



Vol. 11, Nº 25 (diciembre / dezembro 2018)

ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANAS DE CITY-TOUR A PÉ EM OURO PRETO/MG: TURISMO E GEOTECNOLOGIAS

Túlio Cardoso Ramos

Estudante, IFMG/OP

tuliocramos@gmail.com

Jairo Rodrigues da Silva

Professor, IFMG/OP

jairo.rodrigues@ifmg.edu.br

Ricardo Eustáquio Fonseca Filho

Professor, UFOP

ricardo.fonseca@ufop.edu.br

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Túlio Cardoso Ramos, Jairo Rodrigues da Silva y Ricardo Eustáquio Fonseca Filho (2018): "Acessibilidade e mobilidade urbanas de city-tour a pé em Ouro Preto/MG: turismo e geotecnologias", Revista Turydes: Turismo y Desarrollo, n. 25 (diciembre / dezembro 2018). En línea: <https://www.eumed.net/rev/curydes/25/geotecnologias.html>
<http://hdl.handle.net/20.500.11763/curydes25geotecnologias>

Resumo

Na cidade brasileira de Ouro Preto – MG, acessibilidade e mobilidade urbana em conjunto arquitetônico histórico são um desafio entre a preservação e a modernidade. Com paisagem geomorfológica acidentada, cujo uso e ocupação do solo se desenvolveram sem planejamento espacial, de logradouros estreitos e desnivelados, o direito à cidade por meio da mobilidade é uma provocação. Este presente artigo vai ao encontro a atividade turística, e aos turistas que percorrem as ruas da cidade a pé. Compreendendo a produção do espaço urbano, pela mobilidade e acesso do passear ao caminhar, por meio da cartografia, do sensoriamento remoto, como ferramentas de melhoria comunicacional entre a cidade e o turista. Assim, criou-se roteiros turísticos de caminhada *city tours*, com informações geográficas, cartográficas, históricas, de imagens e croquis, para um caminhar mais confortável pela cidade.

Palavras Chaves: Roteiro turístico, Patrimônio Cultural, Caminhada, Turista, Acesso.

Abstract

In the Brazilian city of Ouro Preto - MG, accessibility and urban mobility are a challenge between preservation and modernity. With the rugged geomorphological landscape, whose use and occupation of the soil has developed without spatial planning, narrow and uneven roads, the right to the city through mobility is a provocation. This article goes to the encounter of a tourist activity, and to the tourists that travel as the city of the street on foot. Understanding the production of urban

space, mobility and access to walking, through cartography, remote sensing, as the characteristics of improved communication between the city and the tourist. However touristic itineraries of walks around the city were created, with geographic, cartographic, historical information, of images and sketches, for a more comfortable walk through the city.

Key-words: City tour, Cultural heritage, Hiking, Tourist, Access.

1 – Contextualização da evolução urbana e o turismo em Ouro Preto - MG

Mobilidade e acessibilidade urbana são estudos concretos e discutidos na atualidade. A diversidade locomotiva das pessoas se dá de diversas formas, e neste âmbito de planejamento espacial, existem dualidades entre o acesso de transporte, automóveis¹, o uso de combustíveis fósseis, saúde², natureza, estilo de vida, segurança, tecnologia, economia, política e sustentabilidade, entre outros.

Este estudo norteia-se pelo plano da caminhabilidade do turismo em uma cidade histórica brasileira, abrangendo dados geográficos, cartográficos e turísticos. A cidade de Ouro Preto é conhecida por fazer parte da formação do Brasil a partir da contextualização histórica, social e cultural do Ciclo do Ouro³, como também, atualmente, por ser um destino turístico consolidado a partir de sua arquitetura barroca colonial, além de sua diversidade cultural e natural que atrai turistas domésticos e internacionais (MTUR, 2014a).

A evolução urbana da cidade passou por diversos processos ao longo do tempo, tendo sua primeira ocupação no século XVIII, com a descoberta do ouro na região, sendo mais tarde capital de Minas Gerais, até 1897⁴, quando a capital tornou-se Belo Horizonte. Em meados do século XX a produção mineral de alumínio pela Alcan⁵ e a fundação da UFOP, em 1969⁶, trouxeram uma nova dinâmica para a cidade, com relação a sua ocupação populacional em novos bairros em torno do centro histórico.

A produção do espaço urbano (LEFÉBVRE, 1974) se deu em períodos com maior e menor densidade demográfica, quando o centro da cidade encontrava-se saturado, principalmente a partir da segunda metade do século XX (Figura 1). As pessoas que migravam para Ouro Preto, começaram a ocupar as áreas periféricas em torno do núcleo, onde esta atividade se acentuou ao longo do tempo. Por se tratar de um desenvolvimento sem planejamento urbano em torno de vales, as ruas foram projetadas para atender uma população menor e carente de veículos automotores.

¹ Agora, graças à sua crescente demanda de espaço, velocidade e tempo, o carro reformulou nossas paisagens e estilos de vida em torno de suas próprias necessidades. É um instrumento de liberdade que nos escravizou (SPECK, 2017: 79).

² Hoje, o peso excessivo mata mais americanos do que o cigarro (SPECK, 2017: 46).

³ Deve-se àquelas expedições anteriormente referidas às bandeiras paulistas que andavam devassando o interior da colônia à cata de índios destinados ao cativo. Lá por 1696 fazem as primeiras descobertas positivas de ouro no centro do que hoje constitui o estado de Minas Gerais (onde atualmente se acha a cidade de Ouro Preto). Os achados depois se multiplicaram sem interrupção até meados do séc. XVIII, quando a mineração do ouro atinge no Brasil sua maior área de expansão geográfica, e alcança o mais alto nível de produtividade (PRADO JÚNIOR, 2008: 57).

⁴ A República, proclamada em 15 de novembro de 1889, manteve Ouro Preto a capital do Estado de Minas Gerais, até 12 de novembro de 1897. Nesta data foi inaugurada a nova capital em Belo Horizonte, antigo arraial do Curral-del-Rei (BANDEIRA, 2015:27).

⁵ Disponível em: <http://www.adityabirla.com>. Consultado em: 09/07/2018 às 10:30.

⁶ Disponível em: <http://www.ufop.br/historia-da-ufop>. Consultado em: 09/07/2018 às 10:30.

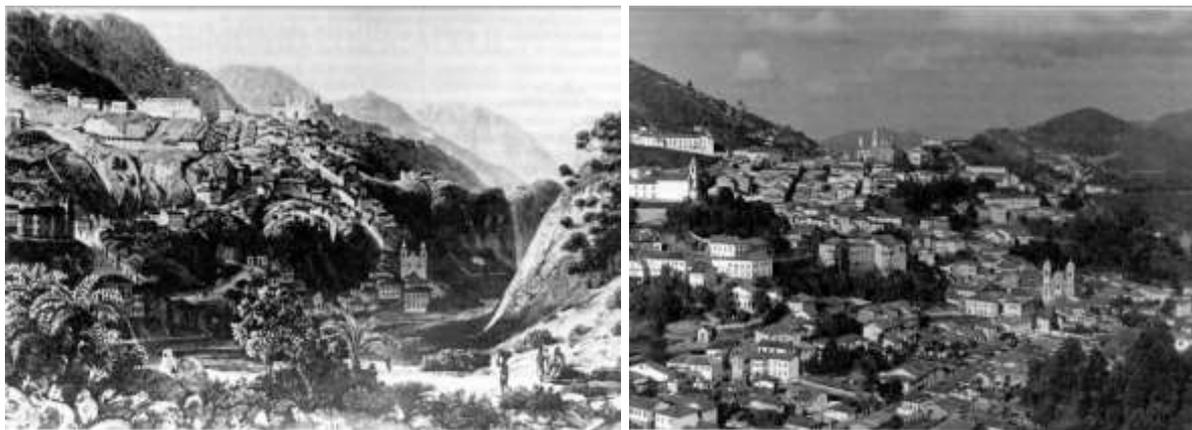


Figura 1: Pintura da paisagem de Ouro Preto em 1820 pelo naturalista Pohl (esquerda); e Fotografia da mesma paisagem em 1985, autor desconhecido (direita).

Em 1980⁷, a cidade torna-se Patrimônio Mundial da UNESCO (União das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura), e convive com a preservação de um sítio histórico e a modernidade trazida por novos parâmetros econômicos (mineração) e sociais (universidade e turismo).

