/turismo/noticias/todas_noticias/20090523.html)>. Acesso em 03/11/10.

NOIA, Angye Cássia; JÚNIOR, Astor Vieira; KUSHANO, Elizabete Sayuri. **Avaliação do plano nacional de turismo:** gestão do governo Lula, entre os anos 2003 a 2007. CULTUR-Revista de Cultura e Turismo (2007). Disponível em: <[www.unesc.br/revistas/culturaeturismo](http://www.unesc.br/revistas/culturaeturismo)>. Acesso em: 10/08/2011.

OLIVEIRA, Fernando Vicente de. **Capacidade de carga nas cidades históricas.** Campinas, SP: Papirus, 2003. (Coleção Turismo) Disponível em:<[http://books.google.com/books?id=FAqw6bMHnWYC&pg=PA177&dq=BARRETTO+TURISMO+E+LEGADO+CULTURAL&hl=pt-BR&ei=EPsITo26Danz0gGs84zMCG&sa=X&oi=book\\_result&ct=book-thumbnail&resnum=9&ved=0CFQQ6wEwCA#v=onepage&q=BARRETTO%20TURISMO%20E%20LEGADO%20CULTURAL&f=false](http://books.google.com/books?id=FAqw6bMHnWYC&pg=PA177&dq=BARRETTO+TURISMO+E+LEGADO+CULTURAL&hl=pt-BR&ei=EPsITo26Danz0gGs84zMCG&sa=X&oi=book_result&ct=book-thumbnail&resnum=9&ved=0CFQQ6wEwCA#v=onepage&q=BARRETTO%20TURISMO%20E%20LEGADO%20CULTURAL&f=false)>. Acesso em: 19/07/2011.

PAIVA, Ellayne Kelly Gama de. **Acessibilidade e preservação em sítios históricos:** o caso de São Luis do Maranhão. 2009, f. Dissertação de mestrado. Programa de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Brasília 2009. Disponível em: <[http://repositorio.bce.unb.br/bitstream/10482/4178/1/2009\\_EllayneKellyGamaDePaiva\\_ate\\_pag\\_92.pdf](http://repositorio.bce.unb.br/bitstream/10482/4178/1/2009_EllayneKellyGamaDePaiva_ate_pag_92.pdf)> e <[http://repositorio.bce.unb.br/bitstream/10482/4178/2/2009\\_EllayneKellyGamaDePaiva\\_pag\\_93\\_ate\\_final.pdf](http://repositorio.bce.unb.br/bitstream/10482/4178/2/2009_EllayneKellyGamaDePaiva_pag_93_ate_final.pdf)>. Acesso em 13/04/2011.

PANOSSO, Alexandre; PANNO, Giovanna. **Turismo e acessibilidade na cidade de São Paulo:** da teoria à prática. Revista Itinerarium v. 3, 2010. Disponível em: <[www.seer.unirio.br/index.php/itinerarium/article/download/.../747](http://www.seer.unirio.br/index.php/itinerarium/article/download/.../747)>. Acesso em: 15/09/2011.

PATRIMÔNIO MUNDIAL DO BRASIL. Edição especial. Revista trimestral publicada conjuntamente em Inglês, Francês e Espanhol, pela UNESCO. Editora: *Publishing for Development*. N° 57, julho de 2010. 89 p.

POLLAK, Michael. **Memória, esquecimento, silêncio.** REH Vol. 2, n° 3 (1989) Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/2278/1417>>. Acesso em 15/08/2011.

PRADO, Adriana Romeiro de Almeida. Turismo e geração: jovens e idosos. In: BRASIL. Ministério do turismo. **Turismo social:** diálogos do turismo: uma viagem de inclusão. - Rio de Janeiro: IBAM, 2006. 360 p.

PROGRAMA MONUMENTA. Disponível em: <[http://www.monumenta.gov.br/site/?page\\_id=165](http://www.monumenta.gov.br/site/?page_id=165)>. Acesso em 14/08/2011.

RAIA Jr., Archimedes Azevedo. **Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais e sistemas de informações geográficas.** São Carlos, 2000. 217 p. Tese (Doutorado)- Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo. Disponível em: <[www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde.../RaiaJrT.PDF](http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde.../RaiaJrT.PDF)>. Acesso em: 19/11/2010.

REIS, Arianne Carvalhedo. Sentindo na pele: corpos em movimento na experiência turística na natureza. In: PANOSO NETTO, Alexandre; GAETA, Cecília. (org.) **Turismo de experiência.** -São Paulo: Senac, 2010.

