

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
FACULDADE DE ENGENHARIA
MESTRADO EM AMBIENTE CONSTRUÍDO**

ANA CARLA DE CARVALHO

**CONVERGÊNCIAS CONTEMPORÂNEAS NAS CIDADES TOMBADAS: A
ASCENSÃO TURÍSTICA E O TRÁFEGO NA CIDADE DE TIRADENTES-MG**

**JUIZ DE FORA
2013**

ANA CARLA DE CARVALHO

**CONVERGÊNCIAS CONTEMPORÂNEAS NAS CIDADES TOMBADAS: A
ASCENSÃO TURÍSTICA E O TRÁFEGO NA CIDADE DE TIRADENTES-MG**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído, área de concentração: Projeto do Ambiente Construído, da Faculdade de Engenharia da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Ambiente Construído.

**Área de Concentração:
Ambiente Construído.**

Orientador: D.Sc. José Alberto Barroso Castañon

JUIZ DE FORA

2013

ANA CARLA DE CARVALHO

**CONVERGÊNCIAS CONTEMPORÂNEAS NAS CIDADES TOMBADAS: A
ASCENSÃO TURÍSTICA E O TRÁFEGO NA CIDADE DE TIRADENTES-MG**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído, área de concentração: Projeto do Ambiente Construído, da Faculdade de Engenharia da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Ambiente Construído.

Aprovada em 28 de fevereiro de 2013.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. José Alberto Barroso Castañon (Orientador)
Universidade Federal de Juiz de Fora

Profª Dra. Maria Aparecida SteinherzHippert
Universidade Federal de Juiz de Fora

Prof. Dr. Julio Cesar Ribeiro Sampaio
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Ao meu querido companheiro da jornada diária,
Luiz Fellipe da Gama Cunha.

À minha querida mãe, pelo seu amor
incondicional.

Todo meu amor e dedicação

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por mais um desafio cumprido, pela confiança nos momentos difíceis e pela perseverança em acreditar.

Aos meus pais, Angela e José Carlos, pela confiança e orgulho depositados em mim, fazendo com que eu me empenhasse, sempre, para lhes proporcionar alegria. Em especial, à minha querida mãe, que tanto me dedica amor e carinho, por todas as ligações diárias que me fazem ter certeza de sua companhia, mesmo que de longe.

À minha irmã Cris e a pequena Babi, pelos momentos de alegria nos finais de semana de descanso em Barra Mansa, na casa da mamãe.

Ao meu namorado, Luiz Felliipe, pelo apoio, companheirismo e paciência! Obrigada pelas vezes que me fez companhia na sala até de madrugada, só pra eu não ficar sozinha. Obrigada pelas vezes que me fez sentir mais segura com um simples carinho. Obrigada pela compreensão nos momentos difíceis. Obrigada por você ser meu grande amor!

Aos amigos do mestrado, em especial Marcela, Rachel, Luiz e Tati, que se tornaram grandes amigos, pra vida toda. Quanta afinidade, quanto amor! As amigas, lembranças de viagens inesquecíveis, passeios, congressos... Ao amigo Luiz, pela confiança no trabalho em conjunto! Obrigada por entrarem em minha vida!

Ao meu orientador, José Castañon, pela paciência e dedicação! Pelas inúmeras ajudas, pela amizade e confiança.

Aos professores, Julio Sampaio e Maria Aparecida, pelo aceite ao convite de participação na banca final.

Ao secretário Fabiano, pela paciência e ajudas necessárias.

À CAPES e à UFJF pelo apoio financeiro e concessão de bolsas.

Obrigada a todos por fazerem parte desta etapa da minha vida!

RESUMO

Em consequência à ascensão turística, nas últimas décadas as cidades tombadas tem passado por grandes transformações em seus aspectos econômicos, sociais e ambientais. As mudanças nas estruturas organizacional urbana, física do sítio histórico e política da administração municipal, geram preocupações com a preservação do patrimônio histórico. A atividade turística, nessas cidades, pode gerar excesso de demanda e causar transformações estruturais no município. O objetivo principal deste trabalho, portanto, é analisar e entender os impactos gerados pelo crescimento do número de pessoas e veículos sobre a estrutura urbana da cidade de Tiradentes-MG. Como objetivo secundário, busca-se entender a apropriação do turismo nos sítios tombados, realizando uma analogia com Tiradentes e diagnosticar a realidade da cidade, no que se refere a sua atual infraestrutura geral e aos órgãos gestores, atuantes no município. O método de pesquisa se apóia em três etapas, sendo elas: revisão bibliográfica, ou informações orais nos órgãos institucionais, análise urbana *in loco*, diagnosticando a estrutura e o funcionamento da cidade levantamento de tráfego, com a contagem volumétrica de veículos e a contagem de ocupação de veículos. A partir das informações coletadas em levantamento, somadas a revisão bibliográfica, esse trabalho propõe diretrizes de planejamento e projetos relacionados ao tráfego, na tentativa de minimizar os danos ao patrimônio cultural da cidade. As questões levantadas buscaram dar enfoque na conjuntura colonial protegida, de forma a enfatizar os elementos que envolvem e colocam em risco o patrimônio, não só em sua forma física, ou seja, ambiental, mas também social e econômica.

Palavras-chave: Turismo. Patrimônio. Tiradentes. Tráfego.

ABSTRACT

In Consequence of the rise tourism, in recent decades the historic cities have undergone major transformations in its aspects economic, social and environmental.Changes in organizational structures urban, physical of the historic site and political of the municipal administration, generating concerns about the preservation of historical heritage.The tourist activity in these cities can generate excess demand and cause structural changes in the county.The main objective of this study therefore is to analyze and understand the impacts generated by the growing number of people and vehicles on the urban structure of the city of Tiradentes-MG.As a secondary objective, seeks to understand the appropriation of tourism in historic cities, making an analogy with Tiradentes and diagnose the reality of the city in relation to its general infrastructure and its management institutional, operating in the municipality.The research method is based on three steps, namely: literature review, or oral information in institutional bodies, urban analysis in loco, diagnosing the structure and functioning of the city, and traffic survey, with the count volumetric of vehicles and the count of occupation of vehicles.From the information collected in the survey, together with the literature review, this study presents guidelines for planning and projects related to traffic, in an attempt to minimize damage to the cultural heritage of the city.The issues raised sought to focus on colonial conjuncture protected so as to emphasize the elements that involve and threaten the heritage, not only in its physical form, in the other words, environmental, but also social and economic.

Keywords:Tourism. Heritage. Tiradentes. Traffic.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Conformação Urbana em Coimbra – Portugal.....	23
Figura 2 - Conformação Urbana em Tiradentes (MG).....	24
Figura 3 - Imagem Representativa do Desenho das Vias nas Cidades Coloniais Brasileiras.....	27
Figura 4 - Largo das Forras, Tiradentes-MG.....	28
Figura 5 - Largo das Mercês, Tiradentes-MG.....	28
Figura 6 - Malha Urbana de Tiradentes - séc. XVII até meados do Séc. XIX.....	33
Figura 7 - Malha Urbana de Tiradentes, 1939.....	34
Figura 8 - Malha Urbana de Tiradentes, 1980.....	35
Figura 9 - Imóvel Localizado na Rua Jogo de Bola.....	36
Figura 10 - Imóvel Localizado na Rua Direita.....	36
Figura 11 - Santuário da Santíssima Trindade.....	38
Figura 12 - Igreja de São Francisco.....	39
Figura 13 - Mapa Esquemático com Demarcação dos Principais Edifícios Tombados de Tiradentes.....	39
Figura 14 - Rua da Câmara.....	40
Figura 15 - Bairro Cascalho, Tiradentes – MG.....	41
Figura 16 - Av. Governador Israel Pinheiro, Tiradentes – MG.....	42
Figura 17 - Mapa da Divisão dos 8 Setores de Tiradentes.....	55
Figura 18 - Configuração da rua e calçadas em Tiradentes – MG.....	77
Figura 19 - Rua Direita, Tiradentes – MG.....	80
Figura 20 - Mapa de Trânsito – Mostra de Cinema de 2013.....	110
Figura 21 - Largo das Forras – Mostra de Cinema de 2013.....	111
Figura 22 -Largo das Mercês – Mostra de Cinema de 2013.....	111
Figura 23 - Demarcação das Áreas de Implantação dos Eventos – Mostra de Cinema de 2013.....	112
Figura 24 - Demarcação do Perímetro Histórico Adensado e do Perímetro Histórico Percebido.....	115

Figura 25 - Operação Diária das Vias.....	116
Figura 26 - Trajeto dos Ônibus.....	118
Figura 27 -Largo das Forras.....	119
Figura 28 -Rua Ministro Gabriel Passos.....	120
Figura 29 - Rua Direita.....	120
Figura 30 - Rua da Câmara.....	121
Figura 31 - Vias Concedidas para Tráfego de Caminhões no Centro Histórico Adensado.....	122
Figura 32 - Mapa com Demarcação da Concentração de Pousadas e Comércio.....	123
Figura 33 -Estacionamentos e Pontos de Taxis e Charretes Existentes.....	125
Figura 34 -Estacionamento Rotativo Localizado na Rua Ministro Gabriel Passos.....	126
Figura 35 - Avenida Governador Israel Pinheiro.....	127
Figura 36 -Estação Ferroviária.....	128
Figura 37 - Área Livre para Estacionamento – Estação Ferroviária.....	128
Figura 38 -Marcação dos Acessos ao Centro Histórico Adensado.....	152
Figura 39 -Marcação das Áreas de Estacionamento para Moradores do Centro Histórico Adensado.....	153
Figura 40 - Pontos de Fiscalização e Novos Trajetos.....	154
Figura 41 - Proposta para Percurso dos Ônibus.....	155
Figura 42 - Localização dos Estacionamentos Rotativos e nas Vias.....	156
Figura 43 - Estacionamento – Rua do Chafariz.....	157
Figura 44 -Percurso do Trem – Área Diagnosticada para Estacionamentos Externos à Área Urbana de Tiradentes.....	158

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Gráfico para o Modo Automóvel – Acesso à Tiradentes.....	144
Gráfico 2 - Gráfico para o Modo Automóvel – Saída de Tiradentes.....	145
Gráfico 3 - Gráfico para o Modo Motocicleta – Acesso à Tiradentes.....	146
Gráfico 4 - Gráfico para o Modo Motocicleta – Saída de Tiradentes.....	147
Gráfico 5 - Gráfico para o Modo Caminhão – Acesso à Tiradentes.....	148
Gráfico 6 - Gráfico para o Modo Caminhão – Saída de Tiradentes.....	149

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 -Classificação dos Eventos Relacionando suas Principais Estruturas (apresentação–público–espaço).....	72
---	----

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Largura das Vias.....	117
Tabela 2 - Quantificação de Pousadas e Residências no Centro Histórico Adensado.....	124
Tabela 3 - Contagem Volumétrica (acesso Tiradentes) – 10h/11h - 16/01/13.....	129
Tabela 4 - Contagem Volumétrica (acesso Tiradentes) – 15h/16h - 16/01/13.....	129
Tabela 5 - Contagem Volumétrica (acesso Tiradentes) – 19h/20h - 16/01/13.....	130
Tabela 6 - Contagem Volumétrica (saída Tiradentes) – 10h/11h - 16/01/13.....	130
Tabela 7 - Contagem Volumétrica (saída Tiradentes) – 15h/16h- 16/01/13.....	130
Tabela 8 - Contagem Volumétrica (saída Tiradentes) – 19h/20h- 16/01/13.....	131
Tabela 9 - Contagem Volumétrica (acesso Tiradentes) – 10h/11h - 19/01/13.....	131
Tabela 10 - Contagem Volumétrica (acesso Tiradentes) – 15h/16h - 19/01/13.....	131
Tabela 11 - Contagem Volumétrica (acesso Tiradentes) – 19h/20h - 19/01/13.....	132
Tabela 12 - Contagem Volumétrica (saída Tiradentes) – 10h/11h - 19/01/13.....	132
Tabela 13 - Contagem Volumétrica (saída Tiradentes) – 15h/16h - 19/01/13.....	132
Tabela 14 - Contagem Volumétrica (saída Tiradentes) – 19h/20h - 19/01/13.....	133
Tabela 15 - Contagem Volumétrica (acesso Tiradentes) – 10h/11h - 23/01/13.....	133
Tabela 16 - Contagem Volumétrica (acesso Tiradentes) – 15h/16h - 23/01/13.....	133
Tabela 17 - Contagem Volumétrica (acesso Tiradentes) – 19h/20h - 23/01/13.....	134
Tabela 18 - Contagem Volumétrica (saída Tiradentes) – 10h/11h - 23/01/13.....	134
Tabela 19 - Contagem Volumétrica (saída Tiradentes) – 15h/16h - 23/01/13.....	134
Tabela 20 - Contagem Volumétrica (saída Tiradentes) – 19h/20h - 23/01/13.....	135
Tabela 21 - Ocupação de Veículos (acesso Tiradentes) – 11h/12h – 16/01/13.....	135
Tabela 22 - Ocupação de Veículos (acesso Tiradentes) – 16h/17h – 16/01/13.....	136
Tabela 23 - Ocupação de Veículos (acesso Tiradentes) – 20h/21h - 16/01/13.....	136
Tabela 24 - Ocupação de Veículos (saída Tiradentes) – 11h/12h - 16/01/13.....	137
Tabela 25 - Ocupação de Veículos (saída Tiradentes) – 16h/17h - 16/01/13.....	137
Tabela 26 - Ocupação de Veículos (saída Tiradentes) – 20h/21h - 16/01/13.....	137

Tabela 27 - Ocupação de Veículos (acesso Tiradentes) – 11h/12h – 19/01/13.....	138
Tabela 28 - Ocupação de Veículos (acesso Tiradentes) – 16h/17h – 19/01/13.....	138
Tabela 29 - Ocupação de Veículos (acesso Tiradentes) – 20h/21h - 19/01/13.....	139
Tabela 30 - Ocupação de Veículos (saída Tiradentes) – 11h/12h - 19/01/13.....	139
Tabela 31 - Ocupação de Veículos (saída Tiradentes) – 16h/17h - 19/01/13.....	140
Tabela 32 - Ocupação de Veículos (saída Tiradentes) – 20h/21h - 19/01/13.....	140
Tabela 33 - Ocupação de Veículos (acesso Tiradentes) – 11h/12h – 23/01/13.....	141
Tabela 34 - Ocupação de Veículos (acesso Tiradentes) – 16h/17h – 23/01/13.....	141
Tabela 35 - Ocupação de Veículos (acesso Tiradentes) – 20h/21h - 23/01/13.....	141
Tabela 36 - Ocupação de Veículos (saída Tiradentes) – 11h/12h - 23/01/13.....	142
Tabela 37 - Ocupação de Veículos (saída Tiradentes) – 16h/17h - 23/01/13.....	142
Tabela 38 - Ocupação de Veículos (saída Tiradentes) – 20h/21h - 23/01/13.....	143
Tabela 39 - Média de Ocupação de Veículos (acesso Tiradentes).....	150
Tabela 40 - Média de Ocupação de Veículos (saída Tiradentes).....	150

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO.....	15
1.1.	CONSIDERAÇÕES INICIAIS.....	15
1.2.	OBJETIVOS.....	16
1.2.1.	Objetivo Principal.....	16
1.2.2.	Objetivos Secundários.....	16
1.3.	ESTRUTURA DO TRABALHO.....	17
2.	A CIDADE COLONIAL BRASILEIRA E SUA CONFIGURAÇÃO URBANA.....	19
2.1.	A HERANÇA PORTUGUESA NO DESENHO URBANO DAS CIDADES BRASILEIRAS.....	19
2.2.	TIRADENTES-MG: ORIGEM URBANA (HISTÓRIA E TRAJETÓRIA).....	31
2.3.	CARACTERIZAÇÃO URBANA DE TIRADENTES: CIDADE COLONIAL X CIDADE CONTEMPORÂNEA.....	37
3.	A CIDADE TOMBADA: FUNDAMENTAÇÕES TEÓRICAS E NORMAS DE PRESERVAÇÃO.....	45
3.1.	ORIGEM DAS POLÍTICAS DE PROTEÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL.....	45
3.2.	CARTAS PATRIMONIAIS – DISCUSSÕES REFERENTES AOS SÍTIOS HISTÓRICOS.....	48
3.3.	POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO NA CIDADE DE TIRADENTES.....	52
4.	O SETOR TURÍSTICO X SÍTIOS TOMBADOS.....	57
4.1.	A INSERÇÃO DO SETOR TURÍSTICO NA ECONOMIA DAS CIDADES PATRIMONIAIS.....	57
4.2.	O TURISMO E A VALORIZAÇÃO DOS CENTROS TOMBADOS.....	60

4.3.	IMPLICAÇÕES DO CRESCIMENTO TURÍSTICO NUM SÍTIO TOMBADO.....	62
4.3.1.	Polos Geradores de Viagens.....	67
4.3.2.	Eventos.....	70
4.3.3.	Mobilidade e Acessibilidade Urbana.....	75
5.	TIRADENTES: CIDADE TURÍSTICA E PATRIMONIAL.....	82
5.1.	ÍNDICE DE COMPETITIVIDADE DO TURISMO NACIONAL.....	82
5.2.	A CIDADE E SUA DINÂMICA TURÍSTICA.....	85
5.3.	OS EVENTOS: CARACTERIZAÇÃO, IMPLICAÇÕES E REGULAMENTOS.....	92
6.	METODOLOGIA DA PESQUISA.....	99
6.1.	CARACTERIZAÇÃO DO PROBLEMA.....	99
6.2.	ESTRATÉGIAS DE PESQUISA.....	99
6.2.1.	Primeira Etapa: Pesquisa Bibliográfica.....	100
6.2.2.	Segunda Etapa: Análise Urbana <i>in loco</i>	101
6.2.3.	Terceira Etapa: Levantamento de Tráfego.....	103
6.2.3.1.	Contagens Volumétricas de Veículos.....	103
6.2.3.2.	Ocupação de Veículos.....	104
6.2.4.	Quarta Etapa: Propostas de Planejamento do Trânsito.....	105
7.	APLICAÇÃO DO MÉTODO PROPOSTO EM DIAGNÓSTICOS E PROPOSIÇÕES: EVENTOS DE GRANDE PORTE.....	107
7.1.	APLICAÇÃO: MOSTRA DE CINEMA DE TIRADENTES.....	107
7.2.	DIAGNÓSTICO: ENTREVISTAS NÃO ESTRUTURADAS.....	108
7.2.1.	Entrevistas Realizadas na Prefeitura.....	108
7.2.2.	Entrevistas Realizadas no IPHAN.....	112
7.2.3.	Entrevistas Realizadas na Secretaria de Turismo.....	113
7.3.	DIAGNÓSTICO: ANÁLISE URBANA <i>IN LOCO</i>	113