Devido as suas peculiaridades, hoje a cidade é um destino turístico indutor⁸ no país (BARBOSA, 2008; MTUR, 2014b), recebe visitantes cotidianamente, tendo como expoente eventos culturais no decorrer do ano, para trabalhar a sazonalidade da demanda turística. Embora o turismo seja uma atividade que faz parte do contexto do município, principalmente do distrito-sede. Observa-se que seu relevo acidentado e suas construções urbanas de fruição e tráfego planejadas para o século XVIII, de alguma forma se contradiz com a cidade, já que o espaço urbano ainda possui carências de acessibilidade e mobilidade urbana. Em diversos aspectos de locomoção por caminhada, sendo ela de comunicação, estrutura, de transporte e demais. Salienta-se que a principal reclamação do turista que visita a cidade, está relacionada a estes fatores mencionados acima, discriminada em estacionamento, organização do trânsito, informação, dentre outros⁹.

Neste âmbito, por se tratar de um conjunto arquitetônico amplo e bem preservado, a cidade percorrida a pé é uma dificuldade para os moradores e para os turistas. Visando entender melhor esta dinâmica, primeiramente ressalta-se a perspectiva de minimizar o impacto de acesso e trânsito do turista, sob Ouro Preto.

Assim, propõem-se roteiros turísticos a pé em seu centro histórico, com informações cartográficas (coordenadas geográficas, altitude, tempo estimado de locomoção, qualidade do terreno, severidade do meio físico, dentre outras).

Inicialmente realizou-se pesquisa bibliográfica com guias turísticos impressos, e em sites turísticos consolidados para eleger os principais atrativos e roteiros turísticos. Em seguida entrevistou-se guias de turismo regionais ouro-pretanos, a respeito das principais demandas de atrativos e roteiros. Antes de quantificar os trajetos, realizaram-se trabalhos de campo *city-tours*¹⁰, considerando-se a norma da NBR 15505-2 (ABNT, 2008) para classificação dos percursos.

Os principais percursos (linhas), e atrativos ao longo dos mesmos (pontos), foram selecionados e geo-referenciados por uso de instrumentos de coleta de dados em campo (GPS e ficha de descrição) e tratados no *software Google Earth Pro* e *descritos no softwares Microsoft Office Word* e *tabulado no software Microsoft Office*

⁷ Em 1980 a cidade foi declarada Patrimônio Cultural da Humanidade (BOHRER, 2011:39).

⁹ Pesquisa perfil do visitante do primeiro semestre de 2016. Secretaria de Turismo, Indústria e Comércio de Ouro Preto.

¹⁰ É denominado *city tour* o passeio de reconhecimento efetuado em uma cidade. São chamados também de visita a cidade ou *sightseeing*, porém, no Brasil a nomenclatura mais comum é o *city tour* (TAVARES, 2002: 36).

Excel. Com os perfis de cada roteiro turístico descrito e mensurado, elencou-se quatro roteiros turísticos para se conhecer a cidade. A partir desta lógica se propôs perfis topográficos com as variáveis de altitude, tempo estimado para percorrer o trajeto, distância entre os atrativos e informações turísticas do roteiro.

Por fim elaborou-se uma cartilha para comunicar-se melhor com o turista. Segundo Speck (2017: 40) “a comunicação direta, presencial, certamente é possível em qualquer ambiente. Mas é mais fácil em uma cidade caminhável”, pois no sentido de dar uma maior percepção sobre suas características e seu entendimento com relação a sua mobilidade a pé, no qual o visitante terá acesso a informações, seguindo a característica de uma norma adaptada a uma realidade condizente ao espaço urbano de Ouro Preto, com relação a: arruamento, calçadas, distâncias, tempo de deslocamento, dentre outros.

2 – A oferta e demanda turística sob a cartografia

O trabalho justifica-se por uma estrutura turística ampla, segmentada em infraestrutura turística urbana, serviços turísticos, e uma variedade de equipamentos de hospedagem, alimentação e lazer. Além de ser um museu a céu aberto (VILLASCHI, 2013; ARCIPRESTE et al., 2015) por sua arquitetura colonial do século XVIII e XIX, seu centro histórico possui uma enormidade de atrativos turísticos com edificações seculares imponentes.

A SETIC-OP (Secretaria de Turismo, Indústria e Comércio de Ouro Preto) por meio do seu Setor de Pesquisa Turística (SEPETUR), realiza estudos do perfil turístico que visita a cidade. De acordo com o levantamento de 2016, 34% das reclamações da demanda turística estão pautadas na mobilidade e acessibilidade urbana. Para Oliveira (2003, p: 38) “o problema fundamental que o planejamento enfrenta em cidades históricas é a tensão entre a necessidade de conservar a malha física da cidade (seu centro¹¹ e sua paisagem¹²), e a demanda das atividades que ocorrem nesses espaços ou as que, para ele, são atraídas”.

Assim, a cidade convive com a dicotomia entre a preservação e o desenvolvimento. A mobilidade por transportes automotores e a pé, como mostra a Figura 2: a evolução da paisagem urbana do Largo de Coimbra.

¹¹ O centro é a única parte da cidade que pertence a todos. Não importa onde você more; o centro também é seu. Investir no centro da cidade é a única forma, baseada em um local, de beneficiar todos os cidadãos de uma só vez. (SPECK, 2017: p. 226).

¹² Num primeiro nível de abordagem, pode-se-ia dizer que as paisagens têm sempre o caráter de heranças de processos e atuação antiga, remodelados e modificados por processos de atuação recente. (AB’SÁBER, 2003: p. 9).



Figura 2: Largo de Coimbra, logradouro de Ouro Preto/MG em 1940 (esquerda); e em 2016 (direita) e suas funcionalidades: mercado e pousio de carroças, e feira de pedra-sabão respectivamente. Fonte: Arquivo Público Municipal de Ouro Preto¹³ (esquerda) e dados dos autores (direita).

De acordo com o último Censo do IBGE, em 2010¹⁴, 23,9% da população brasileira, declara-se possuir algum tipo de deficiência, ou seja, revelam possuir uma dificuldade auditiva, motora, intelectual ou mental. Este aspecto voltado para o turismo remete a um perfil consumidor que se desloca e conhece novos lugares, por exemplo, uma gestante que possui uma dificuldade de locomoção temporária deve ser orientada a quais locais devem-se ir a pé.

Portanto, para traçar a rota e coletar informações como absorver a altimetria, distância, de uma maneira mais precisa e eficaz é possível? A ferramenta de geoprocessamento utilizada possibilitou isto, gerando gráficos pela própria plataforma que caracteriza o trajeto com seus acíves e declives. No entanto o programa trabalha com uma margem de erro de ± 21 metros em distância e ± 16 metros de altimetria, já que sua base de dados altimétricos provém de imagens da missão SRTM (*Shuttle Radar Topography Mission*), do ano de 2000 (Figura 3).

¹³ Largo de Coimbra no ano de 1940. Disponível em: <http://arquivopublicoop.blogspot.com/2014/03/abastecimento-de-generos-em-ouro-preto.html>. Consultado em: 09/07/2018 às 10:30.

¹⁴ Disponível em: <http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/publicacoes/cartilha-censo-2010-pessoas-com-deficiencia-reduzido.pdf>. Consultado em: 09/07/2018 às 10:30.



Figura 3: Imagem de satélite do *Google Earth Pro* de parte do Centro Histórico de Ouro Preto/MG sobreposta com pontos (atrativos turjísiticos dos roteiros) coletados em campo com GPS Garmin GPSMap 78s).

Os dados topográficos não foram gerados em malha quadriculada, por imagens do tipo SRTM¹⁵. devido a erro de precisão do *software*. Os gráficos apresentaram algumas falhas, como variação dos dados. Acredita-se que devido a cada roteiro possuir sua distância específica, logo os dados variam a cada trajeto, com valores distantes uns dos outros. Com isto, utilizou-se em trabalho de campo um GPS, - – cujo erro de precisão é de $\pm 3,5$ metros –, afim de colher os dados de distância, tempo e altimetria. Contudo, mesmo com a variação do erro de precisão da ferramenta, os dados já apresentaram melhoria satisfatória.