**SALÃO DE TURISMO 2010 - Turismo de aventura acessível ganha espaço durante o evento.** Data da notícia: 24/05/2010 - 09h03. Disponível em: <http://www.bonitobrazil.com.br/NOTICIA-PANTANAL-1578-SALAO+DE+TURISMO+2010+++TURISMO+DE+AVENTURA+ACESSIVEL+GANHA+ESPAÇO+DURANTE+O+EVENTO.htm>. Acesso em: 21/04/2011.

SANSIVIERO, Simone; DIAS, Celia Maria de Moraes. **Hospitalidade e Acessibilidade.** Revista eletrônica Turismo - Visão e Ação - vol. 7 - n.3 p. 439 - 453 set. /dez. 2005. Disponível em:<[www2.anhembibr/palque/media/simone](http://www2.anhembibr/palque/media/simone)>. Acesso em: 15/09/2010.

SANT'ANNA, Denise Bernuzzi de. **As infinitas descoberta do corpo.** Cadernos Pagu n° 14. 2000. Disponível em:<<http://www.ieg.ufsc.br/admin/downloads/artigos//Pagu/2000%2814%29/SantAnna.pdf>>. Acesso em: 17/09/2011.

SANTOS FILHO, João dos. **O turismo brasileiro: equívocos, retrocessos e perspectivas – o balanço que nunca foi feito.** Revista Espaço Acadêmico, n°86, julho de 2008. Disponível em: <<http://www.obsturpr.ufpr.br/artigos/turismo01.pdf>>. Acesso em: 28/08/2011.

\_\_\_\_\_. **Política nacional de turismo: descaso e desrespeito para com o povo brasileiro.** Revista Espaço Acadêmico, n° 86, julho de 2008. Disponível em: <<http://www.espacoacademico.com.br/086/86jsf.pdf>>. Acesso em: 28/08/2011.

SANTOS, Rafael José dos; VICENTE, Tâmisa Ramos. **Políticas públicas de cultura e Turismo: o entrelace das ações no Festival de Ciranda na Ilha de Itamaracá/PE.** Associação Reviva, 2007. Disponível em: <[www.associacaoreviva.org.br/download\\_arquivo.php?arquivo=45...pdf](http://www.associacaoreviva.org.br/download_arquivo.php?arquivo=45...pdf)>. Acesso em: 14/08/2011.

SCARPATI, Federico Vignati. Política e economia do turismo. IN: **Gestão de destinos turísticos:** como atrair pessoas para pólos, cidades e países. Rio de Janeiro: Ed. Senac Rio, 2008.

SILVEIRA, Carlos Eduardo; MEDAGLIA, Juliana. (coord.). **Perfil da demanda turística real de Diamantina e região:** características de viagem, motivações, percepções e expectativas. Diamantina: UFVJM, 2010-1.

\_\_\_\_\_. **Perfil da demanda turística real de Diamantina e região:** características de viagem, motivações, percepções e expectativas. Diamantina: UFVJM, 2010-2.

\_\_\_\_\_. **Perfil da demanda turística real de Diamantina e região:** características de viagem, motivações, percepções e expectativas. Diamantina: UFVJM, 2011-1.

SILVEIRA, Fabiana Luisa Muniz da. **Abordagem sobre o uso da educação patrimonial como política pública de preservação:** o olhar do IEPHA-MG. Revista Newton Paiva.2008?.Disponível em <[http://revista.newtonpaiva.br/seer\\_3/index.php/RevistaPos/article/viewFile/156/165](http://revista.newtonpaiva.br/seer_3/index.php/RevistaPos/article/viewFile/156/165)>. Acesso em:15/08/2011.

SIMÃO, Maria Cristina Rocha. **Preservação do patrimônio cultural em cidades.** Belo Horizonte: Autentica, 2001.

SOARES, Tamara Coelho. **Características do turismo de experiência:** estudos de caso em Belo Horizonte e Sabará sobre inovação e diversidade na valorização dos clientes. 2009. Trabalho de Conclusão de Curso- Curso de Turismo, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte - MG, 2009. Disponível em:<<http://bhturismo.files.wordpress.com/2009/08/caracteristicas-do-turismo-de-experiencia-estudos-de-caso-em-belo-horizonte-e-sabara-sobre-inovacao-e-diversidade-na-valorizacao-dos-clientes.pdf>>. Acesso em: 05/10/2011.