7.3.1.	Definição do Perímetro Histórico Adensado e Percebido.....	113
7.3.2.	Identificação dos Fluxos/Direções do Tráfego.....	115
7.3.3.	Identificação das Larguras das Vias.....	117
7.3.4.	Identificação do Trajeto dos Ônibus.....	117
7.3.5.	Identificação das Áreas de Conflito de Automóveis.....	119
7.3.6.	Identificação das Áreas de Carga e Descarga.....	121
7.3.7.	Identificação das Áreas da Cidade com Maior Concentração de Pousadas..... e Comércio	122
7.3.8.	Quantificação de Pousadas e Residências no Centro Histórico Adensado.....	124
7.3.9.	Identificação de Estacionamentos e Pontos de Taxi e Charretes.....	125
7.3.10.	Identificação de Áreas Vagas para Estacionamentos.....	126
7.4.	DIAGNÓSTICO: LEVANTAMENTO DE TRÁFEGO.....	129
7.4.1.	Contagem Volumétrica de Veículos.....	129
7.4.2.	Ocupação de Veículos.....	135
7.4.3.	Discussão.....	143
7.5.	PROPOSIÇÕES: PROPOSTA DE PLANEJAMENTO DO TRÁFEGO.....	151
8.	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	159
8.1.	ANÁLISES E CONCLUSÕES.....	159
	REFERÊNCIAS.....	162
	ANEXO A – TABELA PARA CONTAGEM VOLUMÉTRICA DE VEÍCULOS.....	171
	ANEXO B – TABELA DE OCUPAÇÃO DE VEÍCULOS.....	172

1. INTRODUÇÃO

1.1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A preservação de um centro histórico é uma atividade relacionada a diversos aspectos, que envolvem conhecimentos sobre os materiais e técnicas construtivas, agentes de degradação, características do solo e, principalmente, a utilização dos espaços, visto que a conservação de um conjunto tombado envolve diversos fatores, estes, relacionados à dinâmica do local.

Em meio à globalização que caracteriza as cidades na atualidade, os centros tombados ressurgem como cidades impulsionadoras do turismo. Diante desta realidade contemporânea, estas cidades passam por grandes transformações nos aspectos econômicos, sociais e ambientais. Nas últimas décadas, as mudanças nas estruturas organizacional urbana, física do sítio histórico e política da administração municipal, geraram preocupações com a preservação do patrimônio histórico.

A ascensão do turismo nas cidades tombadas pode gerar excesso de demanda, elevando o número de pessoas e veículos na cidade, provocando a expansão urbana, criando polos geradores de viagens e causando mudanças funcionais e estruturais no município. A cidade passa a enfrentar problemas urbanos, antes inexistentes, relacionados à mobilidade e acessibilidade urbana, aos altos fluxos de veículos, aos congestionamentos, a descaracterização arquitetônica do sítio tombado e entorno, entre outros.

Este trabalho centra os estudos na cidade de Tiradentes, em Minas Gerais. Optou-se por este município, devido ao seu grande crescimento turístico das duas últimas décadas, que trouxe a cidade diversos problemas, característicos de uma cidade que cresce sem um plano estruturador de infraestrutura.

Atualmente, o município possui diversos programas e organizações que priorizam o desenvolvimento do setor turístico, entretanto são raras, ou fracassadas as iniciativas de projetos de infraestrutura geral para a cidade. E, portanto, o município vem sofrendo sobrecargas e irregularidades em seu patrimônio tombado. Tal fato, já se

tornou evidente, até mesmo diante do corpo gestor municipal, contudo as ações para benefícios da cidade ainda são poucas e ineficientes.

A cidade, há dezesseis anos é palco de dois grandes eventos nacionais, a Mostra de Cinema e o Festival de Gastronomia, entre diversos outros eventos que acontecem durante todo o ano. Estes eventos atraem para a cidade uma população flutuante acima de sua capacidade, gerando, conseqüentemente, um trânsito insustentável, visto sua posição de cidade tombada, pois coloca em risco o patrimônio edificado e desconfigura a paisagem histórica.

Portanto, esta pesquisa é impulsionada pela defesa do conjunto tombado de Tiradentes, que devido seu porte pequeno e suas características urbanas barrocas, com ruas estreitas e irregulares, se destoam da atual realidade que atingem as cidades históricas, a realidade turística e conseqüentemente, o excesso de demanda. Assim, neste trabalho, além dos estudos bibliográficos e levantamentos no local, busca-se uma proposta, ou um plano viário para amenizar os efeitos do turismo em massa na cidade.

1.2. OBJETIVOS

1.2.1. Objetivo Principal

O objetivo principal desta pesquisa é analisar e entender os impactos gerados pelo crescimento do número de pessoas e veículos sobre a estrutura urbana da cidade tombada.

1.2.2. Objetivos Secundários

Como objetivo secundário, busca-se entender como o turismo vem sendo desenvolvido nas cidades patrimoniais, a partir da revisão bibliográfica, de forma a

entender como ele tem se apropriado desses sítios tombados e diante disto, realizar uma analogia com Tiradentes-MG.

Almeja-se realizar um diagnostico da realidade residida na cidade de Tiradentes, conhecendo sua atual infraestrutura geral e seus órgãos gestores, entendendo a função de cada um, distinguindo seus trabalhos e abrangendo suas expectativas para o município.

Além disto, pretende-se propor um plano de tráfego para os dias de eventos na cidade, de forma a contribuir para o melhor funcionamento urbano do sitio tombado, minimizando os danos aos bens protegidos e proporcionando qualidade de vida a população, simultaneamente.

1.3. ESTRUTURA DO TRABALHO

Este trabalho foi estruturado a partir de seis fases, compostas pela introdução, revisão da literatura, contextualização, estratégia de pesquisa, aplicação e considerações finais. A partir disto, o trabalho se dividiu em oito capítulos, descritos a seguir.

O primeiro capítulo – *introdução* – é composto pelas considerações iniciais que justificam o tema, seguidas pelos objetivos do trabalho e sua estruturação.

No capítulo seguinte – *a cidade colonial brasileira e sua configuração urbana* – estuda-se, a partir de revisão da literatura, a conformação urbana da cidade colonial brasileira, analisando as influências portuguesas nesta estrutura. Assim, de forma integrativa, dá-se continuidade neste capítulo com a histórica de Tiradentes, desde sua origem urbana até sua atual configuração econômica. Fecha-se o capítulo com a caracterização da cidade, com dados sobre sua estrutura física e social, abordando sua atual relação territorial, entre centro tombado e periferia.

O terceiro capítulo - *a cidade tombada: fundamentações teóricas e normas de preservação* - faz referência às políticas patrimoniais, desde a origem de suas fundamentações até as atuais políticas de aplicação, a partir da exploração de Cartas Patrimoniais referentes aos sítios tombados. Torna-se importante este estudo, na maneira que a evolução destes conceitos e sua atual abrangência afirmam a importância

de se preservar e valorizar, acima de diversos outros interesses, o patrimônio cultural. Ainda, é tratado neste capítulo, das políticas legais aplicadas na cidade de Tiradentes.

O capítulo subsequente - *o setor turístico x sítios tombados* - é composto por pesquisas de literatura, referentes à inserção do setor turístico nas cidades patrimoniais, seguidos pelas referências de apropriação do turismo no centro tombado. Aborda-se também, as implicações geradas pelo turismo nestas cidades, no que se refere à introdução de empreendimentos e eventos à dinâmica do município e aos problemas com a mobilidade e acessibilidade urbana no sítio protegido.

No capítulo cinco - *Tiradentes: cidade turística e patrimonial* – faz-se a contextualização da cidade, abordando o turismo e sua dinâmica de interação no local. Refere-se, então, à colocação de Tiradentes no Índice de Competitividade Nacional, percorrendo sobre os diversos itens analisados para a inserção da cidade neste catálogo. A partir desta referência, expõe-se a pesquisa realizada na cidade, de maneira a abordar itens levantados pelo Índice, além de diversos outros aspectos relevantes para este trabalho, como o levantamento e abrangência dos órgãos gestores em atividade no município. Para fechar, é aludida a relação dos eventos com a cidade, levantando as políticas referentes à sua execução e expondo os problemas relacionados à sua inserção na cidade.

A estratégia de pesquisa é apresentada no capítulo seis – *Metodologia da Pesquisa*. Neste capítulo, expõe-se o problema e a partir disto, discorre-se sobre a forma como a pesquisa de dados e levantamentos no local é realizada, além de expor sobre a idealização de propostas de planejamento para o problema levantado.

As informações, os dados levantados e as proposições de projetos são expostos no capítulo sete. Este capítulo, intitulado - *Aplicação do Método Proposto em Diagnósticos e Proposições: Eventos de Grande Porte* – compõe-se da justificativa pela escolha da Mostra de Cinema para aplicação, das entrevistas no local, dos diagnósticos urbanos, da amostra quantitativa e do plano proposto.

O último capítulo – *Considerações Finais* - é composto pelas análises e conclusões do trabalho, além de expor recomendações para futuras pesquisas.

2. A CIDADE COLONIAL BRASILEIRA E SUA CONFIGURAÇÃO URBANA

2.1. A HERANÇA PORTUGUESA NO DESENHO URBANO DAS CIDADES BRASILEIRAS

A configuração das cidades do período colonial brasileiro tem fortes influências da estrutura urbana portuguesa em sua configuração. De acordo com Teixeira (2000),

[...] os traçados urbanos quinhentistas e seiscentistas brasileiros vão afirmando a crescente regularidade e geometrização do urbanismo de origem portuguesa. Os traçados setecentistas que se desenvolvem quer no Brasil quer em Portugal representam o aparente triunfo e predomínio da racionalidade sobre os outros princípios vernáculos de estruturação urbana.

De acordo com Bruna (2006) “[...] as vilas e cidades luso-brasileiras foram planejadas de acordo com a herança recebida, seguindo um paradigma urbanístico e ambiental específico do povo lusitano”.

Torna-se de grande importância a realização de um breve histórico sobre as principais características do urbanismo português e as heranças importadas pela colônia brasileira. De forma a compreender a formação urbana das primeiras cidades do Brasil, estas que, atualmente configuram-se como Cidades Tombadas e Patrimônio Cultural do país a ser protegido.

Portugal teve, em parte da sua origem urbana, influências do planejamento romano. Contudo, após a conquista cristã, o sistema urbano da maior parte do território foi reorganizado. Algumas cidades decaíram, outras foram revitalizadas por meio da reestruturação da vida monástica e eclesiástica e através da reorganização das atividades mercantis (TEIXEIRA, 1993).

Ainda de acordo com Teixeira (1993), as descobertas marítimas dos séculos XV e XVI, deram início a uma nova fase de desenvolvimento urbano em Portugal. O comércio se desenvolveu e garantiu benefícios, principalmente, para as cidades portuárias. Transformações em Lisboa, Porto, Setúbal, Aveiro ou Viana do Castelo são exemplos de cidades portuárias que se expandiram ou que foram profundamente reestruturadas no decorrer dos séculos XV e XVI.

Em 1755, a história de Lisboa ficou marcada pelo terremoto que destruiu quase toda a velha cidade, que ainda vivia os últimos dias de sua fase gloriosa (FRANÇA, 1989). Tal fato marcou a narrativa do país inteiro, pois logo após a destruição é iniciada, num caráter formal, o Estilo Pombalino, assim nomeado pela historiografia portuguesa. Três princípios fundamentais são correspondentes a este período: a simplicidade, a proporção e o acordo (MELO, 2001).

Bruna (2006) relata que, neste período, a administração Portuguesa (coroa) utilizou-se de ações administrativas focadas no planejamento urbano como principal instrumento. Este planejamento seguiu-se pelas colônias, sobretudo no Brasil, sendo executadas por seus representantes. Marcou-se assim, a fase pombalina em Portugal, refletida no Brasil, que passou a sofrer os paradigmas urbanísticos e ambientais lusitanos quando teve o planejamento e fundação de suas cidades ligadas ao Marquês de Pombal.

Eugénio dos Santos e Mardel, arquitetos presentes na reconstrução de Lisboa, articularam um urbanismo que é um importante exemplo europeu setecentista e tornou-se o modelo para outras intervenções urbanas, quer em Portugal, quer nas colônias, como no Brasil. Eugénio dos Santos responde aos preceitos da conveniência e economia em seus projetos, defendendo a ideia de que, quanto mais simétrico, regular e simples o projeto, menos oneroso ele se torna (FRANÇA, 1989).

De fato, considera-se que as cidades portuguesas contemplamos princípios teóricos e as intervenções urbanas desenvolvidas em diferentes regiões da Europa, sendo o urbanismo português cada vez mais racional e identificado com a cultura urbana europeia de raiz erudita. De acordo com Teixeira (2000),

[...] a cidade portuguesa é o resultado de várias influências e de várias concepções de espaço, que nela confluem e se sintetizam. Por um lado, uma concepção de espaço de natureza mediterrânica, vernácula e muito ligada à estrutura do território, que pode ser verificado nas cidades gregas, em que o elemento essencial, são os edifícios localizados em posições dominantes, que dão sentido e estruturam os espaços urbanos envolventes.

Em suma, pode-se destacar no urbanismo Português vários aspectos, tais como: diferentes influências e concepções de espaço na sua origem; critérios de seleção dos locais para a construção das cidades; escolha dos sítios topograficamente dominantes para a implantação dos núcleos urbanos; íntima articulação do seu traçado com a

topografia; malhas urbanas diferenciadas, ou seja, núcleos distintos que se desenvolvem de acordo com sua necessidade e economia; localização de edifícios de caráter religioso, civil ou militar em sintonia com as particularidades topográficas e o papel destes edifícios na estruturação dos traçados urbanos; lenta estruturação formal das praças urbanas; constância da estrutura de loteamento e das tipologias construtivas a ela associadas; e por fim, processo de planejamento e de construção da cidade, que se concretiza no confronto com a estrutura física natural do território (TEIXEIRA, 2000).

Pode-se afirmar que o urbanismo português harmoniza num todo coerente as formas de fazer a cidade na busca, sempre, de sua especificidade.

Nas Figura 1 e 2, a relação do traçado urbano com a topografia é percebida na cidade de Coimbra/Portugal e na cidade de Tiradentes (MG)/Brasil, respectivamente.



Figura 1: Conformação Urbana em Coimbra - Portugal

Fonte: <http://www.rotadoperegrino.com/cultura/coimbra/>
Acesso em: 16 nov. 2011.



Figura 2: Conformação Urbana em Tiradentes (MG)

Fonte: Autor, 2011

Pode-se observar que o desenho das cidades brasileiras caracteriza-se pela ordenação do traçado orgânico desenvolvido em Portugal. De fato, nota-se que no Brasil constroem-se os primeiros arraiais sempre de acordo com um plano, considerando as particularidades do sítio e explorando-as, quer no que se refere ao ordenamento do traçado, quer à localização dos principais edifícios e funções urbanas (TEIXEIRA, 2009).

Smith (1955) *apud* Del Brenna (1982), afirma que, inicialmente, a estrutura urbana desenvolvida por Portugal no Brasil se baseava nos conceitos antigos pertencentes à Idade Média, apesar da realidade Renascentista vivida no país e em toda Europa na época. O autor destaca que a configuração urbana era estruturada por ruas tortuosas e bairros congestionados, sendo o sistema utilizado na colônia similar a cidade medieval, onde construíam-se sobre uma eminência fortificada, com todas as suas limitações, diferente do que se construía nos territórios vizinhos de conquista espanhola, em que o arruamento de desenhava numa estrutura de um esquema em xadrez.

Ainda de acordo com Smith (1955) *apud* DelBrenna (1982), os colonizadores portugueses,

[...] para onde quer que fossem, levavam consigo a tradição nacional de cidade alta e baixa, das ladeiras íngremes e tortuosas que as ligavam entre si, e das capelas e fortes espalhados pelas alturas sobranceiros aos terreiros compridos e irregulares de forma, à volta dos quais se alinhavam as igrejas e as moradas estreitas e altas.

Sant'ana (2002), destaca que a colonização na América Latina pode ser dividida em duas realidades distintas: a América Portuguesa e a América Espanhola. O planejamento português desenvolveu uma estrutura urbana de caráter desordenado, em contraposição ao planejamento espanhol que obedeceu a uma legislação específica, com traçado geométrico. Segundo o autor, os portugueses não inovaram em nada no planejamento de cidades nos novos países, ou seja, nas colônias, pois seu planejamento se limitava às ordens do Reino, que cuidavam mais da arquitetura e menos da fundação de cidades.

Contudo, Sant'ana (2002) afirma que o urbanismo português não se resume numa estrutura simples e totalmente arcaica e sim num resultado de longa e metódica experiência de criação natural das cidades. Sendo assim, segundo tal observação, pode-se constatar que a cidade orgânica portuguesa, com suas características medievais, tende para a cidade perfeita, ou seja, aquela em que cada um dos elementos exerce sua função natural.