2.1 – Proposta de roteirização de parte do centro histórico de Ouro Preto/MG

O principal fator motivacional do turista que visita Ouro Preto é seu patrimônio histórico, a partir deste contexto, no século XX, Michel Parent a serviço da UNESCO, na década de 1970 observa-se:

Em suma, o fato é que em nenhum outro lugar além de Ouro Preto, o Brasil oferece um conjunto tão completo de edifícios religiosos. As condições desses imóveis evidenciam, além disso, mais do que em outros lugares, por um lado os interessantes trabalhos efetuados pelo “Patrimônio”, e por outro, o que ainda resta a fazer (LEAL, 2008: 127).

Devido a seu conjunto arquitetônico consolidado como patrimônio mundial em 1980, faz com que o cenário turístico seja reproduzido em fronteiras maiores, tornando-se um destino materializado turisticamente. Entretanto, o turista permanece pouco tempo na cidade – de acordo com a SETIC-OP (2015), o turista permanece na cidade em média de 2,7¹⁶ dias – e não consegue perceber a cidade

¹⁵ Disponível em: <http://www.geotecnologias.wordpress.com/2013/08/06/dados-srtm-banda-x-com-30-m-de-resolucao-especial-disponiveis-para-o-brasil/>. Consultado em: 09/07/2018 às 10:30.

¹⁶ Secretaria Municipal de Turismo, Indústria e Comércio de Ouro Preto. Perfil do visitante no primeiro semestre de 2016.

em sua totalidade além do distrito-sede, onde se localizam seus principais pontos turísticos.

Nesta perspectiva é difícil mensurar sua apreciação e entendimento diante do cenário espacial e paisagístico local. Dependente de motivação é preciso mais tempo para sentir e visualizar a cidade. Em contrapartida, esta pesquisa de mobilidade e acessibilidade urbana turística, propõe segmentar os roteiros turísticos, já que grande parte dos turistas não permanece na cidade por mais de um fim de semana. Os roteiros turísticos autoguiados no centro histórico, propostos, consideram que o turista é capaz de dimensionar melhor os atrativos turísticos, através de informação e acesso, de forma sensorial, optando pelo meio de transporte a pé.

Roteiros turísticos são itinerários de visitação organizados. É um termo genérico utilizado para apresentação de itinerários e programações efetuados com a finalidade de turismo. Roteiros existem em qualquer parte onde esteja sendo praticado o turismo, seja em pequenas localidades ou em grandes cidades. Podem ocorrer também em diferentes ambientações, como em áreas urbanas ou rurais, regionais, nacionais, internacionais ou entre elas (TAVARES, 2002: 14).

Dentro da lógica de roteirização de um espaço urbano que possui uma enormidade de atrativos turísticos, em várias perspectivas, é preciso salientar os principais pontos que devem ser visitados, o que podemos denominar de *city-tours*:

Para facilitar o desenvolvimento da atividade turística nas cidades, grande parte delas oferece roteiros por sua área. Estes são mais conhecidos como *city tours* e contribuem para explicitar os principais atrativos existentes e facilitar a localização dos turistas no espaço urbano (TAVARES, 2002: 22).

Porém, por se tratar de uma paisagem de arquitetura histórica ampla, é possível observar outros parâmetros além dos habituais retratados principalmente por agências de viagens, veículos de comunicação, redes sociais, e outros canais de distribuição.

No processo de regionalização do turismo brasileiro, de acordo com o Plano Nacional de Turismo 2007/2010 – chamado de “Plano Nacional de Turismo uma viagem de inclusão” –, planejou-se inserir mais pessoas no contexto do deslocamento e do turismo, principalmente quando se fala de pessoas portadoras de necessidades especiais. Por se tratar de uma cidade formada há 300 anos, com relevo côncavo e convexo, a cidade precisa pensar mais nesta inclusão para seus visitantes e primeiramente para seus moradores.

As cidades devem possibilitar a acessibilidade aos seus espaços, de forma ampla, para todas as pessoas. Para isso, devem ser favorecidos o acesso físico, a mobilidade e o contato entre elas. Mobilidade urbana e acessibilidade são conceitos que estão vinculados, uma vez que a mobilidade na cidade permite o deslocamento e a circulação, já a acessibilidade possibilita o pleno alcance dos espaços públicos e privados nas cidades, seja a pé, por meio de veículo, ou qualquer outra forma de transporte (RIBEIRO, 2014:13)

Para Pires (2017: 8)

O turista, em sua fuga do cotidiano e busca pela fruição, deve ser orientado por uma narrativa que possibilite dar sentido e significado à cultura material e aos costumes de diferentes épocas. Para alcançar esse objetivo, é necessário que a atividade turística tenha na sua essência a informação interpretativa e a historicidade das interpretações. É importante que a busca pela fruição seja geradora de questionamentos, de interrogações e de reflexões.

O distrito-sede de Ouro Preto ainda não possui seu ambiente espacial consolidado quando se observa o acesso e a mobilidade urbana (SILVA, 2012). Apesar de seus aspectos geomorfológicos caracterizados de uma formação mineradora em várias passagens históricas, sem planejamento. É preciso minimizar e dinamizar o processo de locomoção por suas ruas. A pesquisa visualiza esta inquietude por meio de trânsito a pé, feito pelo turista, com o auxílio de ferramentas de localização.

A cartografia fornece dados geográficos que podem informar e orientar o forasteiro que transita por este espaço geográfico, com ideia de orientação geográfica, a partir vários contextos, como guerras, conquistas de territórios, informação, localização, dentre outros.

2.3 – Processo Metodológico, Turismo e Cartografia

Conceitos afins como geoprocessamento, sistema de informações geográficas (SIG) e sensoriamento remoto podem ser explicados, segundo Fisher e Lindenberg (1989):

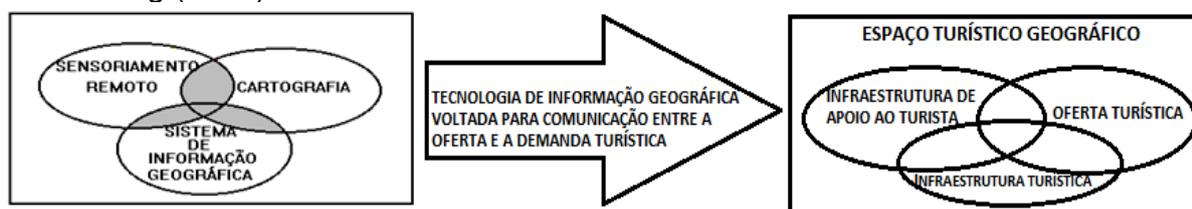


Figura 4: Tecnologia de informações geográficas voltadas para consumo do destino turístico. Fonte: modificado de Fisher e Lindenberg (1989).

Seu desenvolvimento ganhou maior escopo após a 2ª Grande Guerra Mundial, com a difusão de tecnologias militares para fins civis, e a partir da década de 1960, com os satélites monitorando o sistema terrestre e melhorando a acuidade visual de processos ambientais.

Para Santos e Fachine (2017) a cartografia escolar é essencial para o ensino de Geografia, com a utilização de tecnologias assistivas individuais. Ortiz e Teles (2015) a exemplo do uso de GPS, em passeios turísticos autoguiados em cidades de grande adensamento urbano, como Hong Kong, Melbourne e Sidney, para melhor entendimento do deslocamento dos turistas em becos e ruas.

Costa e Oliveira (2010) caracteriza o uso de monitores cardíacos para acompanhamento de modalidades esportivas de alto rendimento como *mountain bike*, modalidade *cross country*. Ou mesmo Mariano (2011), discute o acompanhamento do atleta em corridas de aventura, no qual o técnico, a equipe pode analisar o esportista de acordo com o seu condicionamento físico, durante a prova. Fornecimento de guias turísticos virtuais em museus (KARIOTIS et al., 2007), *Pokemon Go* (DE CARLI et al., 2016) e outros.

Timbó (2015) estabelece formas de levantamento por meio de GPS, tais como: segmento espacial, segmento de controle e segmento de usuário. Para Figueiredo (2005) a utilização dos GPS se tornou popular devido ao acesso civil a tecnologias militares, o que viabiliza um incremento do conhecimento cartográfico. Cabe, entretanto, ao Cartógrafo, Geógrafo e demais pesquisadores especializados na área, atentar para características, fatores e processos básicos, para que não haja erro informacional. O que, no caso do turismo pode resultar em impactos negativos, tais como: perda no destino, queda e dano físico, inaptidão ao segmento por mudança climática brusca, ou mesmo de sua essência, pelo chamado “turismo virtual” (GHISI e MACEDO, 2006).