SUCHÜTER, Regina G. **Metodologia da Pesquisa em turismo e hotelaria.** Tradução: JARDINI, Tereza. São Paulo. Aleph, 2003. 2ª Ed.

UNESCO. **Convenção para a protecção do património mundial, cultural e natural.** Disponível em: <<http://whc.unesco.org/archive/convention-pt.pdf>>. Acesso em: 28/04/2011.

\_\_\_\_\_. **Patrimônio Mundial no Brasil.** Disponível em: <<http://www.unesco.org/new/pt/brasilia/culture/world-heritage>>. Acesso em: 28/05/2011.

\_\_\_\_\_. **Patrimônio Mundial no Brasil.** Disponível em: <<http://www.unesco.org/new/pt/brasilia/culture/world-heritage>>. Acesso em: 06/04/2011

\_\_\_\_\_. **Patrimônio Mundial no Brasil.** Disponível em: <<http://www.unesco.org/new/pt/brasilia/culture/world-heritage>>. Acesso em: 06/04/2011.

VALIN, Mariana Mello. Turismo acessível. In: **Uso de softwares livres para o desenvolvimento de sig web de acessibilidade a atrativos turísticos:** estudo de caso da cidade de Campinas – SP. Campinas- SP, 2009. Dissertação de Mestrado. Disponível em: <<http://cutter.unicamp.br/document/?code=000468410>>. Acesso em 29/11/2010.

VAZ, Daniela. **Acessibilidades à paisagem.** 2008. Dissertação de Mestrado- Área de concentração: Paisagem e Ambiente- FAUUSP. São Paulo, 2008. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16135/tde-19012010-093415/fr.php>>. Acesso em: 10/12/2010.

WIDMER, Glória Maria. **A convenção do Patrimônio Mundial e o turismo:** contribuições para a proteção e função social do Patrimônio Cultural da Humanidade. Revista eletrônica de Turismo Cultural. Vol. 02- N° 01. 1º semestre de 2008. Disponível em: <[www.eca.usp.br/truismocultural](http://www.eca.usp.br/truismocultural)>. Acesso em: 10/12/2010

YÁZIGI, Eduardo. **Turismo:** uma esperança condicional. 3.ed. São Paulo: Global, 2003.

## APÊNDICES

### APÊNDICE A

#### Roteiros semiestruturados das entrevistas

*Entrevista 01- Roteiro de Entrevista com o chefe do escritório técnico do IPHAN de Diamantina.*

1. Data: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ dia da semana: \_\_\_\_\_ horário: \_\_\_\_\_
2. Identificação do local: \_\_\_\_\_
3. Quais são as atribuições do IPHAN de Diamantina?
4. Com é a relação do IPHAN com a Coordenação de Patrimônio de Diamantina?
5. Quais são os entraves que existem na da conservação do patrimônio histórico e a garantia de acessibilidade nas vias públicas do centro histórico colonial de Diamantina?
6. Já foi apresentado ao IPHAN algum projeto que estava relacionado com acessibilidade (construção de rampas de acesso, etc.) nas vias públicas da cidade?
7. Os sítios arqueológicos são na maioria adaptados para visitação como, por exemplo, Serra da Capivara, como isso é possível?
8. O que é de responsabilidade do IPHAN quanto à questão da acessibilidade nas cidades coloniais?
9. A Normativa do IPHAN de 2003 apresenta que “as intervenções poderão ser promovidas através de modificações espaciais e estruturais (...) em harmonia com o conjunto”. É possível adaptar as vias públicas de Diamantina de maneira que garanta a acessibilidade plena sem descaracterização do patrimônio arquitetônico?
10. Se sim, porque isso ainda não ocorre?
11. Alguma sugestão para melhoria da acessibilidade.
12. O Senhor autoriza o uso de trechos dessa entrevista no meu trabalho de conclusão de curso?

*Entrevista 02- Roteiro de entrevista com o setor de patrimônio da Secretaria de Cultura, Turismo e Patrimônio*

A entrevista será realizada com a coordenação de Patrimônio

1. Data: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ dia da semana: \_\_\_\_\_ horário: \_\_\_\_\_
2. Quanto tempo o senhor (a) trabalha nesse órgão?