O que pode-se afirmar é que a configuração urbana desenvolvida por Portugal na colônia brasileira não seguiu a ordenação geométrica espanhola, não se afirma entretanto, que sua conformação foi desenvolvida sem fundamentos. Nota-se que seu planejamento urbano segue a estrutura de apropriação territorial.

Sant'ana (2002), destaca que a América portuguesa teve sim, como a América espanhola, um código de regularização em suas cidades a partir do século XVII e com maiores proporções no século seguinte com a política de Pombal. Esta, que recomendou inúmeras vilas com um traçado semelhante à quadrícula espanhola.

Bruna (2006), destaca que há diversas controvérsias em relação à real posição da metrópole portuguesa em sua administração urbana na colônia brasileira. Afirma que, diante de distintas argumentações, pode-se pensar que não houve planejamento urbano e ambiental, destacando que o planejamento se fez presente já nas primeiras cidades luso-brasileiras pois, segundo Delson (1997), o primeiro governador geral do Brasil já trouxera consigo um plano geométrico para a cidade de Salvador e, em 1549, já estabeleceu um modelo institucional e administrativo português, com relação ao poder municipal.

No que refere ao período Pombalino no Brasil (século XVIII), foi estabelecida uma política de modificações rigorosas para o traçado urbano e arquitetônico das cidades e das vilas. Regras de alinhamento e ordenamento do traçado urbano foram estabelecidas, na qual a praça tinha uma função estruturadora e a igreja, o pelourinho, a casa da câmara, a cadeia e outras edificações públicas tinham sua localização demarcada. Para os lotes individuais, ou seja, o casario residencial, o alinhamento com a via era primordial, além de obedecer ao mesmo aspecto externo, proporcionando continuidade (SANT'ANA, 2002).

Teixeira (2009), afirma que a morfologia das cidades de origem portuguesa possui características específicas em relação a outras culturas. Estas se mostram nas formas de adaptação ao sítio, na escolha de localização de edifícios singulares, no traçado das vias, na localização de praças e na formação do espaço urbano. A escolha da localização e sítio da cidade portuguesa era fator essencial, sendo esta definida a partir da função que a cidade iria exercer (comerciais, portuária, administrativa, etc.).

De acordo com Teixeira (2000), há dois tipos de ocupação no território colonial brasileiro. Uma ocupação erudita, guiada pela gestão pública da metrópole portuguesa e outra vernacular efetivada livremente pela população. Porém, de acordo com Bruna (2006), a ocupação vernacular acabou por ser remodelada pela coroa real devido a diferentes incidentes como incêndio e inundação ou, principalmente, por ordem da câmara local ou, ainda, sob as ordens Pombalinas.

Os primeiros arraiais mineiros surgiram com a descoberta do ouro na região. A configuração urbana destas futuras vilas, como Tiradentes, por exemplo, foi sendo formada pelas estradas, encruzilhadas e travessias de cursos d'água, à margem dos locais onde o ouro era encontrado (BAETA, 1998).

A Coroa Portuguesa era responsável pela organização efetiva das vilas pois, através de Cartas Régias definia, seguindo os princípios Pombalinos, sua estrutura urbana. Para os edifícios habitacionais, buscava-se a concentração em linha reta, no intuito de terem ruas largas e direitas. Igualmente à configuração portuguesa, contemplavam-se na colônia brasileira, edificações fabricadas de maneira uniforme na parte exterior, ainda que internamente a liberdade construtiva fosse permitida ao proprietário (BARBOSA, 2004).

A conformação das ruas nas colônias se dava por edificações civis, ou seja, casas de frente para a rua. Eram conjuntos muito coerentes, dialogando lote e edifício. Observa-se que os terrenos urbanos, de certa forma, eram desenhados de acordo com a arquitetura que iria receber, destacando-se, portanto, a interdependência entre arquitetura e lote urbano. As ruas possuíam caráter uniforme, com casas térreas, em sua maioria, e os sobrados (residências nobres ou edifícios institucionais), todos construídos sobre o alinhamento das vias públicas e sobre os limites laterais do terreno (SILVA, 2006).

Na Figura 3, a seguir, Silva (2006) representa a configuração das vias e sua interdependência com as testadas das fachadas.



Figura 3: Imagem Representativa do Desenho das Vias nas Cidades Coloniais Brasileiras

Fonte: Silva, 2006.

No que se refere ao desenho urbano de Tiradentes, no início de sua formação, se destacam as duas grandes áreas localizadas no extremo da vila, o largo das Forras, visto na Figura 4, e o largo das Mercês, visto na Figura 5, que precediam a entrada dos viajantes. Estes espaços configuravam-se com características espaciais de terreiros, local de transição entre as estradas e as ruas, entre o espaço civilizado urbano e a mata, além de firmar uma posição articuladora da conformação urbana que se inicia (BITTENCOURT, 1999 *apud* SALGADO, 2007).



Figura 4: Largo das Forras, Tiradentes-MG

Fonte: Autor, 2013.



Figura 5: Largo das Mercês, Tiradentes-MG

Fonte: Autor, 2013.

A configuração da malha urbana de Tiradentes é marcada pela importância das Igrejas na sua conformação, uma vez que, todas as vias são direcionadas as elas, demarcando suas ligações. Assim, o núcleo urbano original era concentrado, ou seja, com poucos quarteirões, estes de tamanhos e formas diversas, devido ao traçado irregular das ruas (CAMPOS, 2004).

Podem-se citar características em destaque constatadas nas cidades coloniais brasileiras, tais como,

[...] a lógica das suas localizações, nas especificidades topográficas dos sítios em geral, na relação que estabelecem com o território, na estrutura global da cidade e nas suas principais linhas estruturantes, nas características do traçado, na estrutura de quarteirões e na estrutura de loteamento, nas suas características arquitetônicas, vernáculas ou eruditas (TEIXEIRA, 2000).

Vale ressaltar que a arquitetura vernácula está mais presente em Minas Gerais, pois a arquitetura e o espaço urbano mineiro tem em seu molde complicações como a falta de técnicas e materiais, visto o seu significativo isolamento diante das cidades litorâneas. Segundo Baeta (1998), nestas cidades, diferente do que ocorria no interior, as obras eram executadas por arquitetos de renome, além dos altos recursos disponibilizados. Assim, em Minas produziu-se uma arquitetura menos monumental para os edifícios institucionais e para as igrejas e de um modo simples e até mesmo improvisado para o casario.

Baeta (1998), destaca que o desenvolvimento da arquitetura e das artes se moldava num ritmo coletivo, num universo criativo de improvisações, de maneira a suprir as próprias imperfeições de técnicas e de materiais (pau-a-pique ou adobe). Contudo, a simplicidade da arquitetura é vista somente no exterior. No interior nota-se grande apuro artístico, guardando um grande mistério, típico à arte barroca.

Visto a referência de uma arquitetura vernácula, acima descrita, vale ressaltar a afirmação defendida pelos intelectuais modernistas do início século XX. Eles proferiam que as cidades coloniais mineiras “simbolizavam lugares onde se teriam originado os traços tipicamente brasileiros do primeiro estilo nacional, sem qualquer vestígio das influências europeias” (LIMA, 2008). Em sua concepção, o grupo relatava que,

[...] os núcleos coloniais do século XVIII representavam o testemunho de que o povo brasileiro tinha uma cultura própria que estava presente nos traçados urbanos e nas características arquitetônicas e artísticas de todo um conjunto, e não apenas de um elemento separado e isolado, diferentemente dos monumentos históricos e arquitetônicos.

Torna-se aceitável a afirmação levantada pelos intelectuais modernistas, considerando que a imagem da cidade é formada, de acordo com Baeta (1998), pela junção do seu plano estruturador e seu universo cultural e artístico. Assim, pode-se

afirmar que as cidades mineiras, como Tiradentes, tem sua imagem urbana diretamente relacionada à realidade cultural da capitania das Minas Gerais e de acordo com os preceitos do barroco mineiro.

Outro ponto que pode ser considerado, em relação à afirmação dos modernistas, é a contribuição das Ordens Terceiras na produção arquitetônica mineira. As ordens são associações religiosas compostas por cidadãos comuns que, de certa forma, influenciam, em grande parte, a imagem da cidade. As Ordens Terceiras, ou irmandades, surgem no espaço urbano como forma de libertação criativa diante da administração portuguesa (CAMPOS, 2004).

O tema da relação entre Estado e Igreja é importante para entender a origem da cidade colonial. A igreja católica teve um papel institucional fundamental na organização, no desenho e na origem das cidades, ou seja, a Igreja agiu como o Estado na formação do espaço urbano brasileiro (MARX, 1991).

Em Minas Gerais, Baeta (1998) relata que a arquitetura de composição espacial não se dirigirá à elevação dos padrões compositivos oficiais. Isto, em função da sua diferente formação econômica e social, impulsionada pela extração aurífera. Segundo o autor, “[...] o espaço do ‘barroco mineiro’ se subverterá gradativamente, até a completa negação do esquema gerador, através da arte de Aleijadinho, contaminando de forma sistemática todo o espaço urbano”.

Baeta (1998), destaca que, seguindo um sistema compositivo português, a arquitetura brasileira se desenvolve de forma autêntica. Diz-se autêntica pois, apesar de sua influência portuguesa direta, com sua estrutura refletida de sua composição, o espaço arquitetônico brasileiro se desenvolve contextualizando este “sistema” para sua realidade. Com isto, a estrutura que se teve neste período pode ser chamada de arquitetura de “composição espacial”, sem ligação direta com os elementos compositivos no esquema clássico em si e, sim, na gênese da arquitetura que chega ao Brasil.

Assim, conclui-se que a política urbana luso-brasileira atrelava teoria e prática, de forma flexível, pois o planejamento territorial era guiado de acordo com a situação local, de forma adaptável.

Bruna (2006), afirma: “Com essa política estendeu-se o território muito além da linha imaginária divisória de Tordesilhas, entre as terras de Espanha e Portugal na

América do Sul, ocupando-se o território com vilas e cidades, tornando portuguesa aquela região”.

2.2. TIRADENTES-MG: ORIGEM URBANA (HISTÓRIA E TRAJETÓRIA)

No final do século XVI, os bandeirantes iniciavam a busca por ouro na região do Rio das Mortes, onde, presentemente, se localiza, entre outras cidades, a atual cidade de Tiradentes (MG). Marca-se neste período o início da fase aurífera que prosperou a colônia brasileira no século seguinte (SANTOS, 1979).

Nesta época, a região servia de passagem, ou seja, era roteiro de acesso às minas do interior da capitania, culminando no surgimento dos primeiros povoados que, posteriormente, seriam grandes potenciais econômicos devido à ocorrência, também no local, de ricos depósitos auríferos (SANTOS, 1979).

No ano de 1702 se descobriram os primeiros resquícios de ouro nas encostas da Serra de São José. Logo levantou-se uma capela dedicada a Santo Antônio e fundou-se o povoamento chamado Arraial de Santo Antônio, atual cidade de Tiradentes. O processo de ocupação do território passou por conturbadas disputas, sendo a Guerra dos Emboabas (1707 a 1709) a de maiores proporções, travando uma sangrenta luta entre paulistas e forasteiros, na busca pela exclusividade na extração do ouro (SANTOS, 1979).

De acordo com Paiva (2012), “Tiradentes originou-se a partir de um arraial de bandeirantes estabelecido na estreita faixa de terra localizada entre o curso médio do Rio das Mortes e o paredão sul da majestosa Serra de São José”. O ouro encontrado na região fez com que o arraial se desenvolvesse rapidamente e prosperasse, culminando na sua elevação à condição de vila em 19 de janeiro de 1718, passando a se chamar vila de São José del-Rei, para homenagear o futuro Rei de Portugal D. José.

Paiva (2012), relata que a vila de São José possuía um amplo território e uma economia bem sucedida que, por vezes, superava a também próspera vila São João del-Rei que funcionava como sede da Comarca do Rio das Mortes. No século XVIII São José configurava-se como um dos mais importantes centros urbanos de Minas

Gerais. Essa boa fase econômica se estendeu até meados da primeira metade do século. Nos anos seguintes, a escassez aurífera na região fez com que a vila passasse por um processo de decadência, ocorrendo sucessivos desmembramentos territoriais e o esvaziamento demográfico da vila.

Na primeira década do século XIX, o núcleo urbano principal da vila já se encontrava consolidado, com as principais igrejas, a câmara, a cadeia e o chafariz de São José construídos. “[...] as construções se adaptavam ao contorno da natureza, os acidentes e as irregularidades do terreno eram harmoniosamente incorporados a estrutura da vila (SALGADO, 2007)”.

Contudo, no século XIX, a decadência da vila de São José chegou ao seu ápice e, em 1848, a vila perdeu sua autonomia política por um ano, sendo anexada ao território de São João del-Rei. Em outubro de 1849, a vila recuperou sua independência e onze anos depois, em 7 de outubro de 1860, a vila chega à categoria de cidade, com a mesma denominação, pela Lei Provincial Nº 1092 (PAIVA, 2012).

Paiva (2012), afirma que, mesmo diante de tal decadência do século XIX, a cidade de São José del-Rei desfrutava de uma rica arquitetura barroca, herdada dos tempos de prosperidade aurífera no século XVIII. A cidade possuía a rica Matriz barroca de Santo Antônio, o grandioso chafariz, além dos belos casarões e diversos templos, estes, que permanecem, em grande maioria, bem conservados até os dias atuais. Nesta época, sua configuração urbana era composta por sete ruas calçadas, quatro praças e aproximadamente treze mil habitantes em todo o território, sendo três mil na sede.

No período de declínio do município, sua economia se resumia, segundo Paiva (2012), “[...] na produção de tecidos de algodão, calçados, vinhos, queijos e cal, além da criação de gado em pequena escala e da prática da agricultura de subsistência”.

Todavia, diante de tal decadência houve, em 1881, a inauguração da Estrada de Ferro Oeste de Minas e a mudança, novamente, do nome da cidade que, a partir de 1889, diante da agitação republicana, passou a se chamar Tiradentes, em homenagem ao mártir da Inconfidência Mineira, seguindo a sugestão do republicano Silva Jardim (PAIVA, 2011).

No que se refere à estrutura urbana de Tiradentes, a Figura 6, abaixo, ilustra a configuração do seu traçado até meados do século XIX.

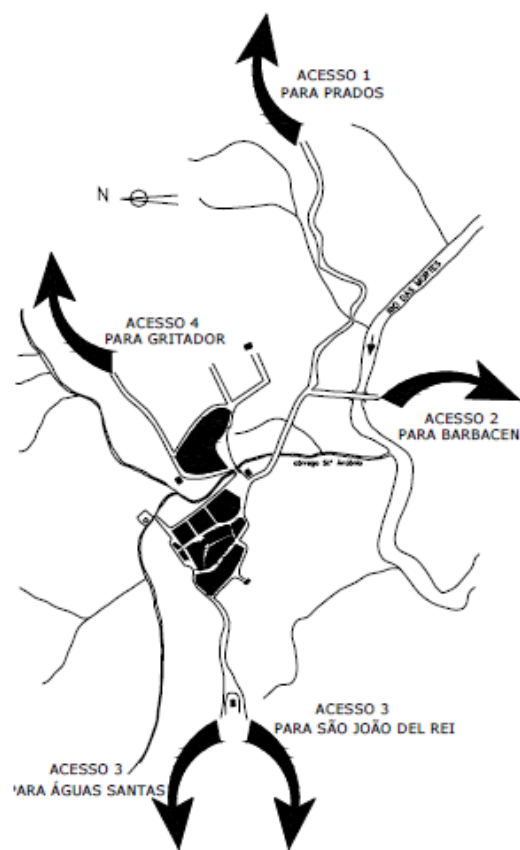


Figura 6: Malha Urbana de Tiradentes - séc. XVII até meados do Séc. XIX.

Fonte: Fundação João Pinheiro, 1980.

Pode ser visto, na Figura 7, a seguir, que o traçado urbano de Tiradentes não passou por grandes transformações, entre a segunda metade do século XIX até o ano de 1939. Tal fato é reflexo da fase obscura que o município passou, diante da escassez aurífera.

O que se percebe, na Figura 7, é que a instalação da estrada de ferro paralela ao Rio das Mortes proporcionou a malha urbana de Tiradentes o início da pequena expansão do núcleo setecentista, em sua direção. A partir deste eixo, o município obtém um crescimento urbano, possibilitando, posteriormente, a ocupação desta região por novos bairros.

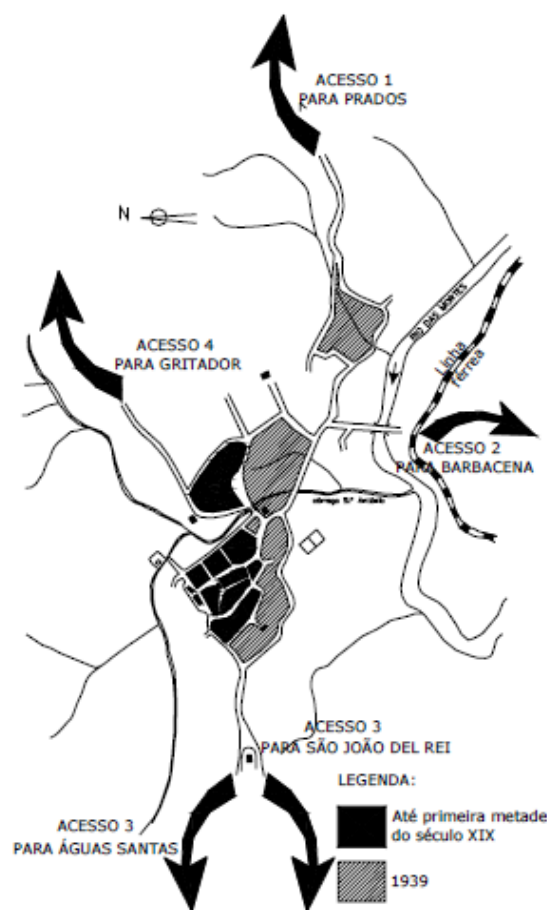


Figura 7: Malha Urbana de Tiradentes, 1939.