Com as entrevistas com os guias de turismo, e observado *in-loco* as ruas, a partir dos principais atrativos que compõe a arquitetura colonial barroca, com ferramentas cartográficas e tecnologias. Foi possível mensurar fragmentos altimétricos, distância, tempo, severidade dos percursos de quatro rotas, partindo-se da Praça Tiradentes¹⁷, passando por parte dos principais pontos turísticos selecionados do centro histórico. Os dois dados encontrados, do GPS e do *Google Earth Pro*, possibilitaram a comparação do campo com o laboratório. Haja vista que existem poucas tipologias de projeção de dados de caminhada com manuais referenciais, os dados foram imageados validando-se com a norma da ABNT (2008), que calcula o IE (índice de esforço físico) que é dado através do tempo médio de cartilhas informativas.

No cálculo de tempo, a velocidade média é fornecida pela norma, no qual foi usada a referente “piso difícil”, já que a estrutura urbana da realidade do espaço ouro-pretano é único em sua totalidade de centro histórico. Foi preciso adequar a estrutura da cartilha de caminhada, posto que o manual é formatado para o segmento de turismo de aventura, em áreas naturais.

Em contrapartida, tem-se uma estrutura urbana povoada, e parte de um perfil de demanda turística mais voltada para o turismo de patrimônio, histórico-cultural. Nota-se um tempo médio para cada rota feita por caminhada, desconsiderando tempo de parada, e o perfil de turista (p. ex. portador de deficiência ou necessidades especiais).

Foram estipulados, em números no tempo final sugestão de 10 minutos para cada parada, e 30 minutos para visitação, no qual soma-se esses minutos de parada ou visitação ao tempo médio. Logo, se tem o tempo estimado, ou seja, em cada rota gasta-se aproximadamente um período de tempo entre o “Tempo médio” e o “Tempo estimado” na fórmula:

$$Tr = \frac{(Tm1 + Te1)}{2} + Tv1 + \frac{(Tm2 + Te2)}{2} + Tv2 + \frac{(Tmn + Ten2)}{2} + Tvn$$

Sendo que: Tr = Tempo de deslocamento do roteiro; Tm1 = Tempo médio de deslocamento até o atrativo 1; Te1 = Tempo esperado de deslocamento até o atrativo 1; Tv1 = Tempo de visitação no atrativo 1; e assim sucessivamente.

Salienta-se que o trajeto feito pela cartilha da ABNT não possui paradas, isto é plausível, uma vez que cada visitante tem um fator motivacional, como também cada qual possui sua condição física. Devido a irregularidades de aclives e declives entre as ruas, e nas mesmas, foi necessário medir topos e vales de arruamentos, pois as mesmas não tem uma similaridade concreta.

¹⁷ Principal praça da cidade, possui uma variedade de atrativos turísticos, equipamento e serviços turísticos, espaço para evento, convivência, etc.

É notório que o conjunto arquitetônico do distrito sede é extenso, conhecido também como Caminho Tronco (VASCONCELLOS, 1956). Portanto, nos quatro roteiros, tenta-se elucidar de uma melhor forma os espaços da cidade, tanto para vertente da Basílica de Nossa Senhora do Pilar e arredores, como também pelo lado da Igreja de Nossa Senhora da Conceição, no bairro Antônio Dias. Frisa-se que outras além do comum foram inclusas, visando trajeto com maior e menor distância. Lembra-se que em nenhum roteiro foi pensado para pernoite durante o trajeto.

Devido ao acidentado relevo das vielas, praças e ruas, existe uma dificuldade de locomoção no espaço urbano, seja ela pela falta de equipamentos e estrutura, seja pelo passeio não padronizado em piso, tamanho e largura, ou pela disputa dos meios de transporte, ônibus, motocicletas, bicicletas¹⁸, carros¹⁹ e pedestres. Nesta lógica, foi elaborada *city-tours* em torno da Praça Tiradentes, posto que no seu entorno, existe uma quantidade e diversidade de locais a serem visitados, como museus, mirantes, igrejas, casas culturais, galerias, teatro, além de serviços centro de atendimento ao turista, e aparelhamentos de alimentação, hospedagem, agências, operadores, dentre outras. Lembra-se que estes últimos não são mensurados na pesquisa.

Os roteiros mais centrais, pensados para atender uma demanda que possui uma carência de acesso e mobilidade, já que existem atrativos que estão mais distantes e com menor e maior altimetria da Praça Tiradentes, a exemplo, a Capela do Padre Faria.

Considera-se ainda voltado para um segmento de mercado, no sentido temático do turismo, por meio de um passeio mais leve, que poderia ser feito apenas em uma tarde, “Ouro Preto em uma tarde, ou em uma manhã”, outra nomenclatura que poderia ser usada seria um turismo pedagógico para alunos, na inclusão dos atrativos do Museu de Ciência e Técnica da Escola de Minas UFOP, ou mesmo pelo Museu da Escola de Farmácia. Além, de edificações culturais, artísticas, históricas e religiosas, que por si só aguçam e despertam o interesse intelectual e emocional de cada indivíduo à visita.

3 - RESULTADOS E DISCUSSÕES

Primeiramente, um fato observado é que na cidade de Ouro Preto existe um mapa turístico distribuído gratuitamente pelo poder público. Embora seja um material de localização, acesso, mobilidade, informação ao espaço urbano, salienta-se que o cartograma deixa de abordar alguns elementos cartográficos como drenagens e escala espacial.

Apesar da área territorial²⁰ considerável do município, de 1.245 km², com doze²¹ distritos, mas, o presente estudo aborda somente o centro histórico do distrito sede. Não obstante, as localidades em torno possuem ainda uma riqueza cultural de saberes e fazeres, festas tradicionais, edificações seculares, arquiteturas religiosas imponentes, e uma diversidade de atrativos naturais, fazendo parte da dinâmica da construção histórica, a atividade turística se desenvolveu inicialmente e mais proeminentemente em seu distrito mais importante, a sede.

Observa-se que o fomento destas localidades com relação a regionalização do turismo, visando o desenvolvimento social destas comunidades, passa-se ao largo do planejamento das políticas públicas descentralizadoras de fomento, e

¹⁸ Shorto observa no *The New York Times*, pedalar significa o que o holandês como pão mais fresco. (SPECK, 2017: 173).

¹⁹ A outra grande ameaça aos pedestres, além de carros que invadem a calçada, são carros que a invadem para o desembarque de passageiros, descarregamentos de mercadorias e *drive-thrus*. (SPECK, 2017: 166).

²⁰ Disponível em: <http://www.ouropreto.mg.gov.br/informacoes-gerais>. Consultado em: 09/07/2018 às 10:30.

²¹ Disponível em: <http://www.ouropreto.mg.gov.br/lista-distritos>. Consultado em: 09/07/2018 às 10:30.

desenvolvimento do turismo no contexto de acesso e mobilidade. Isto é notório, a partir de uma ferramenta de localização e acesso. Este fato é visto em uma cartilha turística distribuída pela entidade pública, que não aborda os distritos que possuem possibilidades diversas de se desenvolverem pelo turismo.²²

Devido a quantidade de atrativos turísticos que o município possui²³, não se tem no mapa a discriminação e representação de atrativos importantes, como pontes, chafarizes, passos, mirantes, oratórios, e outros.

A despeito dos inúmeros e por vezes coincidentes roteiros turísticos no centro histórico, em primazia, contribuem agregando material promocional informacional, quanto aos atrativos e roteiros que os interligam. Permitindo a escolha do auto guiamento e somando ao guiamento. Haja vista, que normas de classificação de percursos de caminhada compreendem uma bibliografia pouco desenvolvida no Brasil, as normas da ABNT são um marco teórico a ser validado em diferentes espaços: naturais, rurais e urbanos.

Nota-se que os materiais de pesquisa que trabalham esta perspectiva que formam percursos de caminhada são voltados para a área de turismo de aventura. Como por exemplo, (SILVA e BECKER, 2011), a prática de caminhadas de aventura, em um contexto pedagógico de leitura da paisagem, e do espaço geográfico e turístico, de educação ambiental, feitas na prática durante o trajeto, que em alguns casos são criados por associações que praticam esportes, dentro de unidades de conservação.