3. Qual é o papel do setor de patrimônio?
4. Sabe-se que o setor de Patrimônio da Secretaria de Cultura, Turismo e Patrimônio vem desenvolvendo o trabalho de despoluição visual no centro colonial, isso está relacionado com a questão da acessibilidade visual?
5. Existe alguma medida tomada no espaço já citado para conservação do mesmo?
6. Sabe-se que Diamantina terá uma lei de despoluição Visual, você acredita que essa é a medida mais eficiente para a conservação do patrimônio? Por quê?
7. Essa lei já foi aprovada?
8. Como tem acontecido o processo de despoluição visual no centro colonial histórico?
9. Você acredita que dentro das ações do setor de patrimônio de Diamantina, tem alguma medida que pode ser tomada para melhorar a questão da acessibilidade?

*Entrevista 03- Roteiro de Entrevista com guias/ condutores de Turismo da ASGUITUR- Associação de Guias de Turismo*

1. Data: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ dia da semana: \_\_\_\_\_ horário: \_\_\_\_\_
2. O (a) senhor (a) já realizou roteiros em que os visitantes apresentassem alguma deficiência e mobilidade reduzida (pessoas com deficiência motora, com cadeira de rodas, com criança de colo, com carrinho de bebê, com muleta e/ou bengalas)?
3. O (a) senhor (a) já notou que algum turista teve dificuldade e insegurança em se locomover nas ruas da cidade por causa das características das ruas e da arquitetura colonial?
4. Se SIM o senhor (a) lembra do perfil desses turistas?
5. Se SIM essa situação ocorre com freqüência?
6. Se SIM o (a) senhor (a) considera que essa dificuldade pode desmotivar que o turista visite a cidade novamente?
7. Quais os cuidados que o guia de turismo deve ter com os turistas e/ou visitantes de modo geral durante as visitas guiadas no centro de Diamantina?
8. Como o senhor (a) percebe a questão da acessibilidade física em Diamantina?
9. O (a) senhor (a) considera que o deslocamento no centro histórico colonial de Diamantina para visitantes com mobilidade reduzida (idosos, obeso, grávidas, com criança de colo, pessoa com deficiência entre outros), é difícil?

10. O Senhor (a) já observou se turistas e/ou visitantes que não possuem dificuldade de locomoção ao se deslocar nas ruas do centro de Diamantina apresente alguma dificuldade?
11. O senhor (a) ao realizar os *city tour* e elaboração do roteiro leva em conta apenas aos atrativos a história da cidade?
12. Qual a opinião do (da) senhor (a) quanto ao estado de conservação das vias públicas do centro colonial de Diamantina?
13. O (a) senhor (a) acredita que precisa ser tomada alguma medida quanto ao acesso no centro colonial da cidade?
14. Essas medidas podem afetar a conservação do Patrimônio Arquitetônico?