Fonte: Fundação João Pinheiro, 1980.

Na Figuras 8, a seguir, nota-se que as modificações na malha urbana de Tiradentes tornam-se mais profundas, com o surgimento do traçado de novas ruas, consolidando o centro e preconizando um crescimento urbano na cidade, que ainda se estenderá posteriormente.

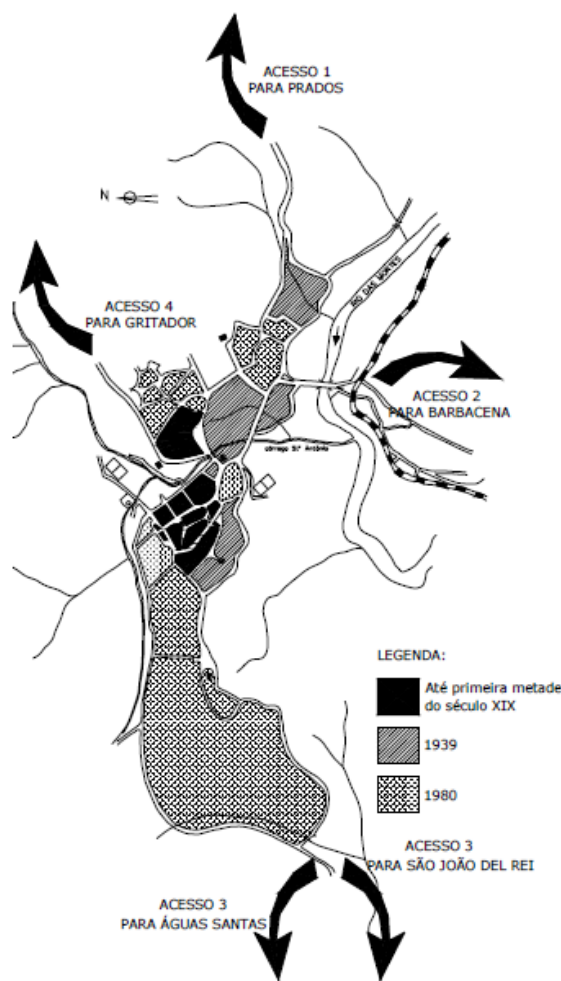


Figura 8: Malha Urbana de Tiradentes, 1980

Fonte: Fundação João Pinheiro, 1980.

Assim, no século XX, Tiradentes passou da fase de declínio para seguir numa nova trajetória, esta que seria escrita pela ascensão do setor turístico, que viu na conformação das cidades coloniais uma forma de prosperidade.

Em 1924, intelectuais modernistas como Mário e Oswald de Andrade, Tarsila do Amaral, dentre outros, visitaram alguns municípios mineiros (dentre eles Tiradentes), na busca pela cultura brasileira, pois acreditavam na essência nacional na trajetória e configuração territorial destas cidades. Esta expedição modernista representou, segundo Lima (2008), o primeiro momento de atuação do SPHAN (atual IPHAN) pois, em 1936, foi elaborado seu anteprojeto e, consequentemente, em 1938, o tombamento federal da cidade de Tiradentes garantindo assim, a preservação de seu conjunto arquitetônico.

Esta redescoberta da cidade só iria gerar grandes mudanças no final do século XX. O município ainda passou por muitas dificuldades e abandono ao longo deste

século, possuindo uma economia baseada na agropecuária e na indústria de pequeno porte. Segundo Campos (2004), a agricultura concentrava-se nos distritos da cidade configurando-se por pequenas propriedades rurais.

Na década de 1980, o conjunto tombado de Tiradentes configurava-se por edifícios em ruínas pois, os incentivos ainda eram inexistentes e o turismo não se firmava na economia da cidade (CAMPOS, 2006).

A Figura 9, a seguir, representa a situação da fachada do casario na cidade, em 1982.



Figura 9: Imóvel Localizado na Rua Jogo de Bola

Fonte: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1982

A Figura 10, abaixo, ilustra uma edificação em estado de ruínas, também no ano de 1982.



Figura 10: Imóvel Localizado na Rua Direita

Fonte: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1982

Nos anos 1980, com a chegada de Yves Alves ao município, aumentaram-se as preocupações com o estado de degradação do patrimônio edificado da cidade. Então, em 1982, cria-se a Sociedade dos Amigos de Tiradentes (SAT), aliado a membros das elites econômicas e políticas do local. O intuito desta criação é a busca por incentivos para a restauração dos edifícios e melhoria econômica da cidade (CAMPOS, 2006).

De acordo com Campos (2006), a SAT recuperou trinta casas no início de sua atuação. Após o convênio da SAT com a Fundação Roberto Marinho e com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), o número de edificações restauradas elevou-se. Desde então, o patrimônio passou a ser divulgado como atração turística e, a partir de meados da década de 1990, a atividade se intensificou na cidade, mudando a economia local.

Tiradentes volta a prosperar, gerando uma economia forte, totalmente ligada ao turismo. De acordo com Campos (2004) “[...] a cidade transformou-se em um dos maiores polos turísticos do Brasil e até mesmo da América Latina”.

Atualmente, a cidade vive uma realidade econômica positiva, seguindo com a economia ligada ao turismo. Diante disto, vale ressaltar que a decadência econômica da cidade refletiu em benefício de seu conjunto arquitetônico e urbanístico, pois a modernização não atingiu o município mantendo, quase intacta sua conformação colonial. Por isso, Tiradentes conta, com um conjunto edificado tombado com, aproximadamente, 72 ha de extensão (IPHAN, 1997).

2.3. CARACTERIZAÇÃO URBANA DE TIRADENTES: CIDADE CONTEMPORÂNEA X CIDADE COLONIAL

Tiradentes está situada na zona geográfica denominada Campos das Vertentes. Encontra-se na região Centro Sul do Estado de Minas Gerais, ocupando uma área de 83 Km². Possui 6.961 moradores, sendo 5.375 destes residentes em áreas urbanas e 1.586 em áreas rurais (IBGE, 2010).

A cidade de Tiradentes, possui em sua conjuntura, um centro tombado com sua arquitetura e urbanismo protegidos como patrimônio, tornando-se este centro base de sua economia, totalmente envolvida com o turismo.

A configuração territorial da cidade é composta pelo centro tombado e pelos bairros: Alto da Torre, Várzea de Baixo, Cuiabá de Baixo, Cuiabá de Cima, Cascalho, Santíssima Trindade, Mococa, Pacú, Parque das Abelhas e Bandeirantes. O município se divide em cinco distritos: o distrito sede, composto pelo centro e os bairros acima citados, o distrito de Elvas, Caixa D'água da Esperança, Cezar de Pina e Águas Santas.

No que se refere ao patrimônio protegido, a cidade se compõe por oito edifícios religiosos, sendo eles: o Santuário da Santíssima Trindade, fora do centro histórico, no bairro de mesmo nome, a igreja de São Francisco, que possui uma vista privilegiada de toda a cidade; a igreja de São João Evangelista, ao lado da Casa do Padre Toledo; igreja de Nossa Senhora do Rosário, localizada na rua Direita; igreja de Nossa Senhora das Mercês, localizada no largo de mesmo nome, próximo a ponte antiga que leva ao largo das forras; a igreja do Bom Jesus da Pobreza, no Largo das Forras; igreja de Santo Antônio do Canjica, no bairro do Canjica; e por fim a Matriz de Santo Antônio, localizada ao final da ladeira da Câmara.



Figura 11: Santuário da Santíssima Trindade

Fonte: Autor, 2013.

Além do seu conjunto arquitetônico colonial relevante, Tiradentes apresenta, também, um patrimônio paisagístico e ambiental não menos importante. A Serra de São José, sobretudo, caracteriza a sua paisagem criando, juntamente com o patrimônio edificado, uma paisagem ímpar, como pode ser visto na Figura 14, abaixo.



Figura 14:Rua da Câmara

Fonte: Autor, 2013

Com o tombamento do centro urbano na cidade, em 1938, as modificações físicas neste conjunto passaram a ser limitadas e pontuais. A partir de seu tombamento, iniciativas de organizações particulares e do IPHAN, que instalou na cidade um escritório técnico, promoveram a restauração do casario antigo e deu-se início a recuperação urbanística do local. Entretanto, foi somente nas últimas décadas do século XX que Tiradentes afirmou seu potencial turístico provocando, assim, modificações profundas em sua estrutura físico-ambiental, social e econômica (CAMPOS, 2006).

Torna-se importante a análise geográfica da produção socioespacial da cidade, que envolva uma pesquisa totalizadora do território e não se conter nos limites do núcleo tombado enquanto espacialidade tida por singular. Se assim fosse, deixaria de se pensar a cidade contemporânea com seus problemas e anseios presentes, justificando a cidade apenas por sua realidade passada, a partir de suas formas pretéritas, deixando seus novos conteúdos obscuros (COSTA, 2010).

Pode-se partir da colocação de Corrêa (2005) para definir a articulação territorial que a cidade de Tiradentes apresenta atualmente. O autor afirma que o centro histórico funciona como o centro urbano, articulando toda a cidade, funcionando como o núcleo

de toda rede, integrando as diversas relações espaciais, ou seja, as múltiplas partes da cidade, unindo-as em um conjunto interligado.

Com a mudança econômica e social de Tiradentes, a partir da ascensão do setor turístico, ocorreu na cidade uma transformação e crescimento territorial urbano. Com a restauração e requalificação urbana do centro tombado, houve a necessidade de emigração da população local para os bairros periféricos do município, de forma a transformar este centro em uma área de comércio, propício ao turismo. Assim, pousadas, restaurantes e lojas de artesanatos passaram a compor a urbanística do local (CAMPOS, 2006).

Com esta valorização do centro e a saída do povo que ali residia, há o enobrecimento ou gentrificação desta área, pois o casario deixa de ter sua função habitacional para servir de suporte para o turismo.

Diante deste processo, a cidade dá início a um crescimento desordenado, com a expansão dos bairros que se desenvolviam, e se desenvolvem, sem planejamento adequado. Segundo Salgado (2007), há a ausência de projetos de arruamento e até mesmo, falta de legislação de ocupação do solo, como pode ser visto na Figura 15, com casas sem afastamento frontal e vias com calçadas estreitas e irregulares. Além disto, os bairros da cidade configuram-se muito diferentes entre si, apresentam morfologias distintas e diferentes perfis de população.



Figura 15:Bairro Cascalho, Tiradentes- MG

Fonte: Autor, 2012

Alguns loteamentos foram criados à beira da Avenida Governador Israel Pinheiro, principal via de acesso ao município, e na estrada que leva ao distrito de Vitoriano Veloso (Bichinho). O grande problema não está no crescimento da cidade, e sim na falta de planejamento e monitoramento por parte dos órgãos públicos, pois o conjunto dessas intervenções no entorno do centro histórico tem causado modificações na paisagem local, podendo futuramente ocasionar a perda dos traços identitários da cidade (CARVALHO, 2009).

Na Figura 16, a seguir, pode ser observado um conjunto de novas edificações que compõem a atual configuração da cidade, esta que, integra-se à paisagem como um todo, ou seja, a cidade é vista na sua totalidade, na união do espaço tombado ao espaço contemporâneo.



Figura 16:Av. Governador Israel Pinheiro, Tiradentes - MG

Fonte: Autor, 2013

Diversos problemas, como o esgoto a céu aberto, precariedade das vias públicas, ausência de telefones públicos e ineficiência dos transportes públicos coletivos são enfrentados na cidade de Tiradentes, não somente, mas principalmente, na periferia da cidade, segundo análise realizada no local e conversas informais com a população.

Com a estrutura urbana, de adaptação do tecido à topografia local, diversos efeitos de perspectiva são criados em sua conformação. Devido à ascensão da economia e, conseqüentemente, ao crescimento urbano desenfreado pelas periferias, o conjunto paisagístico colonial da cidade soma interferências contemporâneas, pois vistas de

edifícios novos se projetam paralelas ao sítio protegido. Com isto, a paisagem tombada do município vem sofrendo a perda da sua unidade e somando novas características arquitetônicas em seu conjunto (SALGADO, 2007). Isto pode ser justificado pela falta de subsídio da legislação vigente da cidade e a ausência de um Plano Diretor.

De acordo com Salgado (2007), este crescimento desordenado do município pode ser explicado pela especulação imobiliária presente na cidade, a qual prioriza o maior aproveitamento do solo visando o lucro, transformando a cidade em um grande mercado, onde os terrenos e os imóveis são as principais mercadorias.

Segundo Costa (2010):

[...] focar as cidades históricas para além dos limites do tombamento – quer seja em pesquisas científicas, quer seja na prática de seu planejamento – pode se constituir em potencial instrumento para a minimização dos impactos da dialética da construção destrutiva que envolve as cidades históricas brasileiras na atual fase do capitalismo, além de induzir à democratização (utopia?) dos bens culturais do mundo.

Considerando a contemporânea realidade econômica que a cidade vive, as ações humanas tornam-se responsáveis pelo processo de organização do espaço. Constata-se que o homem cria o valor no espaço e o valor do espaço. Portanto, este espaço é a junção e acumulação de diversos momentos no tempo, onde a divisão territorial e social do trabalho pode criar diferentes formas e gerar novas funções, ou seja, o espaço pode adquirir e incorporar novos conteúdos de acordo com seu tempo (SANTOS, 2007). É o que se vive na cidade de Tiradentes, onde seu conjunto urbano outrora se configurava para atender a realidade econômica do século XVIII e XIX e, atualmente, se transformou em cenário turístico utilizando de sua conformação urbana intacta de tempos passados.

Em Tiradentes, como nas diversas cidades coloniais tombadas no Brasil, houve a valorização do espaço, representando, segundo Santos (2007), a força do capitalismo, próprio ao processo mercantil, envolvendo o patrimônio cultural. Nota-se a fragmentação do território urbano, pois com a valorização do centro e sua reformulação como bem de consumo, a cidade passou por uma expansão urbana desenfreada, que ainda está em movimento.

De acordo com Cruz (2005), duas problemáticas levam às discussões relacionadas ao território em que o turismo se desenvolve. Uma está relacionada a

negligência como é tratado. A outra está ligada ao discurso em que se afirma que há a diminuição das desigualdades com a implementação da atividade.

Está certo afirmar, de acordo com Cruz (2005), que o setor não é capaz, por si só, de reverter um problema tão antigo e tão complexo, porém, o que se constata em Tiradentes, a partir de conversa informal com a população e pela análise no local é a satisfação, por parte dos cidadãos, com a atual realidade vivida pela economia ligada ao turismo. Com a expansão do setor não há desemprego na cidade e toda a população ajuda no desenvolvimento cultural do município, segundo informações obtidas com a secretária de turismo da cidade.

De acordo com Meneses (1999, p.95) *apud* Braga (2008), “amusealização da cidade e dos centros históricos, ocorre em lugar da ‘culturalização’ de todo espaço urbano; as ruas de lazer e outros enganosos paliativos aos desequilíbrios da vida contemporânea caem também nesta perspectiva”.

3. A CIDADE TOMBADA: FUNDAMENTAÇÕES TEÓRICAS E NORMAS DE PRESERVAÇÃO

3.1. ORIGEM DAS POLÍTICAS DE PROTEÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL

As primeiras noções de patrimônio histórico surgiram na França, durante a Revolução Francesa, na busca pela conservação dos monumentos históricos nacionais que estavam ameaçados pelo vandalismo da época. Neste período, deixava-se de pensar a conservação somente em meios iconográficos, para dar lugar a uma conservação real, material dos objetos e dos edifícios (CHOAY, 2006).

No ano de 1789 a Constituinte francesa transferiu, por meio de um ato jurídico, os bens particulares do clero e da nobreza para o poder público. A partir do domínio nacional destes bens, criou-se uma comissão chamada *Dos Monumentos* para inventariar e administrar tais patrimônios. Como primeiro ato, o bem cultural deveria ser tombado em sua categoria (já havia diferentes categorias), depois ser inventariado e detectado seu estado de conservação. Assim, os bens já se firmavam protegidos, porém ainda temporariamente, aguardando uma definição e destinação (CHOAY, 2006).

Portanto, pode-se dizer que nesta época já estava definida uma política concreta de preservação do patrimônio na França. Reunia-se uma hierarquia administrativa, elaborada em Paris e sob a responsabilidade do Ministro do Interior. Esta política de conservação no país reunia elementos importantes que a estruturou, surgindo neste meio, o termo *Monumento Histórico*. Entretanto, apesar de uma mentalidade avançada e das estruturas bem elaboradas para a época, as teorias e práticas do patrimônio ainda passariam por um amadurecimento nos anos posteriores, de forma a sustentar suas ideologias (CHOAY, 2006).

O período entre 1820 e 1964, o monumento histórico passa por sua fase de consagração. A partir de então, o conceito de monumento histórico entra numa escala mundial, acelerando o estabelecimento de leis que visassem à proteção e a realização da restauração como uma disciplina integral. Assim, constata-se que os procedimentos elaborados nos séculos XIX e XX, atualmente se transformaram em documentos e posturas legais de proteção ao monumento histórico (CHOAY, 2006).

No Brasil, as questões relativas à proteção do patrimônio cultural passaram a ter relevância após a década de 1920, quando seus critérios passaram a compor uma lei na Constituição de 1934 (BRAGA, 2008).