Costa (2012) nos lembra que o percurso deve ser feito em um tempo menor do que quatro horas de um mesmo dia, chama-se a modalidade *hiking*. Durante o passeio, o visitante pode ter o acompanhamento de geotecnologias, para casos de acidentes, e acasos.

A segurança, e zoneamento de unidades de conservação para a preservação das mesmas, utilizados em diversos países para uso sustentável. É mediada pela demarcação de trilhas, na tentativa de minimizar a degradação, erosão, pelo acesso antrópico na prática em modalidades de *single track* nas andadas. A comunicação interpretativa de sinalização em principais atrativos de caminhada, ajudam na localização e na compreensão do local e seu entorno. SILVA, 2016;

O trabalho de (RANGEL, 2017), analisa a norma NBR 15505-2 em trilha em unidade de conservação, no âmbito do ecoturismo, e o impacto erosivo antrópico no acesso. Saliencia-se que é preciso de manutenção da trilha, como também monitoramento da mesma. A classificação da trilha perpassa principalmente por níveis altimétricos, com aclives e declives, sinalização, e curso de água na principal trilha do Parque Estadual do Cunhambebe (RJ).

A caminhada contínua com pernoite não equivale a um *city-tour* urbano. O que coube a pesquisa adaptar-se as normas da Associação a um contexto citadino. De uma cidade histórica, já que algumas classificações de percursos, orientação e tipo de terreno, não se enquadram na realidade vivida pelo espaço urbano de Ouro Preto.

Portanto, a norma da ABNT de caminhada não é ampla no sentido de abrangência do turismo no todo, posto que segmenta-se para a caminhada de áreas naturais, como parques, reservas, serras, montanhas, cachoeiras e demais. Foi preciso equiparar e adequar o manual da ABNT a realidade condizente com o espaço urbano da cidade e a atividade turística.

Entretanto, o manual de caminhada elucida algumas normas de procedência com relação ao guiamento de grupos, como, por exemplo, a cada 10 pessoas é

²² Embora haja uma cartilha específica dos distritos, distribuída pelo poder público municipal no Centro de Atendimento ao Turista, no entanto sem elementos cartográficos.

²³ 377 atrativos culturais, 75 atrativos naturais. Dados do Inventário municipal de oferta turístico no ano de 2014.

preciso ter-se um monitor de caminhada. Nota-se que observando os *city-tour* pela cidade, estes não são feitos desta forma, principalmente quando caminha-se com escolas no segmento de turismo pedagógico, no qual encontra-se crianças e adolescentes de diversas idades se movimentando pelos atrativos.

Neste aspecto Perinotto (2008: 101) observa que

O turismo pedagógico é uma ferramenta de educação ambiental que, na prática, demonstra a teoria das salas de aula. Pode ser vivenciado junto à natureza e ao campo, onde os alunos entram em contato com a comunidade local, sentem as dificuldades do cotidiano da localidade e adquirem novos conhecimentos e informações sobre o espaço rural, interagindo com os atrativos / recursos turísticos visitados.

Dificuldades como o calçamento é desnivelado nas ruas e calçadas do centro histórico do distrito-sede, cujo tráfego constante de veículos pesados e leves, contribuem para a capacidade de carga das vias, impactando o patrimônio histórico preservado.

Os mesmos também são retirados a partir da demanda de grandes eventos, principalmente na Praça Tiradentes (Figura 5), e entorno, nos quais estruturas são montadas para ser palcos de acontecimentos durante todo o ano.

De acordo com Cougo (2006) outra degradação da paisagem, são as construções urbanas periféricas, em torno do núcleo histórico, que causa impactos negativos na paisagem, pois o singular procurado pelos turistas, torna-se uma visão paisagística comum aos centros urbanos, descaracterizado a paisagem artística de cenário turístico e cultural para os autóctones.

A pesquisa de Silva (2011) chama atenção para o incêndio no casario (Hotel Pilão) da Praça Tiradentes, no ano de 2003. A reconstrução do prédio é uma tentativa de manter a paisagem intacta do espaço urbano, na medida do mesmo local, uma edificação parecida pelo menos na fachada. No pressuposto ainda, de sustentar a harmonia turística de cenário com um elo cultural, pertencente aos próprios moradores da cidade.



Figura 5: Praça Tiradentes, palco de eventos como: 21 de abril de 2017 e Carnaval 2018. Fontes: Victor Godoy.

Arruamentos e calçadas não tem um parâmetro de medida e de nivelamento, contendo (Figura 6): buracos, rachaduras, tapumes para construção e reformas – obstruindo a passagem do pedestre –, tampas de telefonia, energia, entre outros, que fazem com que a superfície se torne insegura. Além de placas de sinalização de trânsito em péssimo estado de conservação e placas de interpretativas de turismo degradadas que desorientam o caminhante. Com relação aos equipamentos de apoio, existe corrimão apenas na Rua Randolpho Bretas (Rua da Escadinha).



Figura 6: Fotografia de parte do Roteiro 2, demonstrando aclive e piso irregular (esquerda); e fotografia de parte do Roteiro 1, no Bairro Antônio Dias, demonstrando declive e piso irregular (direita). Foto: Dados dos autores (2017).

Assim, com a elaboração de roteiros turísticos, visa-se conhecer melhor a cidade, pois o trajeto caminhando pelo distrito sede, já é um turismo contemplativo devido ao conjunto arquitetônico barroco. Apesar de possuir inúmeros atrativos, os caminhos realizados a pé pelos turistas, podem ser contextualizados com uma dinâmica mais completa do entendimento da cidade. Por exemplo, a partir de um ponto específico como mirantes, pode-se contemplar a paisagem juntamente com uma explanação explicativa histórica. E por fim, ter uma orientação de localização diante da cidade, trazendo para o visitante o senso de percepção e sentido durante o roteiro.

Portanto, a caminhada pelas ruas traz uma percepção diferente do trajeto, que não seria compreendido por outro meio de locomoção. Até porque existem diversos detalhes que serão observados durante o passeio, que não seriam notados em veículos de passeio ou de transporte coletivo convencional.

No primeiro e segundo trajetos (Quadro 1), os roteiros são mais fáceis de serem percorrido por caminhada, posto que são realizados em torno da Praça Tiradentes, com um relevo mais linear, de tempo e distância mais curto, apesar da grande quantidade de atrativos. A diferença entre estes, está na escolha de quais locais a serem visitados, destinados aos turistas que irão ficar na cidade por menos de um dia.

O terceiro roteiro, foi demandado sentido ao ponto final na Capela do Padre Faria, passando pelos bairros Antônio Dias e Alto da Cruz. Durante os trajetos foram mesclados a tipologia de atrativos da cidade, no qual existe a possibilidade do caminhante não percorre-lo todo, já que este possui maior grau de dificuldade, carecido os aclives e declives. Por ser um roteiro mais extenso, pode ser mensurado ainda mais completo, pela variedade de atrativos ao longo do passeio, com antigas minas de ouro, pontes e chafarizes.

O quarto roteiro, sentido ao atrativo Trem da Vale, apresenta-se a cidade a partir do olhar sobre o arraial de Ouro Preto. Nota-se a diversidade de atrativos, passando pelas principais ruas da cidade, pelos bairros Centro, Rosário e Pilar. Dentro deste, é possível observar a Rua Conde Bobadela (Rua Direita), que além da arquitetura e museu, possui equipamentos de serviços de alimentação e hospedagem. Na Rua São José, mostra-se museu, chafariz, cinema, ponte, rio. Centro de Artes e Convenções da UFOP. Primeiramente, antes de ser um atrativo turístico por meio de um centro cultural que produz eventos e recebe exposições, a estação de trem, é um transporte entre as cidades de Ouro Preto e Mariana.

Quadro 1 – Roteiros de city-tour no centro histórico de Ouro Preto/MG

Roteiro	Origem-Destino	Distância (m)	Altimetria (m)	Grau de dificuldade	Tempo de duração (min)
1	Praça Tiradentes-A	758m	1.154m	1	27 min
2	Praça Tiradentes-B	881m	1.154m	1	37 min
3	Praça Tiradentes-C	1.486m	1.155m	3	70 min
4	Praça Tiradentes-D	1.795m	1.145m	2	60 min

Fonte: Elaborado pelos autores (2017).