## APÊNDICE B

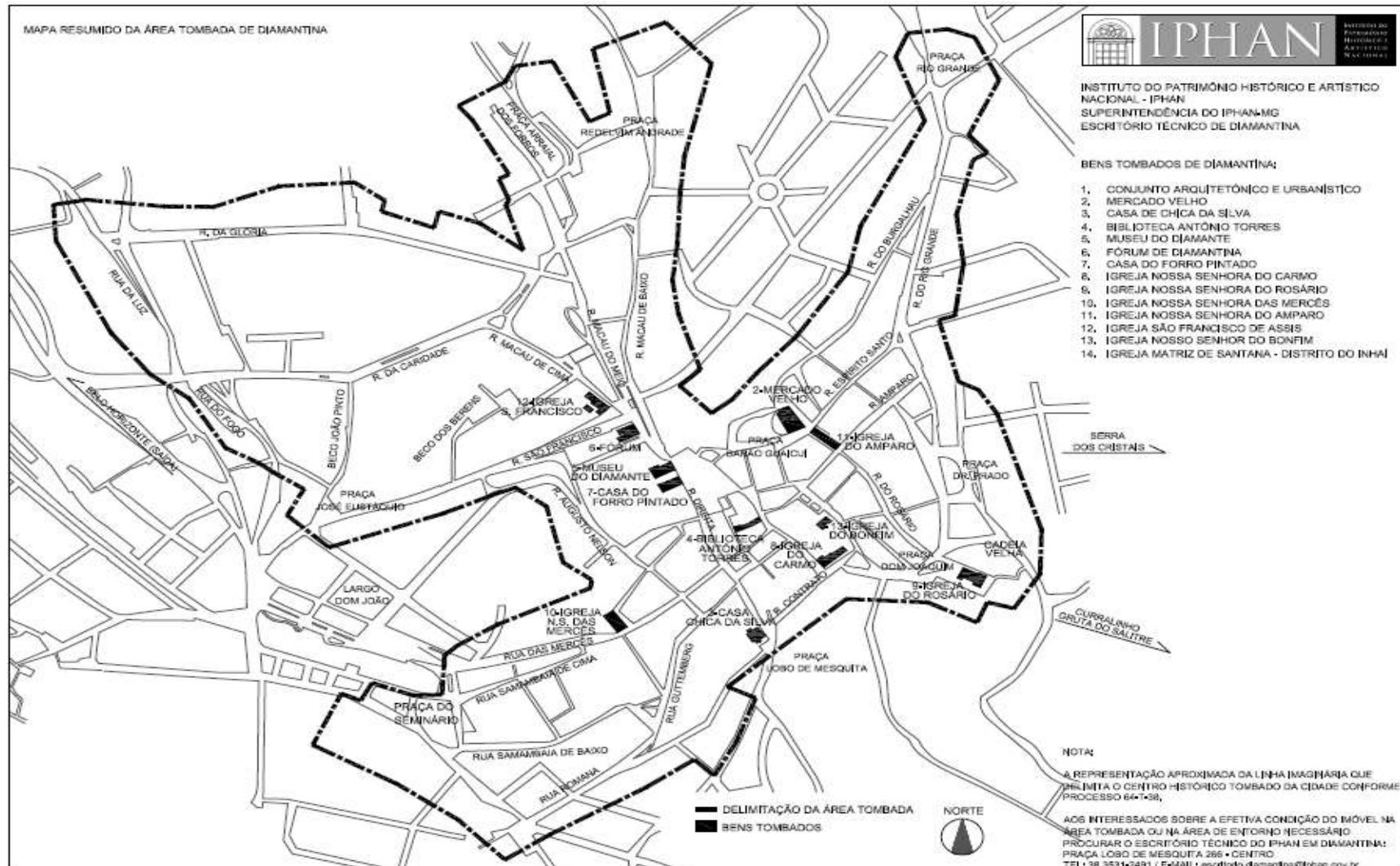
### **Roteiro para observação sistematizada dos grupos de visitantes**

Data: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ dia da semana: \_\_\_\_\_ horário: \_\_\_\_\_

1. Identificação do perfil do grupo. \_\_\_\_\_
2. Quantas pessoas têm no grupo? \_\_\_\_\_
3. Presença de idoso com bengala? ( ) sim ( ) não
4. Presença de pessoa que não seja idoso com bengala? ( ) sim ( ) não
5. Presença de pessoa com cadeira de rodas? ( ) sim ( ) não
6. Presença de pessoa com muletas? ( ) sim ( ) não
7. Presença de pessoa com andador? ( ) sim ( ) não ( ) apresenta dificuldade de locomoção? Qual (ais)\_\_\_\_\_
8. Presença de pessoa grávida? ( ) sim ( ) apresenta dificuldade de locomoção. Qual (ais)\_\_\_\_\_
9. Presença de pessoa acompanhada por criança de colo? ( ) sim ( ) não
10. Presença de pessoa com carrinho de bebê? ( ) sim ( ) não
11. Apresenta dificuldade de locomoção? ( ) sim ( ) não Presença de pessoa com deficiência visual? ( ) sim ( ) não ( ) apresenta dificuldade de locomoção? Qual (ais)\_\_\_\_\_
12. Presença de pessoa obesa? ( ) sim, quantas \_\_\_ ( ) não ( ) apresenta dificuldade de locomoção? Qual (ais)\_\_\_\_\_
13. Presença de pessoa anã? ( ) sim ( ) não ( ) apresenta dificuldade de locomoção. Qual (ais)\_\_\_\_\_
14. Presença de pessoa com restrição de mobilidade temporária com algum membro fraturado? ( ) sim ( ) não ( ) apresenta dificuldade de locomoção. Qual (ais)\_\_\_\_\_

## ANEXOS

### ANEXO A





rem acréscimos de rendas e empregos, diretos ou indiretos, nas áreas em que se realizem.

2 — Constituem atrações turísticas os fenômenos naturais ou artificiais capazes de motivar movimentos temporários de grupos humanos, ou de estimular as atividades econômicas referidas no item 1.