Portanto, para que a implantação do conceito e da prática das políticas de preservação fosse efetivada no Brasil, fez-se necessária a elaboração de meios legais documentados para que se definisse a propriedade privada como uma função social. Foi por meio da elaboração do Decreto-lei nº 25 de 1937, que a política de preservação iniciou um processo mais elaborado em sua aplicação à cerca de sua área de abrangência (LIMA, 2008).

Segundo o Decreto-lei nº 25, no primeiro capítulo “*Do patrimônio histórico e artístico nacional*” dispõe,

Artigo 1- Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico.

§ 2º- Equiparam-se aos bens a que se refere o presente artigo e são também sujeitos a tombamento os monumentos naturais, bem como os sítios e paisagens que importe conservar e proteger pela feição notável com que tenham sido dotados pela Natureza ou agenciados pela indústria humana.

A viagem dos intelectuais modernistas ao interior de Minas Gerais representou um grande avanço às políticas de preservação, pois simboliza o primeiro momento de atuação do SPHAN (atual IPHAN). A partir de então, define-se o bem patrimonial em caráter universal, ao ser identificado como pertencente a uma nação. Contudo, no início do processo de preservação, o SPHAN desenvolvia uma posição de autoritarismo, se caracterizando como agente fiscalizador dos órgãos públicos, pois não atuava em parceria com os governos, muito menos com a população local. (LIMA, 2008).

Na década de 1960, peritos da UNESCO visitaram o Brasil em missões técnicas. A partir destas visitas, documentos foram produzidos relando a estada no país. Segundo Leal (2011), além dos relatórios produzidos a pedido da própria UNESCO,

[...] foram elaborados documentos referente à preparação dessas visitas, que inclui intensas trocas de correspondência entre profissionais da UNESCO ou de alguma forma ligados a ela, o corpo técnico da Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (DPHAN) e o governo brasileiro.

De acordo com Leal (2009), o relatório elaborado pelo inspetor Michel Parent, técnico do Serviço Principal de Inspeção dos Monumentos e de Inspeção de Sítios na França, que esteve no Brasil em missão financiada pela UNESCO nos anos de 1966 e 1967, foi de grande importância para a preservação do patrimônio cultural brasileiro, beneficiando os demais consultores da UNESCO que o seguiram em visitas ao Brasil e guiando na elaboração de propostas para a Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (DPHAN), antigo SPHAN e atual IPHAN.

Leal (2009), afirma que o relatório de Michel Parent,

contribui para se entender a relação estabelecida por meio da noção de “turismo cultural” entre o órgão brasileiro responsável pela proteção do patrimônio cultural, o IPHAN, e a Unesco, relação esta que foi concretizada, entre outras formas, com a visita de vários peritos a cidades brasileiras a partir dos anos 1960.

Então, na década de 1960, os contatos da DPHAN com a UNESCO tornaram-se mais estreitos, pois se estabeleceu a representação da UNESCO no Brasil, “como parte do acordo de cooperação técnica firmado com as autoridades brasileiras em 1964 (UNESCO, 2006)”. De acordo com Leal (2009), “essa cooperação também se concretizou, ainda nesse ano, com a vinda de Paul Coremans, diretor do Real Instituto de Estudo e Conservação do Patrimônio Artístico, em Bruxelas, Bélgica, ao Brasil”.

No final da década de 1980 houve a descentralização da questão patrimonial do IPHAN para as demais instâncias, provocando maior flexibilidade nas políticas preservacionista, vinculando-as as questões de desenvolvimento e aos processos econômicos, sociais e políticos (FÉRES, 2002 *apud* LIMA, 2008, p.53).

As Cartas Patrimoniais desenvolvidas ao longo do século XX, no exterior e também no Brasil, representaram um grande avanço nas políticas de preservação dos bens patrimoniais. As normas estabelecidas nas cartas, além de constituírem instrumentos de ações, auxiliam na compreensão e comprovação da importância da preservação, pois com a leitura das cartas pode-se perceber a evolução dos conceitos que envolvem a questão patrimonial.

3.2. CARTAS PATRIMONIAIS – DISCUSSÕES REFERENTES AOS SÍTIOS HISTÓRICOS

Mesmo com o passar do tempo, as Cartas Patrimoniais continuam atuais, pois as diversas cartas redigidas se completam, com a introdução de novas normas e recomendações, ampliando assim, os procedimentos na preservação do patrimônio cultural.

A Carta de Atenas foi a primeira Carta Patrimonial redigida. Ela surgiu a partir das conclusões da Conferência Internacional de Atenas sobre o restauro dos monumentos, realizado pelo Escritório Internacional dos Museus Sociedade das Nações em outubro de 1931.

Propõem-se na Carta de Atenas (1931) normas e condutas em relação à preservação e conservação do patrimônio cultural, na busca pela perpetuação de suas características históricas e culturais. Como doutrina geral, recomenda-se na carta a utilização dos edifícios protegidos, como forma de assegurar a continuidade de sua vida. Entretanto, é ressaltada a importância do uso com preocupações relativas à preservação do caráter histórico ou artístico do patrimônio.

Na Conferência de 1931, já se tem a preocupação referente ao entorno dos edifícios protegidos, pois na Carta de Atenas há recomendações para a construção de novos edifícios. A indicação é que se preserve o caráter e a fisionomia das cidades ou vizinhança de monumentos antigos, para que os novos prédios não desconfigurem a imagem tradicional do local.

Em novembro de 1933, foi redigida uma nova carta, também denominada Carta de Atenas, que surgiu a partir do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM). A discussão girava em torno dos problemas enfrentados pelas cidades decorrentes da industrialização e do crescimento urbano. Foi sugerido um conjunto de diretrizes, focados na salvaguarda do patrimônio cultural e das cidades, propondo bases de uma doutrina para o urbanismo moderno (ICOMOS, 2011).

A Carta de Atenas de 1933 é um documento que levanta as questões relacionadas à continuidade e modernização das cidades.

aumento ou redução de uma população, prosperidade ou decadência da cidade, demolição de muralhas que se tornaram asfixiantes, novos meios de transporte ampliando a zona de trocas, benefícios ou malefícios de uma política escolhida ou suportada, aparecimento do maquinismo, tudo é movimento. À medida que o tempo passa, os valores indubitavelmente se inscrevem no patrimônio de um grupo, seja ele cidade, país ou humanidade; a vetustez, não obstante, atinge um dia todo conjunto de construções ou de caminhos (CARTA DE ATENAS, 1933).

Em 1964, no II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos, outra importante carta foi redigida, a Carta de Veneza. Em sua fundamentação teórica, destaca-se na carta a importância de se elaborar e formular os princípios da conservação e restauração dos monumentos num plano internacional, contudo, ressaltando que a aplicação em cada país deve seguir de acordo com seu contexto.

De acordo com a própria Carta de Veneza, sua elaboração teve a função de reexaminar os princípios da Carta de Atenas (1931), de forma a “[...] aprofundá-los e dotá-los de um alcance maior em um novo documento”, visto a crescente problemática cada vez mais complexa e diversa que regia em torno dos conceitos e normas sobre o patrimônio.

Em sua definição, no Artigo 1º, a Carta de Veneza define a noção de monumento para além da arquitetura isolada, compreendendo também o sítio urbano que tenha sua importância histórica. Ainda, considera-se as obras modestas que tenham adquirido com o tempo significação cultural. Como finalidade, a carta afirma que a conservação e restauração dos bens têm tanto uma importância de salvaguarda da obra quando do testemunho histórico.

Vale destacar o parágrafo inicial da Carta de Veneza em que se conceitua o valor do patrimônio:

Portadoras de mensagem espiritual do passado, as obras monumentais de cada povo perduram no presente como o testemunho vivo de suas tradições seculares. A humanidade, cada vez mais consciente da unidade dos valores humanos, as considera um patrimônio comum e, perante as gerações futuras, se reconhece solidariamente responsável por preservá-las, impondo a si mesma o dever de transmiti-las na plenitude de sua autenticidade (CARTA DE VENEZA, 1964).

No 13º Artigo da Carta de Veneza, referente aos Sítios Monumentais, destaca-se a importância de cuidados especiais em salvaguarda da sua integridade, além de ações que assegurem seu saneamento, manutenção e valorização.

Em 1976, no Seminário Internacional de Turismo Contemporâneo e Humanismo, ocorrido em Bruxelas, na Bélgica, teve como objetivo promover os meios para salvaguardar e garantir a conservação, realce e apreciação dos monumentos e sítios, criando-se, assim, a Carta de Turismo Cultural.

Como postura básica, define-se na Carta de Turismo Cultural que “o turismo é um feito social, humano, econômico e cultural irreversível”. Ele é caracterizado por sua importância influência sobre os monumentos e sítios históricos, reconhecendo o desenvolvimento da atividade turística. Destaca-se, ainda, a relevância nos estudos acerca do assunto, de forma que seus efeitos ao patrimônio resultem toleráveis.

Define-se na Carta de Turismo Cultural, os benefícios ao patrimônio em virtude do turismo, que podem por si, proporcionar aos bens, manutenção e proteção. Contudo, ressalta-se a existência, também, dos efeitos negativos ao patrimônio, estes, nocivos e destrutivos, causados pelo uso massivo e descontrolado dos monumentos e dos sítios.

A 19ª Conferência Geral da UNESCO, recomendação relativa à salvaguarda dos conjuntos históricos e sua função na vida contemporânea, realizada em novembro de 1976 em Nairóbi, reunia discussões relativas à dinâmica das áreas de preservação. Na Recomendação de Nairóbi (1976), é reforçada a importância da harmonia entre passado e presente vividos nestes espaços. Além disto, destacava-se que os projetos de intervenções nestas áreas deveriam constituir-se de ações integradas entre poder público, iniciativa privada e a população.

Em 1982, no 3º Colóquio Interamericano sobre a Conservação do Patrimônio Monumental “Revitalização das Pequenas Aglomerações”, no México, após analisarem a situação do patrimônio na América e a ambiência das pequenas localidades, consideraram:

[...] que as pequenas aglomerações se constituem em reservas de modos de vida que dão testemunhos de nossas culturas, conservam uma escala própria e personalizam as relações comunitárias, conferindo, assim, uma identidade a seus habitantes.

[...] que a conservação e realização das pequenas aglomerações são, por um lado, uma obrigação moral e uma responsabilidade dos governos de cada Estado e das autoridades locais, por outro, um direito de as comunidades participarem das decisões que dizem respeito à conservação de seu habitat, intervindo diretamente no processo de realização (DECLARAÇÃO DE TLAXCALA, 1982).

A Carta de Washington (1987) surgiu na defesa dos valores próprios das civilizações urbanas tradicionais, visto a ameaça trazida pelo crescimento urbano industrial a estes sítios históricos. Definiu-se os princípios e objetivos, métodos e instrumentos para proporcionar a qualidade de vida nas cidades tombadas, de forma a harmonizar os interesses individuais e sociais, conservando os bens culturais que constituem a memória da cidade.

A salvaguarda das cidades e bairros históricos deve, para ser eficaz, fazer parte integrante de uma política coerente de desenvolvimento econômico e social, e ser considerada nos planos de ordenamento e de urbanismo a todos os níveis (CARTA DE WASHINGTON, 1987).

Levando em consideração a vida contemporânea dos habitantes, a Carta de Washington discorre sobre a necessidade de transformação dos edifícios ou a construção de novos, enfatizando a prioridade de se respeitar a organização espacial existente e as características arquitetônicas originais. Destaca, ainda, que a execução de elementos contemporâneos no conjunto histórico, se inserido em harmonia, pode enriquecer mais o espaço.

No Primeiro Seminário Brasileiro para Preservação e Revitalização de Centros Históricos em 1987, foi redigida a Carta de Petrópolis, que dispõe de trecho referente à dinâmica constante das cidades históricas:

O sítio histórico urbano – SHU – é parte integrante de um contexto amplo que comporta as paisagens natural e construída, assim como a vivência de seus habitantes num espaço de valores produzidos no passado e no presente, em processo dinâmico de transformação, devendo os novos espaços urbanos ser entendidos na sua dimensão de testemunhos ambientais em formação (CARTA DE PETRÓPOLIS, 1987).

Na Carta de Petrópolis é apontada a necessidade de permanência da população residente e das atividades diárias nos sítios urbanos tombados, desde que eles possuam um conforto adequado. Outro ponto importante discorrido na carta refere-se à importância de reconhecimento da preservação patrimonial como parte integrante do

planejamento urbano, como também, a interação das ações de salvaguarda deste patrimônio entre os órgãos federais, estaduais e municipais, com a participação da comunidade.

Assim, diante da apresentação de diversas cartas patrimoniais, em que o conjunto tombado aparece como principal preocupação, vale destacar, a afirmação de Castriota (1998), onde expõe: “pensar na cidade como um ‘patrimônio ambiental’ é pensar, antes de mais nada, no sentido histórico e cultural que tem a paisagem urbana em conjunto”.

Desta forma, coloca-se o valor patrimonial das cidades para além da proteção dos monumentos isolados, de maneira que a valorização do conjunto afirma o processo vital da cidade.

Em suma, as disposições legais, seguidas pelo IPHAN desde sua criação, é orientada pelas normas contidas no Decreto-Lei nº 25, na legislação nacional específica, nas cartas patrimoniais, declarações e tratados nacionais e internacionais, entre outros instrumentos legais, tais como as legislações que tratam de questões ambientais, de arqueologia e de turismo cultural. Cada Estado e Município, conta com órgãos próprios, responsáveis pelo tombamento de seus bens (IPHAN, 2012).

3.3. POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO NA CIDADE DE TIRADENTES

Tiradentes tem seu conjunto arquitetônico e urbanístico tombado em nível federal, datado em 20 de abril de 1938. A preservação do município teve como alvo o núcleo setecentista incluindo a relação entre os volumes edificados, que formam a organização do traçado urbano e o meio físico natural (IPHAN, 1997).

A cidade possui um escritório técnico do IPHAN que administra o crescimento do município com legislação própria para sítios tombados, utilizando do documento intitulado: Proposta de Critérios e Normas de Proteção para o Sítio Histórico de Tiradentes, de 1997.

A aplicação da legislação no município se divide por setores de atuação, sendo oito setores de responsabilidade do IPHAN e os demais ficando a cargo da prefeitura.

Contudo, nos setores de atuação da prefeitura, dependendo das especificidades das propostas de projetos, como por exemplo, edificações não térreas, projetos de desmembramentos e loteamentos, também são submetidos à avaliação do IPHAN (IPHAN, 1997).

As propostas de critérios e normas de proteção para o sítio histórico de Tiradentes são baseadas no Decreto-lei 25, de 1937, buscando a valorização do coletivo sobre o interesse individual (IPHAN, 1997). Portanto, as ações de salvaguardas de pequenos sítios, como Tiradentes, por exemplo, tem por finalidade o bem estar da comunidade, de forma a respeitar as tradições e os modos de vidas locais, de acordo com critérios descritos na Carta de Taxcala (1982).

Conforme afirma o IPHAN (1997), o valor histórico que as cidades tombadas possuem, vai além das suas características estéticas pois, estas cidades são documentos que informam sobre a vida e trajetória das sociedades que as construíram, revelando as fases de seu desenvolvimento e o processo de consolidação de suas características formais. Contudo, as Normas são claras, no que diz respeito à evolução das cidades contemporâneas, referindo-se à readaptação social das cidades, visto que, é necessário manter o equilíbrio entre os valores do passado e do presente diante dos objetivos da preservação.

Diante disto, vale ressaltar o que é definido nas Recomendações de Nairóbi (1976), onde é discorrida e reforçada a importância da harmonia entre passado e presente nestes espaços patrimoniais. Além disto, a criação, no mesmo ano da Carta de Turismo Cultural (1976), onde afirma-se a importância da dinâmica das cidades tombadas devido sua atual função turística, já vista como irreversível.

Diante das normas de atuação do IPHAN em Tiradentes, se estabelece, algumas normas e critérios para o parcelamento e ocupação do solo no sítio histórico da cidade. O perímetro abrange o centro, onde há maior ocupação, as antigas áreas de serviço deste núcleo, os caminhos de acesso à cidade e ainda, o eixo de expansão da cidade que se consolidou em função da implantação da estrada de ferro (IPHAN, 1997).

As normas estabelecidas dentro desse perímetro da cidade são para manter a lógica de ocupação e desenvolvimento da cidade, garantindo que o município possa crescer de acordo com as novas necessidades, porém mantendo o predomínio das edificações antigas na paisagem e o que resta do cinturão verde contíguo ao traçado

urbano tradicional, ou seja, tentando estabelecer através das normas, o desenvolvimento harmônico de Tiradentes (IPHAN, 1997).

A partir destes objetivos os oito setores de atuação do IPHAN foram fundamentados e caracterizados, segundo sua relação com a história de ocupação do território e segundo sua conformação atual, tendo cada setor, propostas de normas e critérios específicos. Seguem abaixo, definição dos setores:

Setor 1 - compreende os principais eixos de concentração setecentistas, com maior número de edificações antigas, onde atualmente a maioria das atividades locais, sócio-econômicas e culturais acontece, sendo a área de maior concentração turística.

Setor 2 - é estabelecido pelo eixo mais antigo de entrada e saída do núcleo histórico, sendo recente o adensamento de sua ocupação, possuindo sua urbanização concentrada ao longo da atual Rua da Santíssima Trindade.

Setor 3 - constituiu a área às margens do Ribeiro Santo Antônio, que antes era desocupada e atualmente se encontra densa e desordenadamente ocupada, transformando o espaço historicamente público em privado.

Setor 4 - é uma área com diferentes momentos de ocupação do território, porém mantém relação direta com o núcleo urbano tradicional. São áreas que se constituem em faixas de transição do núcleo urbano com a paisagem natural. Como exemplo, temos o Largo do Chafariz, que não chegou a se consolidar como área densamente ocupada, fortemente integrada à paisagem natural.

Setor 5 - compreende uma área da paisagem natural que envolve a cidade, marcante na relação entre o núcleo edificado e seu território.