Grau de dificuldade 1 - Nível fácil voltado para todos os públicos, de pouca distância e variância altimétrica baixa.

Grau de dificuldade 2 - Nível intermediário para todos os públicos, distância mediana e variância altimétrica baixa.

Grau de dificuldade 3 - Nível intermediário para todos os públicos, distância mediana e variância altimétrica alta.

Obs. Lembra-se que o tempo de duração é sem paradas, visto que cada turista possui a sua personalidade física e mental.

Visando atender à diversidade de segmentos turísticos, os roteiros menores são realizados em torno da Praça Tiradentes, (Roteiro 1 – anexo – e 2) um trajeto com menor distância, de pouco altimetria. Este segmento de roteiro é formatado na ideia de atender uma demanda de turistas que não podem permanecer muito tempo na cidade, muitas vezes excursionistas. Como ainda é voltado para pessoas que possuem dificuldades de locomoção (gestantes, crianças, idosos, portadores de necessidades especiais temporárias), pois os aclives e declives são discrepantes, mas de pouca distância.

5 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

O distrito sede de Ouro Preto possui uma estrutura variável de atrativos turísticos, além de possuir uma gama de meio de alimentação, hospedagem e serviços de turismo e estrutura. Porém, o desafio da cidade é absorver toda conjuntura e dimensionar propósitos de ordenamento e planejamento a longo prazo do espaço urbano, fazendo discussões densas, dinâmicas, e estratégicas para um melhor ambiente urbano.

Com relação apenas à atividade turística, mostra-se que o excursionista não consegue vivenciar a cidade no todo, ficando ao largo das possibilidades de conhecimentos que podem ser proporcionados, já que grande parte dos atrativos já são conhecidos e fragmentados por especulações. É notório que nos últimos anos foram pontuados loteamentos, alargamento de ruas, discussões de políticas públicas em conselhos deliberativos e consultivos, dentre outros. Entretanto, é preciso discutir mais o assunto, principalmente quando se fala em desenvolvimento sustentável e turismo em uma mesma localidade, o turismo ainda emprega muitas pessoas em sua cadeia.

Observa-se também, que a norma NBR 15505-2 foi formada para atender um turismo de natureza, no qual dentro da pesquisa, seu uso é notório no âmbito de qualificar as trilhas em atrativos naturais, principalmente em unidades de conservação. Nossa ideia foi transpor está figuração, atentando a norma para um viés urbano.

Outro fato é que o planejamento urbano não deve ser pensando apenas para o turista, é preciso comungar diversas áreas visando atender primeiramente o morador, já que os autóctones usam as ruas em diferentes horas do dia fazendo delas como pessoas ativas durante o tempo todo. O acesso do morador ao centro

histórico ainda é uma dificuldade, já que diversos equipamentos urbanos encontram-se no centro, como bancos, prefeitura, instituições públicas de âmbito federal e estadual, ou seja, a cidade é cidadina e o autóctone faz parte desta vivência, o espaço não é apenas um cenário turístico.

Considera-se também que devido à queda de arrecadação advinda de fonte de recursos minerais, em crise, talvez seja a hora de Ouro Preto construir maiores e melhores oportunidades para si. Desde do século XVIII, a região vive e convive com a mineração, seja ela pelo ouro, pelo minério de ferro. O fato é que precisa-se trabalhar para alavancar o turismo de forma séria, visando difundir a atividade de forma mais concreta, participativa e sustentável com a comunidade, com a educação ambiental, tentando minimizar os impactos ao patrimônio cultural, artístico e histórico.

Sendo assim, os roteiros estipulados não são propostos para pessoas que possuem algum tipo de mobilidade reduzida permanente, como um cadeirante. Este turista não consegue acessar e se locomover pelas ruas desacompanhadas. Dependendo da condição física do idoso, recomenda-se que este, visite os roteiros que estão próximo ao centro histórico, com uma altimetria menos variável, com menos subidas e descidas entre os atrativos a serem visitados.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas (2008): “*NBR 15505-2. Turismo com atividades de caminhada. Parte 2: Classificação de percursos*”. Rio de Janeiro, ABNT.

AB’SABER, A. (2003): “Os domínios da natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas”. São Paulo, Ateliê Editorial.

ALMEIDA, Lucia M. (2011): “Passeio a Ouro Preto”. Belo Horizonte, UFMG.

ARCIPRESTE, C; FURLAN, E; AGUIAR, T. (2015): O lugar do automóvel em sítios com interesse de preservação patrimonial o caso de Ouro Preto. Disponível em: <http://www.forumpatrimonio.com.br/arqdoc2015/artigos/pdf/248.pdf>. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.

BAHL, M. (2004): “Viagens e roteiros turísticos”. Curitiba, Prottexto.

BANDEIRA, Manuel. (2015): “Guia de Ouro Preto”. São Paulo, Global.

BARBOSA, L. G. M. (org) (2008): Estudo de competitividade dos 65 destinos indutores do Desenvolvimento Turístico Regional. Brasília, Ministério do Turismo Disponível em: http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/noticias/todas_noticias/Noticias_download/Documento_referencial.pdf. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.

BECKER, E. SILVA, R. (2011): Ensino da geografia vivenciado em trilha urbana – Morro Cechella, Santa Maria (RS). Disponível em: <http://www.observatorium.ig.ufu.br/pdfs/3edicao/n8/1.pdf>. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.

- BOHRER, Alex Fernandes (2011): "Ouro Preto um novo olhar". São Paulo, Scortecci.
- BOTELHO, Rosângela; RANGEL, Luanda. (2017): "Análise ambiental da Trilha Sahy-Rubião no Parque Estadual Cunhambebe em Mangaratiba (RJ) por meio de um protocolo de avaliação rápida". Disponível em: www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/download/23655/20931. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.
- BRASIL, Ministério do Turismo. (2014): Índice de Competitividade do Turismo Nacional Destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico Regional Ouro Preto, Disponível em: http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/Indice_competitividade/2014/Ouro_Preto_RelatorioAnalitico2014.pdf. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.
- COSTA, B. C. (2012): "Análise de trilha e sugestões de boas práticas". *REGET*, V. 7, n. 7, p. 1.461-1.478. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/reget/article/viewFile/5841/3626>. Consultado em: 09/07/2018 às 10:30.
- COSTA, V; OLIVEIRA, F. (2010): "A resposta de frequência cardíaca durante as competições de "mountain bike cross-country". *Revista Brasileira de Educação Física Esporte*, São Paulo, V. 24, n. 3, p 379-387.
- COUGO, Marcela. (2006): Paisagem e imagem urbana: a percepção local da degradação em torno do centro histórico de Ouro Preto MG. Disponível em: https://www.uces.br/ucs/tplSemMenus/eventos/seminarios_semintur/semin_tur_4/arquivos_4_seminario/GT04-7.pdf. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.
- DE CARLI, I. C. da S.; GASTAL, S.; GOMES, M. N. (2016): "Pokémon Gol, realidade aumentada e georreferenciamento: a gamificação nas suas possibilidades para o Turismo". *Revista Hospitalidade*, v. 13, n. especial, p. 1-17.
- EDWARDS, D., DICKSON, T.; GRIFFIN, A.; HAYLLAR, B. (2010): "Tracking the urban visitor: Methods for examining tourists spatial behaviour and visual representations". In: RICHARDS, G.; MUNSTERS, W. (Orgs.). *Cultural tourism research methods*. CABI Publishing, Oxford, pp. 104-114.
- EDWARDS, Deborah; GRIFFIN, Tony. (2013): "Understanding tourists spatial behaviour: GPS tracking as an aid to sustainable destination management". *Journal of Sustainable Tourism*, V. 21, n. 4, p. 580-595.
- GHISI, Lígia; MACEDO, Sandre. (2006): Turismo virtual on-line: um estudo em sites brasileiros que divulgam o turismo. 2006. Disponível em: http://www.convibra.org/2006/artigos/128_pdf.pdf. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.
- FIGUEIREDO, D. C. (2005): Curso Básico de GPS. Disponível em: http://www.conab.gov.br/download/SIGABrasil/Textos%20e%20Manuais/Curso_GPS.pdf. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.