2.1 — Consideram-se atrações turísticas:

2.1.1 — fenômenos naturais ou artificiais com caráter de excepcionalidade;

2.1.2 — cidades e obras arquitetônicas de valor histórico, artístico, arqueológico ou técnico, bem como os locais de exposições, festivais, congressos e reuniões de interesse especial;

2.1.3 — locais de clima de grande salubridade, estações balneárias, termas e estâncias hidrominerais;

2.1.4 — instalações e locais adequados para grandes eventos e atividades esportivas, para caça, pesca e prática recreativa de interesse específico;

2.1.5 — centros ou localidades de produção agronegociária ou industrializadoras de certames promocionais de significação nacional ou internacional;

2.1.6 — comemorações e festas religiosas, típicas e folclóricas, bem como outros eventos semelhantes;

2.1.7 — o carnaval.

3 — Os movimentos turísticos em geral têm objetivos culturais, tecnológicos, religiosos, recreativos e relacionados com a saúde, assim entendidos:

3.1 — culturais e tecnológicos, todos os que tenham caráter instrutivo, artístico, histórico ou científico, visando ao aperfeiçoamento de conhecimentos e à observação de fenômenos naturais ou artificiais, inclusive em seus aspectos puramente estéticos;

3.2 — religiosos, os que se traduzem nas manifestações específicas de fé, e no interesse de conhecimento de práticas e ritos, de cultos diversos;

3.3 — recreativos — incluindo os esportivos, todos os que, sem finalidade específica, visem ao melhor aproveitamento dos períodos de lazer;

3.4 — relacionados com a saúde todos os que tenham como finalidade a simples mudança de ambiente, o repouso, a procura de localidades ou instalações para tratamento.

Parágrafo único. As disposições, critérios, normas e definições, constatadas em atos governamentais e nas anteriores Resoluções deste Conselho, prevalecerão e serão considerados para o fim da elaboração do PLANTUR, inclusive no que se refere à ação coordenadora, no exterior da Divisão de Turismo, do Ministério das Relações Exteriores, na conformidade da legislação vigente.

Art. 2º Aprovar as seguintes Diretrizes Básicas:

#### I — Introdução

1 Para efeito da elaboração, e exceção do PLANTUR o Sistema Nacional de Turismo, nos termos da legislação em vigor, é integrado pelos seguintes órgãos:

— O Conselho Nacional de Turismo, ao qual compete formular a Política Nacional de Turismo;

— A Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR) a qual compete a implantação e execução da Política Nacional de Turismo e a coordenação, controle e fiscalização dos órgãos públicos e entidades privadas que vêm a integrar o Sistema Nacional de Turismo;

— O Ministério das Relações Exteriores, no qual compete, através de seus órgãos próprios, coordenar a divulgação turística do Brasil;

exterior, e quaisquer outras atribuições, também no exterior, que lhe forem conferidas pelo PLANTUR;

— Os Órgãos Públicos Federais, estaduais e municipais e entidades privadas que desempenham ou venham a ser incumbidos de tarefas ligadas ao turismo, mediante delegação.

2) Através de ação coordenadora que o PLANTUR determinar, os órgãos públicos e as entidades privadas, no que couberão serem incumbidos de aprimorar e de estabelecer as seguintes atividades indispensáveis ao desenvolvimento do turismo:

a) serviços de rede de abastecimento de água, de esgoto, de energia, bem como vias de acesso e comunicações;

b) serviços de hospedagem, alimentação e meios complementares;

c) serviços de transportes em geral;

d) criação ou desenvolvimento e manutenção de estações turísticas;

e) proteção e valorização do patrimônio natural e cultural;

f) incentivo à promoção turística;

g) formação profissional;

h) implementação da organização turística, mediante a criação de critérios nacionais de turismo, ou

pela delegação de atribuições aos organismos regionais;

i) estímulo à ação das agências de viagens;

j) medidas de simplificação ou supressão de formalidades na entrada e saída de turistas estrangeiros (não residentes no país);

k) métodos e medidas referentes aos diversos ramos de atividades turísticas;

l) pesquisa e análise das correntes turísticas;

m) medidas legislativas concernentes aos diversos setores turísticos;

n) estímulo às atividades folclóricas e artesanais.

3) O PLANTUR dará ênfase especial à adoção de medidas de ordem publicitária, educacional, doutrinária e administrativa necessárias à formação de mentalidade turística no país, de modo a que a população em geral e a administração pública, em particular, empresten toda a colaboração ao turista, sobretudo nas seguintes regiões e localidades que já apresentem agradável produtividade turística:

Amazônia — Manaus e áreas específicas que foram determinadas;

Recife e municípios adjacentes — Salvador, inclusive o Recôncavo;

Estados da Guanabara, Rio de Janeiro, São Paulo, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, incluindo o circuito das cidades históricas, e o Distrito Federal;

Pox do Iguaçu.