Setor 6 - localiza-se em uma área baixa ao longo da Rua Frei Veloso entre o núcleo mais densamente ocupado (setor 1), a cumeada da ladeira da Rua Santíssima Trindade (setor 2) e a Serra de São José (Área de Preservação Ambiental). É uma área com tendência à expansão devido à abertura recente da Rua Frederico Ozanan.

Setor 7 - é composto por duas áreas: a da Canjiquinha e a da Estação Ferroviária, ambas em expansão na cidade. A primeira é uma área de expansão caracterizada por edificações de pequeno porte, na maioria térrea. A segunda é caracterizada por uma ocupação pouco uniforme, devido a sua ocupação em diferentes momentos na história, com lotes variados e edificações de 1 ou 2 pavimentos.

Setor 8 - compreende o entorno da Estação Ferroviária, que guarda até hoje, em seu entorno imediato, características agrestes.

A Figura 17, a seguir, apresenta o mapa da divisão dos setores:

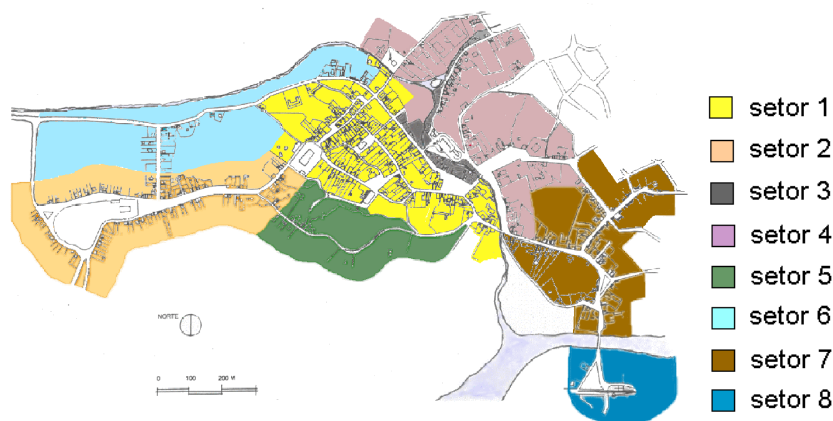


Figura 17:Mapa da Divisão dos 8 Setores de Tiradentes

Fonte: IPHAN, 1997

Na legislação atuante no IPHAN, há regras gerais que abrangem todos os setores, como a proibição da abertura de novas ruas, visto que a estrutura da malha urbana é a base da formação histórica da cidade. O desmembramento de lotes só será aprovado se tiver possibilidade de acesso pelas ruas existentes, ficando proibido o acesso pelos antigos becos. Além disto, não é permitida a movimentação de terra que possa comprometer a topografia existente local e os projetos de saneamento não poderão comprometer a geografia dos rios e córregos (IPHAN, 1997).

Para os projetos novos ou de acréscimo, que possam interferir na paisagem e na visibilidade dos bens tombados, devem ser realizados estudos sobre a interseção, com sobreposições de fotos do espaço e do edifício que será construído. Com isso, o IPHAN poderá estabelecer parâmetros a ser seguidos que não prejudicarão o conjunto histórico (IPHAN, 1997).

Os projetos para edifícios públicos e de interesse social e cultural poderão ser analisados em caráter de excepcionalidade às normas, porém, respeitando as regularidades básicas de seus setores. Em suma, os projetos terão uma aprovação previa do IPHAN, que realizará análises e encaminhará as modificações que julgar indispensáveis, à luz do Decreto-lei 25/37. Além de serem sempre consideradas as normas mais restritivas determinadas pela legislação Municipal, Estadual ou Federal competentes (IPHAN, 1997).

A Lei de Uso e Ocupação do Solo do município de Tiradentes divide sua área urbana em zonas, segmentadas de acordo com os potenciais do tipo de ocupação, adensamento e demandas de preservação ambiental, histórica, cultural, arqueológica ou paisagística. As zonas se subdividem em: urbana, urbana especial, expansão urbana, industrial, rural, preservação permanente e de uso especial(CÂMARA MUNICIPAL DE TIRADENTES, 2004).

No que se refere ao funcionamento das atividades no município, há um conjunto de medidas a serem atendidas definidas por lei, de forma a possibilitarem a amenização das repercussões negativas provocadas a critérios urbanísticos. Como exemplo:as atividades atratoras de veículos leves devem dispor de reserva de área de embarque e desembarque, previsão de número adicional de vagas de estacionamento e implantação de sinalização e equipamentos de controle de tráfego, entre outros. Para as atividades atratoras de veículos pesados devem-se considerar, reserva de área para carga e descarga e ter previsão de área adicional de estacionamento, entre outros. E, para as atividades geradoras de ruídos e vibrações, implantação de sistema de isolamento acústico ou de vibrações (CÂMARA MUNICIPAL DE TIRADENTES, 2004).

4. O SETOR TURÍSTICO X SÍTIOS TOMBADOS

4.1. A INSERÇÃO DO SETOR TURÍSTICO NA ECONOMIA DAS CIDADES PATRIMONIAIS

De acordo com Choay (2006), a cidade antiga pode atingir o desaparecimento se for tratada como uma figura museal, ou seja, colocada fora do circuito da vida cotidiana. Para tanto, a grande importância da integração entre as políticas de preservação e as políticas de planejamento urbano, estas denominadas política de ordenação urbanística. Assim, o turismo aparece como fator essencial para a dinâmica urbana destas cidades.

Braga (2008), afirma que no Brasil, principalmente a partir do final da década de 1980, os projetos de recuperação, preservação e reestruturação urbana se intensificaram nos centros históricos, impulsionados pelo setor turístico. Explica que no país o processo de remodelação destes centros foi estruturado por duas posições. Uma que se justifica pela decadência destes centros urbanos que se configuravam abandonados e com construções decadentes, exigindo a preservação do patrimônio histórico e investimentos culturais para evitar o empobrecimento da área após a recuperação. A outra, esta ligada ao processo de gentrificação, ou seja, o enobrecimento de áreas que anteriormente eram populares.

Foi após o Colóquio de Quito em 1967, que o interesse do setor turístico pelos monumentos históricos acendeu-se, para tanto o autor afirma:

os valores culturais não se desnaturalizam nem se comprometem ao se vincularem com os interesses turísticos. A partir destas considerações, é que se difunde pelo continente a questão do *Turismo Cultural* que foi mola propulsora de diversos programas de planejamento e desenvolvimento de regiões e cidades históricas em vários países (LINS, 1989 *apud* CERQUEIRA, 2006, p.22).

O Colóquio de Quito deu origem as Normas de Quito de 1967, documento que consta as conclusões da reunião sobre conservação e utilização de monumentos e lugares de interesse histórico e artístico.

A partir desse documento, discute-se a interligação positiva do turismo cultural com a preservação do patrimônio protegido. Pois, compreende-se a importância da

dinâmica urbana, proporcionada pelo turismo, como forma de reversão da degradação das áreas históricas (NORMAS DE QUITO, 1967). Portanto, reconhece-se sua função em exercer um papel positivo sobre os bens patrimoniais, visto sua contribuição, satisfazendo seus próprios fins, com a manutenção e proteção (CARTA DE TURISMO CULTURAL, 1976).

Segundo Braga (2008), a integração do patrimônio histórico à economia, como fator de geração de renda e emprego e da valorização imobiliária gera um processo, com proposições de diversos projetos de intervenções nestas áreas tombadas, com a revitalização e restauração de sítios e edificações isoladas. Para tanto, a reinserção da dinâmica na cidade pode gerar a melhoria das condições sociais e habitacionais da população.

Nas Normas de Quito (1967), este fator econômico positivo já estava em voga, pois no documento, apresenta-se as vantagens econômicas e sociais da implantação da atividade turística nestes centros. Destacando, que muitos municípios dependem deste turismo, pois o setor configura-se como principal fonte de renda, como acontece na cidade de Tiradentes-MG, por exemplo.

Na década de 1970 houve a criação, pelo governo federal, do Programa de Reconstrução das Cidades Históricas (PCH). Este programa pode ser considerado, segundo Correa e Faria (2011), como precursor dos investimentos do governo federal na preservação do patrimônio cultural urbano, “[...] abordando-o dentro da lógica do desenvolvimento urbano e regional e do planejamento governamental no Brasil”.

De acordo com Correa e Faria (2011), em seus principais objetivos, o PCH teve por finalidade a reativação econômica do conjunto patrimonial do nordeste, na busca por ações em que almejavam a retomada de investimento público.

O principal plano do PCH, visava à reativação econômica nordestina através do desenvolvimento da atividade turística, utilizando como principal capital, o patrimônio cultural. As ações se articulavam a partir de soluções para as áreas degradadas, na busca não só da ascensão econômica, mas na tentativa de benefícios ao desenvolvimento social e cultural da população, atuando como catalisador de mudanças de uma área maior à sua volta (CORREA E FARIA, 2011).

Considerando as Normas de Quito (1967), ainda que se apresentem os pontos positivos da atividade turística nos centros históricos, o documento, em paralelo, alerta

para os pontos negativos que o processo pode trazer se não for bem controlado, podendo por em risco os aspectos particulares da área. A ressalva que se faz diz respeito à importância da predominância do valor social do patrimônio acima de sua condição de mercadoria (NORMAS DE QUITO, 1967). Para tanto, esta temática ainda é reiterada pela Carta de Turismo Cultural, em 1976 e pela Carta de Petrópolis, em 1987.

Deve-se ter em nota, portanto, que o desenvolvimento da atividade turística pode gerar problemas relacionados ao espaço inserido e às pessoas que o visitam e o habitam. Nos centros históricos, as dificuldades são ainda maiores, pois sua configuração urbana colonial não atende ao grande fluxo de pessoas que o turismo atrai.

Lima (2008), afirma que “[...] esses espaços não estão preparados, em termos de infraestrutura e de serviços básicos para atender às demandas flutuantes, muito superiores à sua população fixa”. Percebe-se que estas cidades não possuem estrutura eficiente para o trânsito, tornando a mobilidade e acessibilidade urbana inadequadas. Além disto, há preocupações referentes à preservação do patrimônio, visto à diversidade de eventos que ocorrem nos edifícios tombados e próximos a eles.

Medidas que permitam o desenvolvimento turístico, integrado à preservação do patrimônio cultural, minimizam os danos gerados. De acordo com Cerqueira (2006), se não houver planejamento para a atividade turística, os impactos causados às cidades podem ser em grande escala, pois o crescimento espontâneo do setor, ou seja, aquele que segue a lei de mercado pode ameaçar a gestão urbana.

Um trabalho multidisciplinar entre distintos profissionais, embasados em diversos campos de conhecimento, pode garantir uma melhor interpretação do comportamento das pessoas, entendendo melhor a formação da memória e identidade, a configuração espacial da cidade, a importância de sua manutenção, dentre outros aspectos envolvidos com a cidade patrimonial.

4.2. O TURISMO E A VALORIZAÇÃO DOS CENTROS TOMBADOS

Segundo Carlos (2002), a revitalização dos centros protegidas como patrimônio cultural, promove a revalorização do solo urbano, ocasionando, entre diversos fatores, na sua mudança funcional, propiciando a expulsão da classe baixa que não pode pagar seu novo valor, e consequentemente transformando este centro em áreas de comércio. Tal valorização da cidade patrimonial ocorre nela como um todo, entretanto as áreas centrais são as mais afetadas pelo crescimento do turismo.

De acordo com Braga (2008), as políticas que envolvem estas cidades tratam a cultura, como captadora de investimentos, sendo as ações de preservação do patrimônio histórico e arquitetônico realizada para torná-las compatíveis com os usos contemporâneos, diretamente relacionados ao turismo.

Simão (2006), afirma que a preservação do patrimônio cultural nacional está mais relacionada ao papel econômico social que a envolve do que aos limites da história e da memória.

Segundo Lima (2008), houve um aumento significativo no valor do solo urbano e das edificações que se situam no centro histórico, transformando-o num “[...] verdadeiro ‘cenário histórico’, uma vez que a população tradicional e suas relações sociais deslocaram-se para fora deste espaço territorial”.

Em Tiradentes, o deslocamento da população para as periferias se intensificou a partir dos anos 1990, de acordo com Campos (2006), ocorrendo, segundo Salgado (2007), sem planejamento e monitoramento adequado, pois os bairros eram destituídos de equipamentos e serviços de infra-estrutura urbana. Desde então, o centro urbano da cidade passa por um processo de gentrificação e seu patrimônio histórico edificado, passa a configurar-se, de acordo com Neves e Carneiro (2012) como “[...] mercadoria rentável para o negócio do turismo [...]”.

As preocupações referentes à expansão urbana da cidade se intensificam, de forma que, se não estruturada, a cidade pode perder seus traços identitários e sua unidade de sítio histórico. Considerando, ainda, que a preservação do patrimônio, atualmente, é encarada como um negócio, Cerqueira (2006) afirma que “[...] a renda gerada se sobrepõe aos outros valores, até mesmo aqueles intrínsecos ao próprio patrimônio”. Portanto, “O centro histórico vai seguindo as regras da especulação imobiliária [...]”.

Oliveira (2003), completa assegurando que “o desenvolvimento do turismo em cidades históricas – que, por sua beleza, exercem grande magnetismo – pode provocar excesso de demanda e super dimensionamento de oferta, agredindo e descaracterizando o meio ambiente”.

Há um processo de apropriação do patrimônio cultural e histórico pelo turismo, causando, além dos impactos já mencionados, uma ameaça à própria preservação da memória social. Percebe-se que está acontecendo uma “[...] urbanização acelerada, desvinculada da realidade local e das políticas de preservação, que dá origem a uma paisagem, muitas vezes, pouco atrativa para o turismo, porque descaracteriza o próprio patrimônio (LIMA, 2008)”.

O mercado urbano capitalista é o que mais tem se beneficiado com o crescimento do setor turístico, visto a forma como o patrimônio vem sendo “valorizado”. O centro histórico então se transforma numa verdadeira “[...] ‘mercadoria urbana’ para os turistas, onde o barroco é o ‘tema’, o turismo é a ‘máquina de fazer dinheiro’ e os empreendedores e novos moradores são os ‘novos atores’ desse parque temático (LIMA, 2008)”.

Assim, nota-se que a localidade onde a atividade turística está inserida é, inevitavelmente, modificada para facilitar seu desenvolvimento, pois é impossível desenvolver o turismo sem transformações ambientais, socioculturais e econômicas na cidade, visto a dinâmica que a atividade impõe no espaço. Porém, constata-se que é possível destacar impactos de caráter positivo, mesmo diante os tantos impasses já percorridos.

A visitação turística influencia totalmente as atividades comerciais, valorizando a economia local e a geração de empregos, não apenas os setores de alimentação e hoteleiro, mas também intensificam o comércio tradicional local, como o artesanato e as festas típicas, proporcionando oportunidades pra todo cidadão (SILVEIRA, 2008). Contudo, diante da expansão do setor turístico, deve-se atentar para manutenção da tradição da cultura da cidade, de maneira que os efeitos contemporâneos não prejudiquem sua singularidade.

Segundo Braga (2008), “[...] as atividades turísticas não devem ser supervalorizadas, o que poderia comprometer o patrimônio cultural e a relação com a comunidade”. Assim, pode-se relacionar as questões relativas ao turismo às questões

relativas à função social das áreas preservadas. Conclui, ainda, que “a valorização da primeira em detrimento da segunda prejudica o seu equilíbrio e sustentabilidade”.

Vale ressaltar o desafio conferido à municipalidade em planejar a atividade turística, pois é um setor que envolve diversos interesses e atores. Os impactos gerados no espaço pelo grande volume diário de visitantes, somados aos problemas ocasionados à falta de estrutura urbana para tal função, gera preocupações relacionadas à preservação do patrimônio histórico-cultural e ao conforto e segurança das pessoas.

De maneira a minimizar os efeitos da atividade turística sobre a cidade e seu patrimônio, torna-se necessário a legítima integração entre Estado, iniciativa privada e população, de forma a participarem juntos em ações para elaboração dos projetos de intervenção e da posterior gestão desses espaços (BRAGA, 2008).

De acordo com Silveira (2008), a meta dos gestores competentes, por um planejamento adequado para o turismo em centros tombados, deve ser a busca por minimizar os problemas de maneira a maximizar os benefícios. Visto que o setor pode acarretar tanto fatores negativos quanto positivos.

4.3. IMPLICAÇÕES DO CRESCIMENTO TURÍSTICO NUM SÍTIO TOMBADO

A implantação da atividade turística em qualquer cidade, sendo tombada ou não, traz modificações ao espaço em que se insere, visto que o setor envolve pessoas e destinações. Tais modificações podem se enquadrar, positiva ou negativamente, no município, de acordo com a gestão que se faz (CALDAS, 2010). Entretanto, quando se trata de uma cidade tombada, os impactos do setor turístico ao sítio envolvem implicações mais complexas, que serão abordadas nesta seção.

Soares (2006), afirma que a percepção destes impactos não é fácil de ser medida, pois o setor se integra em diversos campos do espaço inserido, como na economia, no espaço físico e social. No setor econômico e social, o turismo se insere num diversificado conjunto de atividades, pois, gera empregos, produz renda e melhoria das condições de vida dos cidadãos. No espaço físico, o setor é responsável por financiar

infraestrutura para cidade, como construções e melhorias de estradas, projetos de revitalização urbana, melhoria do transporte, restaurações, entre outras.

Krinppendorf (2002) *apud* Soares (2006) já destaca uma posição negativa gerada pelo crescimento do turismo:

O crescimento do turismo também é desigual e não coordenado, e consome seu próprio lucro. Ele explora a terra, danifica a paisagem e a natureza, priva a população local de sua autonomia e independência, debilita a singularidade da sua cultura nativa, traz consigo tensões sociais e agrava instabilidade.