FISHER, P. F.; LINDENBERG, R. E. (1989): "On distinctions among Cartography, Remote Sensing, and Geographic Information Systems". *Photogrammetric Engineering and Remote Sensing*, V. 55, n. 10, p. 1.431-1.434.

IPHAN. (2001): "Guia Brasileiro de Sinalização Turística". Brasília, IPHAN.

KARIOTIS, G; PANAGIOTOPOULOS, E; KARIOTOU, G; KARANIKOLAS, N. (2007): "Creation of a digital interactive tourist map with the contribution of G.P.S. and G.I.S. technology to visualization of the information". Disponível em: http://www.teicm.gr/arximidis/pdf/karyotis/XXII_International_Cartografik_Conference.pdf. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.

LEAL. Claudia Feieraband Baeta. (2008): "As Missões da Unesco no Brasil: Michel Parent". Rio de Janeiro, IPHAN.

LEFEBVRE. Henri. (1974): "A produção do Espaço". Paris, Anthropos.

LEMOS. Paulo. (2014): "Guia de Ouro Preto". Ouro Preto, Editora Graphar.

LOHMANN, Guilherme; NETTO, Alexandre Panosso. (2008): "Teoria do Turismo: Conceitos, Modelos e Sistemas". São Paulo, Aleph.

MARIANO, André. (2011): Sistema de Monitoramento de Atletas de Corrida de Aventura. Disponível em: <https://www.up.edu.br/blogs/engenharia-da-computacao/wp-content/uploads/sites/6/2015/06/2011.2.pdf>. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.

MTUR. (2014a): Documento Referencial Turismo no Brasil 2011-2014. Disponível em:

http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/noticias/todas_noticias/Noticias_download/Documento_referencial.pdf. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.

MTUR. (2014b): Índice de competitividade do Turismo Nacional. Destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico. Ouro Preto. Disponível em: http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/Indice_competitividade/2014/Ouro_Preto_RelatorioAnalitico2014.pdf. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.

ORTIZ, F. A.; TELES, R. M. de S. (2015): "O comportamento espaço-temporal do turista: monitoramento através de GPS". *Revista Turydes*, V. 8, n. 19, p. 1-16.

OSÓRIO, B. M. da S. (2010): "Aplicação dos sistemas de Informação Geográfica ao Turismo de Natureza: concepção de percursos pedestres para o Concelho de Lamego". Lisboa, Dissertação (mestrado em Sistemas de Informação Geográfica e Modelação Territorial Aplicados ao Ordenamento), Universidade de Lisboa. Disponível em: <https://core.ac.uk/download/pdf/12423744.pdf>. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.

PANOSSO NETTO, Alexandre. (2013): "O que é turismo". São Paulo: Brasiliense.

PERINOTTO, A. R. C. (2008): "Turismo pedagógico: uma ferramenta para a educação ambiental". *Caderno Virtual de Turismo*, V. 8, n. 1, p. 100-103.

PIRES, M do C. (2017): "A 'Estrada Real' e a história do processo de construção de roteiros turísticos no estado de Minas Gerais, Brasil", *Revista Turydes: Turismo y Desarrollo*, n. 23, p. 1-10. Disponível em: <http://www.eumed.net/rev/turydes/23/minas-gerais.html>. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.

PRADO JUNIOR, Caio (1995): "História Econômica do Brasil". São Paulo, Brasiliense.

RIBEIRO, C. A. A. S.; VARELLA, C. A. A.; SENA JUNIOR, D. G. de; SOARES, V. P. (2000): "Sistema de Informações Geográficas". In: *Princípios de Agricultura de Precisão*. Rio de Janeiro, UFRJ, p. 381-407. Disponível em: http://www.ufrj.br/institutos/it/deng/varella/Downloads/IT190_principios_em_agricultura_de_precisao/livros/Capitulo_18.pdf. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.

RIBEIRO, Sandra Bernardes. (2014): "Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Cidade Históricas". Brasília, IPHAN. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Caderno_mobildiade_acessibilida_de_urbana.pdf. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.

RIVERA, Bueno de. (2002): "Roteiro de Minas". Belo Horizonte, Itatiaia.

ROCHA, J.A.M.R. (2003): "GPS: uma abordagem prática". Recife, Bagaço.

SANTOS, F. d.; FECHINE, J. A. L. A. (2017): "Cartografia escolar e sua importância para o ensino de Geografia". *Caderno de Geografia*, V. 27, n. 50, p. 500-515.

SETIC. (2016): "Estudo do Perfil do Turista do 1º semestre de 2016". Ouro Preto, Secretaria Municipal de Turismo, Indústria e Comércio.

SCHUAVARTZ, Milton; THUM, Adriane; TODT, Viviane. (2008): O uso de geotecnologias na elaboração do mapa turístico de Bento Gonçalves/RS. Disponível em: http://www.cartografia.org.br/cbc/trabalhos/6/511/CT06-80_1403286667.pdf. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.

SCHUTZ, Rosvita. (2009): Aplicação do sensoriamento remoto na roteirização turística na Encosta Nordeste do Planalto Meridional do Rio Grande do Sul – RS. Estudo de caso: município de Três Cachoeiras. Porto Alegre, Dissertação (Mestrado em Sensoriamento Remoto), UFRGS. Disponível em: <http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/17896>. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.

SPEAK, Jeff. (2017): "A cidade caminhável". São Paulo, Perspectiva.

SILVA, Grislayne G. L. (2016): "Classificação do grau de dificuldade de trilhas: uso de geotecnologias na elaboração de um modelo aplicado ao Parque Nacional do Itatiaia, Brasil". (Dissertação de mestrado), USP. Disponível em: [file:///C:/Users/T%C3%BAlio/Downloads/Dissertacao_Grislayne_G_L_Silva%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/T%C3%BAlio/Downloads/Dissertacao_Grislayne_G_L_Silva%20(3).pdf). Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.

SILVA, Jairo R. (2012): “Conformidades e conflitos ambientais no município de Ouro Preto como apoio à gestão e planejamento ambiental”. (Tese de doutorado), IGC, UFMG. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/handle/1843/MPBB-935KEW>. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.

SILVA, Maxmillian. (2013): “Acessibilidade em Turismo: a acessibilidades dos surdos aos serviços turísticos de Goiânia – GO”. *Revista Turismo em Análise*, São Paulo, SP, V. 24, n. 2, p. 354-373. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/rta/article/view/64186>. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.

SILVA, Vanessa, R. F. (2011): O patrimônio arquitetônico como imagem: o simulacro na paisagem de Ouro Preto. Disponível em: <http://www.uel.br/eventos/eneimagem/anais2011/trabalhos/pdf/VANESSA%20REGINA%20FREITAS%20DA%20SILVA.pdf>. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.

TAVARES, A, M. (2002): “City Tour”. São Paulo, Aleph.

TIMBÓ, Marcos A. (2000): Levantamento através do Sistema GPS. Disponível em: http://www.csr.ufmg.br/geoprocessamento/publicacoes/Lev_gps.pdf. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.