4) Dentre as medidas de que trata o item anterior se incluem todas as que se destinam a conceder facilitação, orientação e informação aos turistas, particularmente no que respeita à substituição do regime atual por critério econômico.

#### II — Objetivos

Os objetivos do PLANTUR são, principalmente os seguintes:

a) desenvolvimento do turismo receptivo, como fator preponderante para a geração e captação de divisas, dando-lhe o tratamento de mercadoria exportável, para efeito de comercialização;

b) incremento do turismo interno com vistas ao aprimoramento de rendas e à dinamização de atividades econômicas nas áreas em que se desenvolvem;

c) desenvolvimento do turismo em bases que estimulem o aprimoramento de atividades corretivas ou decorrentes e a absorção de mão-de-obra, especializada ou não, gerando novas oportunidades no mercado de trabalho;

d) estímulo aos investimentos privados de interesse turístico;

e) concessão de estímulos fiscais e outras facilidades que propiciem a canalização de empreendimentos turísticos para as áreas que delas necessitem e apresentem condições potenciais favoráveis.

#### III — Metodologia

1) Os métodos propostos para a consecução dos objetivos do PLANTUR deverão contar com bases de levantamento, pesquisa, análise, diagnóstico, prognóstico, política de ação, planejamento, execução e avaliação, os decididos os critérios adiante estabelecidos.

2) As fases acima referidas terão caráter permanente, no que couber, sem projeto da sua implementação progressiva em termos que facultem a programação dos objetivos do PLANTUR para períodos que guardem coerência com a programação de investimento do Governo Federal.

#### A) Levantamento

O levantamento consistirá no arrojamento, por zona turística do seguinte:

a) potencial turístico nacional, abrangendo os aspectos paisagístico, cultural, religioso, folclórico, artístico, recreativo, de repouso e cura e esportivo;

b) serviços disponíveis tais como serviços de hospedagem, de alimentação, agências de viagens, transportes turísticos, agências de crédito, de cambio, de seguros e de serviços de interesse turístico.

#### B) Pesquisa

A pesquisa consistirá no estudo do mercado internacional e nacional abrangendo aspectos econômico-social, estatístico, motivacional e prospectivo.

c) A pesquisa econômico-social consistirá:

— no plano internacional, em estabelecer, através de métodos adequados, a capacidade do mercado exportável de turismo de países em condições de ampliarem ou de abrirem novos mercados consumidores, a fim de interessá-los no potencial turístico nacional;

— no plano nacional, em proceder ao levantamento da capacidade sócio-econômica do país para a prática do turismo interno.

## CONTROLE ADUANEIRO DE BAGAGEM PROCEDENTE DO EXTERIOR

### REGULAMENTO

Divulgação nº 1.025

PREÇO: NC\$ 0,25

#### A VENDA:

Na Guanabara

Seção de Vendas: Avenida Rodrigues Alves nº 1

Agência 1: Ministério da Fazenda

Atende-se a pedidos pelo Serviço de Reembolso Postal

Em Brasília

Na Sede do D.I.M.

## ANEXO C – Socorro (SP) é exemplo nacional de turismo acessível

### ***Socorro (SP) é exemplo nacional de turismo acessível***

A proposta, pioneira no país, resultou em um roteiro que interliga dez pontos turísticos trafegáveis por turistas portadores de deficiência, na região central da cidade

23/05/2009

**César Ogata/MTur** Ministro Luiz Barreto e prefeita da cidade descerram placa inaugural do projeto Socorro Acessível

Autor: César Ogata/MTur

Ministro Luiz Barreto e prefeita da cidade descerram placa inaugural do projeto Socorro Acessível

Socorro (22/05/09) – A Estância Hidromineral de Socorro (SP), localizada na região do Circuito das Águas Paulista, foi inaugurada oficialmente pelo ministro Luiz Barreto, nesta sexta-feira (22), como destino-modelo em Aventura Especial no Brasil. De 2006 a 2008, o projeto “Socorro Acessível” aplicou, no município, R\$ 1,73 milhão em obras de infraestrutura turística, cursos de qualificação profissional para o atendimento a turistas portadores de deficiências físicas e/ou motoras, além de adaptações em passeios, equipamentos e edificações públicas, de acordo com a norma brasileira de acessibilidade nº 9050/2004 da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas).

Tradicional roteiro paulista de turismo de aventura, a cidade também passa a oferecer oito modalidades esportivas completamente adaptadas para atender a esse público, das 24 disponíveis no local. No Horto Municipal, a tirolesa içá o cadeirante e o jardim aromático para cegos é um desafio aos sentidos.