De acordo com Gonçalves *et al* (2005), os centros históricos das cidades tombadas passam por mudanças espaciais e não por mudanças formais, vista sua proteção como patrimônio cultural. Entretanto, o crescimento periférico destes municípios, pode gerar novos desenhos e formatos ao seu conjunto, podendo comprometer sua unidade de sítio. As análises das cidades tombadas não devem abster destas novas áreas incorporadas ao sítio, pois elas compreendem os processos sociais, econômicos e culturais vivenciados pelo processo urbano da cidade.

Reafirma-se a impossibilidade do desenvolvimento turístico sem transformações ambientais, socioculturais e econômicas no local onde se insere (CALDAS, 2010). Nas cidades tombadas, as modificações no ambiente, muitas vezes, são insustentáveis, pois seus espaços são limitados para absorver o alto fluxo turístico, gerando congestionamentos de tráfego e de pessoas, poluição, degradação, perda da identidade local, entre outros, prejudicando entre outras coisas, a paisagem da cidade e os bens patrimoniais (OLIVEIRA, 2003).

Segundo Soares (2006), o grande fluxo de automóveis e até mesmo de pedestres, gera danos, às vezes, irreversíveis ao sítio tombado.

De acordo com Silveira (2008), o crescimento desordenado do setor turístico, sem planejamento correto e com diversos entraves prejudiciais às cidades, ocorre pela rapidez com que ele é implantado, pois os municípios vêem a atividade como o meio mais fácil e rápido para seu desenvolvimento econômico, deixando obscuros diversos fatores que sua implantação acarreta.

Nas Posturas Básicas da Carta de Turismo Cultural (1976), o item dois acrescenta:

[...] dentro do contexto dos fenômenos expansivos que afronta o gênero humano e que podem produzir graves conseqüências, o turismo aparece como um dos fenômenos propícios para exercer uma influência altamente significativa no entorno do homem em geral e dos monumentos e sítios em particular. Para que resulte tolerável, a dita influência deve ser estudada cuidadosamente, e ser objeto de uma política concertada e efetiva a todos os níveis.

Silveira (2008) assegura que a atividade turística exige muitas discussões e decisões, ambas de responsabilidade dos municípios receptores, de forma a guiar seu desenvolvimento para melhoria da qualidade de vida de sua população residente.

Em conseqüência da atividade turística, a infraestrutura da cidade receptora passa por transformações positivas em benefício da população residente. O policiamento é reforçado, amplia-se as instalações de rede elétrica e telefônicas, o setor de educação e de saúde são mais atendidos, o comércio torna-se variado, entre outros. Em função destas melhorias, decorre-se a superlotação em feriados e eventos, além dos congestionamentos e especulação imobiliária que afetam o ambiente dessas cidades (BOLSON, FERREIRA E FILHO, 2005).

Dias (2003) *apud* Bolson, Ferreira e Filho (2005) destaca aspectos negativos refletidos no meio ambiente da cidade receptora, como o incorreto manejo dos resíduos gerados pela atividade, as modificações geradas na paisagem em decorrência da implantação de infraestrutura em áreas naturais e o alto volume de visitantes que interferem nos ecossistemas mais frágeis.

Além disto, impactos como a poluição sonora e visual, aumento do lixo, perda da biodiversidade da região, perda da cobertura vegetal e do solo, aceleração do processo erosivo e fuga da fauna nativa nas circundantes do centro tombado, podem prejudicar a cidade em longo prazo (BOLSON; FERREIRA; FILHO; 2005). Tais impactos podem ser associados às novas ocupações que atingem a cidade turística pela periferia. Os prejuízos ao município estão ligados à mudança de sua configuração natural original, afetada por este crescimento, que segundo Salgado (2007), acontece sem planejamento e monitoramento. Desta forma, a cidade corre o risco de perder sua identidade, pela desconfiguração da totalidade de seu ambiente construído.

Segundo Costa e Oliveira (2008), junto à globalização que atinge a atualidade, os espaços constituídos por significativo valor patrimonial, compostos por bens

materiais símbolos de identidade, cultura e memória, quando inseridos na indústria cultural, transformam seus antigos valores e ganham novos significados.

As mudanças de valores que ocorrem nos sítios tombados são reflexos da exploração do turismo em massa. Costa e Oliveira (2008), usam o termo “transvalorização de patrimônio” para se referirem a ação dos agentes responsáveis pelo turismo nestas cidades, considerados por eles, descompromissados com o resgate do valor histórico, cultural e memorial dos bens patrimoniais destes locais e com a sociedade em si.

Na cidade de Tiradentes, percebe-se claramente isto acontecer, onde há um processo denominado por Costa e Oliveira (2008) como “banalização pela cenarização”. Assim sendo, o desenvolvimento turístico, da forma como vem sendo efetivado nas cidades, transforma os valores culturais tradicionais em simulacros de autenticidade, em prol da mercantilização de seu patrimônio (COSTA E OLIVEIRA, 2008).

Neste processo globalizante se insere Tiradentes obtendo, segundo Costa e Oliveira (2008), ressignificados e novos usos. Desta forma, a cidade é apropriada por agentes públicos e privados, se caracterizando como bem de consumo, onde os edifícios tombados a sustenta como bens-mercadorias. Destacam que a cidade é representada da maneira que os promotores turísticos a explana, ou seja, as imagens e mensagens produzidas são previamente direcionadas ao visitante, que deixa de perceber a essência significativa que a cidade propõe, representantes da grandiosidade de uma época.

O turista deixa de conhecer as particularidades da cidade, não compreendendo a produção do seu espaço urbano e o conteúdo do seu patrimônio. Deixa de lado o real atrativo daquele local, de maneira que a racionalidade imposta pela globalização, gerida pelo capital, faz com que qualquer cidade possa receber aquele turista, visto que o conjunto nos núcleos urbanos tombados e o cotidiano da população local receptiva deixa de ser a essência da visita (COSTA E OLIVEIRA, 2008).

Contudo, reconhece-se que o visitante aprecia o lugar visitado, mas de acordo com Costa e Oliveira (2008), ele não compreende os sentidos da constituição do espaço vivido. Há de um simbolismo, mesmo que ingênuo, para os que visitam esses núcleos urbanos, pois se não existisse, estas cidades não seriam escolhidas e vivenciadas como fonte de investimento, nem pelos agentes de mercado e principalmente pelo próprio visitante.

No centro histórico de Tiradentes e de diversas outras cidades tombadas, movidas pelo turismo, percebe-se a falta de interesse pela real cultura atrativa destes espaços, ou seja, há a abstração do conteúdo significativo do patrimônio cultural do município. Nota-se que, diante de tal realidade contemporânea, o valor patrimonial vem perdendo gradativamente seu sentido original para o turismo massivo que se apodera desses núcleos tombados.

É importante destacar que a apropriação intensificada que acontece em Tiradentes, não é gerida somente por agentes externos, ou seja, por pessoas de outras localidades que investem na cidade. Percebe-se, através das entrevistas informais realizadas nesta pesquisa, que os cidadãos nativos apóiam este crescimento e esta apropriação do turismo na cidade, pois a grande maioria trabalha no setor informalmente ou formalmente e se sentem beneficiados. Assim, fica complexo afirmar, como Costa e Oliveira (2008) afirmam, que a população residente torna-se marginalizada pelo processo da atividade turista, visto que os próprios cidadãos não entendem desta forma e não agem de maneira diferente dos outros agentes.

Segundo Gonçalves *et al* (2005), “tanto a subjetividade do imaginário quanto a dimensão histórica da relação entre formaurbana e sociedade estão presentes no conceito de paisagem que vem sendo desenvolvido pela geografia cultural (turismo), e que se estende à paisagem urbana”. Sendo assim, pode-se associar a relação humana as transformações na paisagem, de forma, que o homem torna-se o agente modificador do espaço, conferindo a ele um valor cultural e simbólico.

Desse modo, ao constituir a materialização da lógica estruturante da sociedade, a paisagem é portadora de sentido, e suas modificações formais não podem ser analisadas independentemente das práticas sociais: no processo de construção da paisagem pelo imaginário social, ela configurou-se na própria representação de práticas sociais que lhe dá novo conteúdo, transformando-a em espaço geográfico (GONÇALVES *et al*, 2005).

Considera-se que a função turística é consequência natural das cidades tombadas. O setor abrange diversos aspectos que implicam modificações tanto positivas quanto negativas ao seu conjunto urbano, firmando assim, a relevância das pesquisas que envolvem o assunto.

Os impactos negativos ocasionados aos sítios tombados estão diretamente relacionados à capacidade de carga da cidade, ou seja, ao volume de turistas que ela

recebe (OLIVEIRA, 2003). Esta questão envolve estrutura urbana, estrutura de tráfego, mobilidade e acessibilidade urbana, entre outros fatores, essenciais para o conforto dos cidadãos e visitantes.

Contudo, mesmo diante das implicações ocasionadas pelo turismo em si, ações do setor buscam implantar diversas atividades específicas, de maneira a incentivar e diversificar ainda mais o setor. Considerando os termos usados por Costa e Oliveira (2008), a cidade busca a cenarização com o desenvolvimento de eventos, que são criações destoantes do contexto da cidade, onde priorizam o grande público, na expectativa por mais atratividade e concorrência.

Vale ressaltar a importância do planejamento da atividade turística nestas localidades, na busca por seu desenvolvimento coordenado e próspero. O plano é o principal instrumento para direcionar a evolução harmônica do setor, de forma a determinar suas dimensões ideais, podendo prever restrições, regulamentações e estimulações.

De acordo com a Carta de Turismo Cultural (1976), independente de sua motivação e das vantagens refletidas nas cidades receptoras, os efeitos negativos acarretados pela inserção do turismo cultural, devem ser considerados, visto sua atuação nociva e destrutiva aos monumentos e sítios patrimoniais. Para tanto, a necessidade do desenvolvimento de regras que mantenham níveis aceitáveis.

4.3.1. Polos Geradores de Viagem

No contexto das implicações ocasionadas pelo turismo aos sítios tombados, os Polos Geradores de Viagens (PGVs), surgem como grandes imponentes, capazes de gerar transformações irreversíveis às áreas inseridas.

Portugal e Goldner (2003) afirmam que os PGVs podem ser relacionados aos “locais ou instalações de distintas naturezas que desenvolvem atividades de porte e escala capazes de produzir um contingente significativo de viagens”.

Segundo Alves (2009),

ao longo dos séculos, com o desenvolvimento da ciência e tecnologia, a população e seus empreendedores cada vez mais se tornaram preparados para implantar construções de maior porte. Tais construções – muitas vezes fascinantes e desafiadoras, além de atrair para si uma enorme atenção – têm normalmente como característica concentrar, em espaços restritos, um grande contingente de atividades e produzir viagens que necessitam de significativa infraestrutura viária e sistema de transportes.

De acordo com Santos (2011), a adoção do termo PGVs, engloba diversos tipos de elementos urbanos para a categoria polos, como os empreendimentos, as atividades, os centros, as avenidas, entre outros.

Pode-se destacar distintas características de influência dos PGVs, tais como: o porte do empreendimento, a tipologia, a localização, as condições de acessibilidade, as características socioeconômicas da região, o uso do solo no entorno e a existência e proximidade de empreendimentos concorrentes (PINTO; DIÓGENES; LINDAU, 2003).

Os impactos ocasionados pelos PGVs se dão no ambiente urbano como um todo, evidenciando as alterações nos padrões de uso e ocupação do solo, que geram um número aditivo de viagens que, somadas às viagens causadas diretamente pelo empreendimento, podem comprometer a acessibilidade da área de implantação (SANTOS, 2011).

Para a CET (1983), os problemas gerados pelos PGVs, relacionados à atuação do sistema viário e seus reflexos são divididos em dois grupos.

O primeiro é caracterizado quando o fluxo de veículos atraídos pelos PGVs se torna superior a capacidade da via de influência, causando pontos de congestionamentos, interferência no tráfego de passagem para outros destinos, má acessibilidade e aumento do número de acidentes.

O segundo se refere ao estacionamento, podendo gerar conflitos em zonas residenciais com excesso de veículos estacionados, aumento de estacionamentos irregulares, dificuldades nas ações de cargas e descargas de mercadorias e embarques e desembarques de passageiros.

Os efeitos causados pelos PGVs podem ocasionar em grandes transformações à área afetada e ao entorno circundante. As autoridades têm por obrigação realizar estudos de viabilidade para localização dos novos empreendimentos, discutir a geometria de

acessos, conferir a adequação dos projetos à legislação municipal, destacar os projetos de segurança viária e os de requalificação da sinalização e, principalmente, os estudos de acessibilidade (ALVES, 2009).

Quando se trata de uma cidade histórica e, ao mesmo tempo, turística, as preocupações acerca do desenvolvimento da cidade e, conseqüentemente, no surgimento de PGVs, tornam-se maiores, devido sua estrutura urbana consolidada e protegida.

O que se nota nas cidades tombadas é a força do capitalismo, ou seja, o grande incentivo de mercado ao crescimento sem precedentes. Segundo Harvey (1996), os governos das cidades assumem um comportamento empresarial em relação ao desenvolvimento econômico e passam a se preocupar de forma mais intensa com novas estratégias de crescimento.

Vale destacar que a demanda de espaço para automóveis gerada por um PGV é insustentável, principalmente em se tratando de uma cidade histórica, com vias já estruturadas e com poucas possibilidades de alterações.

Nas cidades históricas, pode-se dizer que há uma concentração de Polos Múltiplos Geradores de Viagens (PMGV), que é o conjunto de dois ou mais Polos Geradores de Viagens, como pousadas, restaurantes e lojas, próximos um do outro e que, de certa forma, trabalham juntos. Segundo Goldneret *al* (2010), o PMGV pode ser classificado como um *cluster* de atividades, ou seja, um aglomerado de PGVs.

Além disto, com o crescimento da atividade turística nas cidades históricas, há uma demanda por PGVs em toda a circundante da cidade, ocasionando numa expansão urbana. Esses empreendimentos, após sua implantação, funcionam como atrativos para mais empreendimento no entorno, proporcionando o desenvolvimento da área e aumento dos fluxos viários e do volume de veículos na cidade (GOLDNERet *al*, 2010).

Quando se trata de uma implantação numa cidade histórica, os efeitos externos ao empreendimento, relacionados ao transporte e a mobilidade, por menores que sejam, podem prejudicar a estrutura da cidade, revestindo de grande importância os estudos referentes ao trânsito, visto sua situação urbana já estruturada e com poucas possibilidades de alterações.

Os PGVs são associados, recorrentemente, pela literatura, aos impactos negativos sobre o trânsito, a mobilidade e ao ambiente urbano. Entretanto, vale ressaltar

que os PGVs podem ser capazes de gerar impactos positivos ao espaço inserido, estes relacionados ao desenvolvimento da cidade e a valorização de uma região (SANTOS, 2011).

Nas cidades históricas, o incentivo ao turismo, com a implantação de novos empreendimentos, fez com que a cidade ressurgisse e prosperasse. No entanto, com a atual demanda existente nestas cidades, deve-se atentar para uma maior fiscalização e rigorosos procedimentos de aprovação para novos empreendimentos. Desta forma, previne-se a existência de construções irregulares que possam colocar em risco a conservação do patrimônio cultural.

4.3.2. Eventos

Conforme Vargas e Lisboa (2011), o termo *eventos* significa, em sua origem latina (*eventu*), um acontecimento. Para tanto, a palavra *evento* subentende-se como algo eventual, enquadrando-se como “[...] ocasional, esporádico e até mesmo temporário, deixando distante a condição de rotineiro ou cotidiano”.

Lisboa (2010) afirma: “[...] os eventos, ainda que programados, idênticos no formato, programa e local, nunca serão iguais, diferindo na apresentação e na participação do público, o que dá ao evento esse caráter único.

Giacaglia (2003), afirma que o intuito da organização dos eventos em si, é “[...] propiciar uma ocasião extraordinária para o encontro de pessoas, cuja finalidade específica estabelece seu tema essencial”.

Vargas e Lisboa (2011) destacam que a efemeridade dos eventos compõe, com o espaço e tempo inseridos, uma relação de total cumplicidade, “[...] exigindo uma reflexão sobre o uso do tempo na sociedade atual, a apropriação dos lugares e a intenção dos eventos”.

Nas cidades históricas, a organização dos eventos surge como forma de complemento às atividades turísticas. Com o passar do tempo, como acontece em Tiradentes, os eventos chegam a ultrapassar a demanda turística convencional, tornando-se primordial para a nova cultura econômica da cidade.

Em sua origem, os eventos tinham a função de valorizar ainda mais as áreas tombadas. Em um círculo virtuoso e seqüente, a produção, a transmissão e a manutenção da imagem do lugar, funcionam como instrumentos para a captação de novos eventos. Com isto, os calendários de eventos tornam-se cada vez maiores nas cidades tombadas.

A produção de diversos eventos busca uma economia mais estável, ou seja, que movimente a cidade durante todo o ano. Assim, com o calendário de eventos estruturado, há o aumento e a criação de novos empregos com a diversificação da atividade econômica (SILVEIRA, 2008).

Conforme Petrillo (2011) discorre, a cidade turística não se sustenta mais somente por sua conformação, ou seja, por seu “cartão postal”, mesmo diante de toda exposição na escala global que se projeta sobre ela. Todo atrativo, atualmente, se concentra na dinamização dos eventos, pois num contexto global, o setor turístico passa por transformações.

De acordo com Ruschmann (2002),

A instabilidade da demanda turística, que pode tanto comparecer em massa numa destinação ou deixar totalmente de visitá-la por motivos políticos, moda, preços etc., faz com que as destinações eminentemente turísticas vivam na situação do já citado “neocolonialismo”, e a única forma de evitá-lo se encontra na diversificação de suas atividades econômicas.