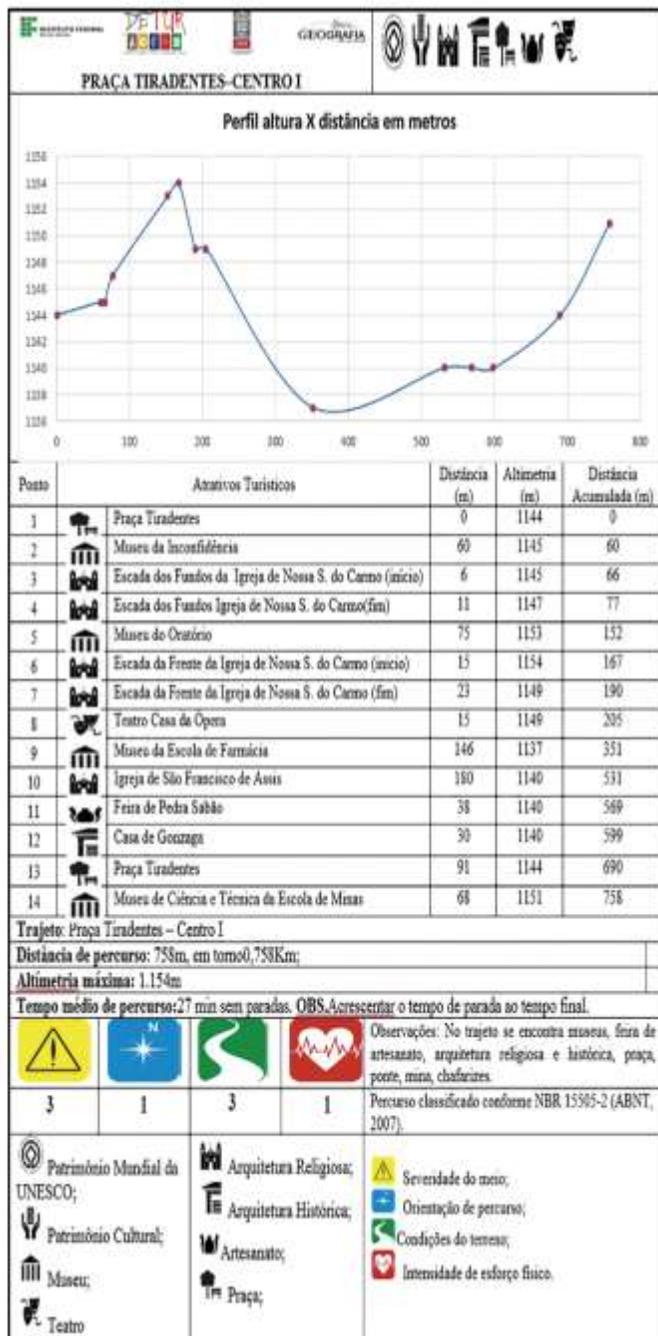
VASCONCELLOS, S de. (1956): “Vila Rica: Formação e desenvolvimento – Residências”. Rio de Janeiro, Perspectiva.

VILLASCHI, João. (2014): “Hermenêutica do Patrimônio e Apropriação do Território em Ouro Preto – MG”. São Paulo (Tese de Doutorado em Geografia). Universidade de São Paulo. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-07112014-184004/pt-br.php>. Consultado em 09/07/ 2018 às 9:30.



Vol. 11, Nº 25 (diciembre / dezembro 2018)

Anexo – Cartilha Turística do Roteiro 1: “Praça Tiradentes-



DESCRIÇÃO DO ROTEIRO

Este roteiro possui formato menor em distância, mas não deixa a desejar ao requisito de beleza do centro da cidade. A partir Praça Tiradentes, principal ponto da cidade de Ouro Preto, sobre o Morro de Santa Quitéria, que separava as duas freguesias: Ouro Preto e Antônio Dias, formada por casarões históricos, abrangendo o Museu da Inconfidência (antiga Casa de Câmara e Cadeia), o Museu da Escola de Minas (Antigo Palácio dos Governadores), a FIEMG, a Câmara Municipal, a estatua em homenagem a Tiradentes e o principal ponto de encontro entre os moradores e os turistas que a visitam.

A partir da praça principal, circula-separa o Museu da Inconfidência, de uma arquitetura imponente, foi à antiga Casa de Câmara e Cadeia de Vila Rica, para em 1938 torna-se Museu da Inconfidência. Abaixo da edificação encontra-se o charmoso Chafariz da Praça Tiradentes, seguindo ao lado direito subimos para a Igreja de Nossa Senhora do Carmo que teve sua construção de 1766 a 1772, chama-se atenção pelo seu adro com belas escadarias, é notável pelas ornamentações em pedra-sabão e talhas em madeira. Ao lado da arquitetura religiosa se vê o Museu do Oratório, acervo que contempla oratório do século XVII, XVIII e XIX, com uma percepção artística do barroco rococó, juntamente com a religiosidade.

Descendo as escadas da Igreja do Carmo, depara-se com o Teatro Municipal de Ouro Preto, 1º construído na América do Sul, de forma modesta possui uma boa acústica que recebeu inúmeras peças teatrais e concertos musicais. Seguindo caminho para o Museu da Farmácia, local que abrigava a Escola de Farmácia que foi criada em 1839, o local possui mobiliários e equipamentos usados em estudos técnicos e científicos na área de saúde.

Sentido a Rua Costa Sena, aos deparamos com o Largo de Coimbra, espaço composto por pela Igreja São Francisco de Assis, um dos mais belos templos da cidade, eleito uma das 7 maravilhas portuguesas do mundo, devido ao seu embelezamento artístico externo pelo medalhão representando São Francisco de Assis recebendo estíguas, atribuídas ao artista Aleijadinho. Em sua parte interna encontra-se também o trabalho de Mestre Athaide, além de decorações de xanegas, lírios, cabeças de anjo, dentre outras ornamentações artísticas. O largo chama atenção por sua beleza paisagística, com a composição da Casa de Gonzaga e da Feira de Artesanato de Pedra Sabão, que ao fundo da Igreja se vê o Pico do Itacolomy.

Subindo para Praça Tiradentes, sentido ao Museu de Ciência e Técnica da Escola de Minas de Ouro Preto, é possível se ter uma visão panorâmica da praça principal. A edificação foi o antigo Palácio dos Governadores, e hoje abriga o acervo químico, mineral, metalúrgico, geológico da Escola de Minas fundada no ano de 1876. Alguns passos mais a frente, nota-se o adro da Igreja de Nossa Senhora das Mercês e Misericórdia (Mercês de Cima). Além de sua beleza arquitetônica, observa-se que ali é um mirante para apreciar a o monumento paisagístico de uma parte da cidade, tendo ao fundo a Igreja de São Francisco de Paula.

REFERÊNCIAS:

ALMEIDA, Lucía Machado de. Paisagem de Ouro Preto. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2011.
 BANDEIRA, Manuel. Guia de Ouro Preto. 8ª ed. São Paulo: Global, 2015 [2003].
 OLIVEIRA, Myriam A. Ribeiro de, CAMPOS, Adalgiza Arantes. Barroco e Rococó nas Igrejas de Ouro Preto



BORÁRIO DE VISITAÇÃO

Museu da Inconfidência
 Praça Tiradentes, 139 – Centro.
 Ter-Dom: 12-18h. R\$ 10,00 | +55 (31) 3551-1121 / 3551-5233
www.facebook.com/MuseuInfarmacia

Sala Manoel da Costa Athaide – Anexo I. Rua Vereador Antônio Pereira, 53 – Centro.
 +55 (31) 3551-6023 | Ter-Dom: 12-18h. Não há taxa de visitação.
www.museudainconfidencia.gov.br

Museu do Oratório
 Adro da Igreja Nossa Senhora do Carmo, 28 – Centro.
 +55 (31) 3551-5369.
 Diariamente: 9:30-17:30h. R\$4,00
www.oratorio.com.br

Igreja de Nossa Senhora do Monte do Carmo
 Rua Brigadeiro Mosqueira, s/nº – Centro.
 +55 (31) 3551-2691
 Ter-Dom: 9-11h/13-16:45h – R\$3,00

Casa da Ópera, Ouro Preto
 Rua Brigadeiro Mosqueira, 4 – Centro | +55 (31) 3559-3224.
 Ter-Sex: 12-17:30h | Sáb: 12-16h. R\$ 2,00/ 1,00 meia entrada
www.casadaoperaop.wordpress.com

Museu da Farmácia
 Rua Costa Sena, 171 – Centro
 +55 (31) 3559-1630 | +55 (31) 3559-1628
 Ter-Sex: 13-17h
www.facebook.com/MuseuInfarmacia

Igreja de São Francisco de Assis
 Largo de Coimbra, s/nº – Centro.
 +55 (31) 3551-3282 / 3551-4661
 Ter-Dom: 8:30 – 12h / 13:30 -17h. R\$10,00/5,00 meia entrada
 Peças do Museu Aleijadinho no mesmo local durante a reforma do Santuário de N. Sra. da Conceição.
www.museualeijadinho.com.br

Casa de Tomás Antônio Gonzaga
 Rua Cláudio Manoel, 61 – Centro
 +55 (31) 3559-3256
 Seg-Sex: 9-18h
www.ouropreto.mg.gov.br

Museu de Ciência e Técnica da Escola de Minas da UFOP
 Praça Tiradentes, 20 – Centro
www.museu.em.ufop.br | +55 (31) 3559-3118 | Ter-Dom: 12-17h |
 R\$ 5,00 durante a semana/10,00 final de semana, com meia entrada.
 Pessoas acima de 60 anos não pagam.