De acordo com o ministro, falar em acessibilidade significa pensar no direito universal ao lazer e ao turismo, norteados por princípios como segurança, inclusão social e autonomia do cidadão. “Esse projeto coloca em prática a idéia de universalização e igualdade, eliminando barreiras e superando preconceitos. São valores que sustentam as ações do Ministério do Turismo desde que ele foi criado, em 2003”. Na avaliação do ministro, o projeto representa garantias básicas como “o direito de ir e vir e a melhoria de qualidade de vida das pessoas”.

A deputada estadual Célia Leão avaliou a ocasião como “consequência de muito trabalho – um trabalho sério, difícil, pioneiro e obstinado”, que abre um novo “caminho para a inclusão”. Para a presidente da Frente Parlamentar de Turismo da Assembléia Legislativa de São Paulo, a iniciativa contempla toda a sociedade brasileira na medida em que prioriza o respeito à diferença e a promoção da cidadania. “As palavras de ordem, no mundo de hoje, dizem respeito à socialização e à integração social -

promovida por programas como este. Hoje somos 25 milhões de pessoas com deficiência em todo o país”, afirmou.

As obras realizadas são fruto de propostas compartilhadas pelo governo federal, prefeituras, estados, iniciativa privada e sociedade civil organizada. “São políticas de Estado que pensam o Brasil do presente e do futuro, por meio da democratização do acesso ao turismo”, definiu Luiz Barreto.

Durante a visita à cidade, o ministro vistoriou as intervenções urbanísticas viabilizadas pela Pasta e conheceu ações elaboradas no âmbito do projeto 10 Destinos-Referência. A idéia do projeto é estruturar 10 destinos turísticos brasileiros em segmentos prioritários para a promoção nacional e internacional. “A segmentação é uma estratégia para preparar produtos e consolidar roteiros e destinos, a partir dos elementos de identidade de cada região. Socorro foi escolhida para ser exemplo brasileiro em Aventura Especial, seleção motivada por ações pré-existentes que, quando incentivadas, ganharam importância, tomaram nova dimensão e transformaram a cidade”, explicou Ana Clévia Guerreiro, coordenadora geral de Regionalização do MTur.

## OPÇÕES PARA O MERCADO

Socorro está entre as principais cidades do Circuito das Águas Paulista, roteiro bastante procurado por adeptos dos esportes de aventura e do ecoturismo. Fontes de águas minerais da região oferecem tratamentos variados, como banhos de imersão com sais, ducha escocesa, limpeza de pele e massagens. O Rio do Peixe é navegável para a prática de esportes de aventura, entre eles o bóia-cross, o arvorismo, trekking, canoagem e rafting. A cidade também se tornou conhecida pela extensa produção de malhas, formando uma diversidade de opções que atrai agências de turismo interessadas em desenvolver os diferentes segmentos potencialmente exploráveis no destino.

De acordo com a Secretaria de Municipal de Turismo, aproximadamente 500 pessoas estão empregadas na indústria turística local, incluindo os segmentos de turismo rural e cultural. Considerando as atividades indiretamente ligadas ao setor, esse número pode mais do que duplicar. Nos fins de semana, a cidade recebe, em média, 2 mil turistas – número que tende a aumentar, segundo a prefeita de Socorro, Marisa Fontana. “Temos um belo caminho pela frente. Além da inclusão de Socorro nos programas federais de incentivo ao turismo, trabalharemos nossos potenciais geográfico, humano e cultural para atrair visitantes”, destacou a administradora.

O projeto Socorro Acessível, iniciado em 2006, é uma parceria entre o MTur, a prefeitura local, a Associação para Valorização e Promoção de Excepcionais (Avape), a Associação Brasileira de Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura (Abeta) e o Instituto Casa Brasil de Cultura (ICBC).

ASCOM

## AUTORIZAÇÃO

Autorizo a reprodução e/ou divulgação total ou parcial do presente trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, desde que citada a fonte.

*Zélia Lopes de Sousa*

Zélia Lopes de Sousa

e-mail: [z.elis.als@hotmail.com](mailto:z.elis.als@hotmail.com)

UNIVERSIDADE FEDERAL DOS VALES DO JEQUITINHONHA E MUCURI

Endereço institucional

Campus II Juscelino Kubitschek, Rodovia MGT-367, km 583, nº 5000, CEP: 39100-000 -  
Diamantina /MG.