Quando Ruschmann (2002) discorre sobre a “diversificação de suas atividades econômicas”, os eventos surgem como articuladores dessa diversidade. Considera-se a importância dos eventos, de forma que eles suprem os efeitos sazonais do turismo, pois incitam fluxos de pessoas nos períodos do ano em que a demanda normalmente é baixa (OLIVEIRA E JANUÁRIO, 2007).

Com a implantação de diversos eventos à rotina anual das cidades, deve-se atentar para as instalações de atendimento à nova demanda. Locais para conferências, convenções, exposições de feiras de artes, museus, atividades de lazer e eventos especiais, devem ser estabelecidos na cidade (OLIVEIRA E JANUÁRIO, 2007).

Lisboa (2010), define três elementos fundamentais que compõem os eventos programados, veja no Quadro 1 abaixo.

Quadro 1: Classificação dos Eventos Relacionando suas Principais Estruturas

(apresentação–público–espaço)

Classificação de eventos		Apresentação	Público	Espaço
1	Área de interesse		Artístico, científico, cultural, religioso	
2	Categoria		Institucional Promocional	
3	Tipo de público		Alvo Geral – específico – dirigido Compromisso Adesão – obrigatório	
4	Área de abrangência ou escopo geográfico		Distritais - municipais - regionais estaduais - nacionais - internacionais	
5	Tipologia	Reunião coloquial Reunião dialogal Exposição / Demonstração Competição		
6	Frequência	Permanentes - Esporádicos - Únicos - De oportunidade		
7	Porte	Pequeno - Médio - Grande - Mega		
8	Localização			Fixo - Itinerante
9	Espacialidade			Interno - Externo
10	Força do lugar de realização e/ou das redes de organização	Ícônicos - Interesse especial		
			Comunitários	
				Marca

Fonte: Lisboa, 2010

Segundo Lisboa (2010), “a incorporação da dinâmica espacial na classificação dos eventos significa estabelecer uma inter-relação entre seus três elementos principais, de modo a auxiliar na identificação e controle de sua interferência no espaço urbano”.

Segundo Oliveira (2003), a infraestrutura adequada para o apoio aos eventos aumenta o número de atrações na cidade e, conseqüentemente, atrai um número maior de visitantes. A cidade receptora aumenta as áreas de comércio, prioriza a qualidade das acomodações e investe nas agências de turismo, além de demandar pesquisas e ações para melhorias do transporte e do meio ambiente.

De acordo com Brito e Fontes (2002), os eventos se definem como “[...] a soma de esforços e ações planejadas com o objetivo de alcançarem resultados definidos junto ao seu público-alvo”. O planejamento é fundamental para a produção de um evento, sendo primordial em todo seu processo, ou seja, antes, durante e depois do evento.

A produção de um evento movimenta e dinamiza a economia local pois, para sua realização, é necessário um grande número de mão de obra, tanto para o suporte do acontecimento – serviços - quanto para sua montagem - infraestrutura (OLIVEIRA E JANUÁRIO, 2007).

Devido à sua importância e complexidade, de produção, manutenção e inserção na cidade, a promoção dos eventos exige alta especialização técnica, além da experiência e especificação dos profissionais para cada tipo de evento (ZANELLA, 2003). Dessa forma, considera-se que sua produção traz benefícios sociais e econômicos para a comunidade receptora, e dependendo do seu porte, para todo o país.

Como o turismo, a produção de eventos também deve estimular o desenvolvimento e a infraestrutura urbana da cidade receptora. Em se tratando de um município, com forte desenvolvimento turístico, e conseqüentemente, grande aparato de patrocínios e incentivos a produção de eventos, é primordial que o espaço seja ou esteja apropriado para suportar o grande volume de visitantes que ele atrai (OLIVEIRA E JANUÁRIO, 2007).

Portanto, infraestrutura básica como saneamento, água tratada, redes e tratamento de esgoto são essenciais para que a cidade sustente tais demandas, assim como o apoio ao transporte, hospitais e segurança pública.

Petrillo (2011) afirma,

apenas uma elite parece ter se beneficiado de políticas de turismo relacionado aos Grandes Eventos [...]. Apesar das repetidas operações de marketing urbano [...] partes inteiras da cidade, em particular as periferias, até agora não foram tocadas pelo impacto econômico significativo destas iniciativas e permanecem excluídas até de operações de saneamento e requalificação urbana.

Diante de tal realidade, vale ressaltar que a cidade necessita de diversos projetos para sustentar sua nova demanda que cresce a cada ano. A cidade capitalista cria um duplo caráter à sua centralidade: onde tem-se o lugar de consumo e o consumo do lugar, ou seja, o desgaste e descaracterização do espaço onde se insere (LEFEBVRE, 1969 *apud* VARGA E LISBOA, 2011).

As dinâmicas dos eventos que atingem as cidades tombadas, na maioria dos casos, descaracterizam os aspectos particulares das cidades onde se inserem. Oliveira (2003) destaca: “a cidade histórica, então, precisa funcionar como uma área para o comércio e serviços locais; um centro para lazer e cultura [...]”.

Segundo Vargas e Lisboa (2011), quando os eventos possuem espaços especialmente destinados a eles, configurando-se áreas permanentes para sua execução, as exigências espaciais tornam-se mais esclarecidas e mais fáceis de concluídas.

Requisitos como acessibilidade para carga e descarga, transporte coletivo, estacionamentos, proximidade a redes hoteleiras, dentre outros, são muito complexos de serem trabalhados em áreas urbanas já estruturadas, entretanto, primordiais para o perfeito funcionamento do evento em ambos os casos.

Vargas e Lisboa (2011), ainda, afirmam que os espaços permanentes de eventos precisam de uma infraestrutura própria de gerenciamento e manutenção. Dessa forma, sua administração pode, como acontece em grandes cidades, utilizar seu espaço para a realização de feiras de exposições, shows, entre outros eventos paralelos.

Os espaços casuais destinados aos eventos, estes que trazem à tona as discussões relacionadas às modificações que operam no ambiente inserido, são estrategicamente escolhidos, impulsionados pelo turismo, demanda e concorrência dentre as cidades (VARGAS E LISBOA, 2011). Neste caso, os eventos se apropriam dos logradouros públicos, como ruas, praças e parques, gerando uma série de transformações que nos leva aos questionamentos deste trabalho pois, tratando de uma cidade tombada, as questões tornam-se ainda mais complexas.

Em nota, um grande desafio, senão o maior, enfrentado no período de execução dos eventos, é o aumento, em ampla escala, da demanda nos sistemas complexos de circulação, redes e fluxos, que funcionam nestes tempos, totalmente destoante da demanda cotidiana, estabelecendo assim, “[...] a simultaneidade e a heterogeneidade da experiência urbana contemporânea (VARGAS E LISBOA, 2011)”.

Vargas e Lisboa (2011) afirmam:

Independentemente do número de pessoas que cada um desses eventos possa atrair, a participação do público e a ocupação do espaço, nessa classificação, estão relacionadas com a mobilidade. O show de determinado cantor pode ser realizado em um auditório, sobre um trio elétrico ou na praia. Em uma avenida, pode-se assistir a um show, um desfile ou participar de uma passeata. Portanto, as dinâmicas espaciais não estão vinculadas ao formato do evento, nem ao local de sua apresentação, exclusivamente, mas à relação entre eles.

A característica mercadológica que a cidade receptora dos eventos possui, está diretamente relacionada aos interesses políticos e lazer (turístico/econômico). Desta forma, segundo Vargas e Lisboa (2011), tais eventos são criados com temas dos mais diversos, levando a discussão o conceito de valor de uso e valor de troca atribuído à cidade.

Assim, vale destacar, trecho discorrido na Carta de Turismo Cultural (1976), que relata:

[...] com uma perspectiva de futuro, o respeito ao patrimônio mundial, cultural e natural, é o que deve prevalecer sobre qualquer outra consideração, por muito justificada que esta se pautar desde o ponto de vista social, político ou econômico. Tal respeito só pode assegurar-se mediante uma política dirigida à adoção do equipamento necessário e à orientação do movimento turístico, que tenha em conta as limitações de uso e de densidade que não podem ser ignoradas impunemente. Além do mais, é preciso condenar toda doação de equipamento turístico ou de serviços que entre em contradição com a primordial preocupação que há de ser o respeito devido ao patrimônio cultural existente.

4.3.3. Mobilidade e Acessibilidade Urbana

Na gestão urbana e na gestão patrimonial das cidades, questões relativas à mobilidade e acessibilidade surgem como fator primordial. Entretanto, a maioria dos municípios ainda enfrenta problemas relacionados a estas questões, diante do desafio de compatibilizar projetos de mobilidade e acessibilidade urbanas com a preservação do patrimônio cultural. As ações de intervenções, devem estar totalmente associadas à preservação do patrimônio, de forma a não prejudicarem suas características originais (IPHAN, 2012).

Segundo o IPHAN (2012), as ações para a adequação da mobilidade e acessibilidade urbana, beneficiam os conjuntos urbanos tombados, propiciando a qualificação de seus espaços, agregando “[...] elementos que valorizam a melhor circulação de pessoas, o uso de equipamentos urbanos e propiciam maior contato com o patrimônio e inclusão socioespacial”.

Atualmente a cidade se desenvolve em ordem ao automóvel, traçando os acessos mais rápidos, curtos e diretos. Já as cidades coloniais, se estruturavam baseadas na acessibilidade dos meios de transporte utilizados na época, preocupando-se somente com o relevo, os rios, entre outros obstáculos, sem ter idéia da atual realidade que estas cidades iriam enfrentar no futuro, como os altos fluxos, por exemplo. Naquele período, o objetivo era traçar fluxos com trajetos em que o menor esforço era a prioridade, o que

deu origem a uma rede de percursos intimamente relacionada com o território (GUERREIRO, 2000).

As cidades coloniais brasileiras, apesar de sua estrutura urbana colonial, não deixam de passar por estas transformações que atingem as cidades contemporâneas, levando a novas abordagens da questão urbana, como a mobilidade e acessibilidade. Com as expectativas de prosperidade do setor turístico, a situação urbana e social destas cidades se agrava, pois o crescimento do setor não segue junto ao desenvolvimento de sua infraestrutura urbanística.

Pode-se considerar, sob o ponto de vista da história, que o tema da cidade está dentro de uma perspectiva mais complexa, unindo aspectos objetivos como cronologia, forma, usos e funções. Este tema, sobretudo, coloca em questão as citadas classificações ‘estilísticas’ ou temporais, a exemplo da cidade barroca, baseadas na correspondência a um determinado modelo ou período ‘congelado’ no tempo (GONÇALVES *et al*, 2005).

É fato que as misturas de temporalidades que as cidades históricas apresentam, confirmam sua necessidade de reabilitação para as exigências da vida contemporânea, pois os novos modelos de estilo de vida e mobilidade são muito diferentes do passado.

A partir do século XX, afirmavam-se as preocupações com a intervenção nos centros históricos. Contudo, vale destacar, os diferentes momentos e posturas quanto a estas ações, tanto na prática, quanto na teoria pois, num primeiro momento, as atuações incidiam somente na questão da recuperação, ou seja, ao restauro de monumentos. Somente tempos depois, as preocupações se voltaram a questões mais amplas, como a mobilidade e acessibilidade urbana, isto decorrente a ascensão do setor turístico, que passou a movimentar novamente estas cidades (FURTADO E MACEDO, 2010).

Quando se trata de uma cidade histórica, a configuração ideal para a mobilidade e acessibilidade, torna-se impossibilitada de aplicação para alguns elementos, pois as vias já estão conformadas, com mínimas possibilidades de adaptação. As calçadas e vias, em grande parte, são muito estreitas, irregulares e com fortes inclinações, pouco aptas para o pedestre, como pode ser visto na Figura 18, a seguir. Sua estrutura urbana foi projetada para a realidade de séculos passados, totalmente diversas da atual situação das cidades (BRASIL ACESSÍVEL, 2006).



Figura 18: Configuração da rua e calçadas em Tiradentes- MG

Fonte: Autor, 2011

Santos (2011), afirma que o desenho das vias não é o único fator para determinar a conduta das pessoas quanto à mobilidade. Porém, sabe-se da sua importância, pois torna-se um dos indicativos mais explícitos das escolhas do pedestre.

As vias das cidades históricas são atrativas por sua própria configuração arquitetônica, ou seja, o ambiente histórico e artístico, por si só, torna-se atrativo ao fluxo de pessoas a pé na cidade (SANTOS, 2011).

O estudo da mobilidade urbana em um centro tombado possui diversas particularidades, tais como suas características peculiares de estruturação urbana, morfologia e ocupação, que retratam períodos socioeconômicos e de desenvolvimento tecnológico distintos das demais áreas da cidade (RAMOS E MAIA, 200?).

No conceito de patrimônio urbano, o valor do objeto posiciona-se como parte integrante de um sistema, integrando a prática da utilidade à essência museológica. Sendo assim, a valorização do centro histórico é muito mais que a requalificação dos

espaços públicos e do edificado particular, é também a valorização de quem está e de quem vai até ele (FURTADO E MACEDO, 2010).

No que se refere à conservação urbana integrada, tem-se como abordagem a interação da preservação e valorização histórica do ambiente com a dinâmica socioeconômica local. A discussão da mobilidade e acessibilidade urbana surge como fator essencial para integração físico-territorial e socioeconômica de áreas históricas (FURTADO E MACEDO, 2010).

O desenvolvimento da atividade turística é responsável pelas novas demandas por mobilidade na cidade tombada, pois provoca circulação intensiva de pessoas e de veículos, estacionamentos irregulares, entre outros. Entretanto, estas cidades não possuem infraestrutura física para suportar tal demanda, necessitando de adaptação para as condições que o turismo exige e a vida contemporânea necessita.

Pode-se considerar o crescimento desordenado do turismo das cidades históricas como um grande problema pois, ao mesmo tempo, estas tem como compromisso a conservação de seus patrimônios edificados e o controle da demanda das atividades que ocorrem em seus espaços sem os prejudicar. Tal fato se torna inevitável, mas pode ser amenizado, de acordo com procedimentos técnicos bem elaborados. Neste caso, a relação entre as políticas de patrimônio e o planejamento urbano se torna de grande importância (CASTRIOTA *et al*, 2010).

Segundo Camagni, Gibelli e Rigamonti (2002), a expansão urbana tem ligação direta com a presença generalizada dos automóveis. De acordo com a distinção feita pelos autores, três tipos de expansão urbana podem ser percebidas na cidade Tiradentes. São eles: o enchimento, expansão e projetos de grande escala, todos diretamente relacionados ao turismo.

O primeiro tipo, enchimento, ressalta o saturamento do centro histórico, composto atualmente por pousadas e comércio. Por isso a expansão direcionada à periferia com a migração dos cidadãos. O segundo tipo, expansão propriamente dita, está ligada diretamente ao enchimento da cidade, decorrente do surgimento de novos bairros pela periferia, na busca de terrenos livres para construções maiores e com menos restrições de projetos. De certa forma, ambos estão entrelaçados, pois o terceiro tipo, os projetos de grande escala, destacam-se pelo desenvolvimento econômico da cidade nos últimos anos, incentivado pelo setor turístico.

De maneira similar, todas as formas de expansão urbana levam ao aumento da demanda por mobilidade.

O desacordo das necessidades de mobilidade e deslocamento da cidade tombada com sua estrutura urbana exige debates envolvendo IPHAN, Administração Municipal, comunidade acadêmica e várias instituições civis, visto suas limitações de intervenções. Ações neste sentido devem ser sincronizadas, a fim de evitar consequências negativas para a mobilidade e acessibilidade urbana e para o patrimônio histórico (LAPA E MELO, 2007).

Além disto, um diálogo permanente entre arquitetos e urbanistas, geógrafos, turismólogos e políticos, entre outros envolvidos, poderia ser realizado através da junção nas diversas políticas setoriais. Considera-se, com isto, que as políticas concernentes aos transportes e uma melhor distribuição dos polos de atividades urbanas pode trazer benefícios importantes a conservação do patrimônio arquitetônico e a ergonomia da cidade (CASTRIOTA *et al*, 2010).

A implementação de algumas ações conjuntas entre entidades governamentais nas esferas municipal, estadual e federal são importantes de serem executadas em todas as cidades históricas, para a correta conservação destas (GRAMMONT, 2006). Uma política de incentivo à preservação do patrimônio, que inclua um amplo e rigoroso projeto de educação patrimonial, também, torna-se essencial.

Uma iniciativa que pode ser relevante, também, é a correspondência da prática do planejamento urbano com a participação popular, capaz de indicar áreas de crescimento para a cidade, no nível municipal e em curto prazo.

A ausência de ações concretas relacionadas à mobilidade nas cidades tombadas, pode trazer diversos danos para seu patrimônio cultural e prejudicar, até mesmo, o desenvolvimento do turismo. Como pode ser visto na Figura 19, a seguir, que ilustra a descaracterização do centro histórico, com a presença maciça de veículos, prejudicando o deslocamento e desconfigurando a paisagem.



Figura 19: Rua Direita, Tiradentes - MG

Fonte: Autor, 2011.

Identidade e memória coletivas são valores essenciais que devem estar presentes em qualquer tarefa de planejamento urbano (LAPA E MELO, 2007). Portanto, há limites a serem respeitados nas intervenções nos sítios tombados, de forma que sua integridade permaneça e sua autenticidade perpetue.

Considera-se que a preservação do patrimônio não pode ser dissociada da modernização das cidades, estas dinâmicas por excelência. Portanto, confirmam-se a importância da integração das políticas de preservação com o planejamento urbano e regional, reconhecendo-se que a proteção do patrimônio nas cidades históricas deve ser o objetivo principal da planificação urbana e territorial, assim como, ter consciência que as municipalidades são as principais responsáveis pela conservação (CASTRIOTA *et al*, 2010).

De acordo com Lapa e Melo (2007),

Desenvolvimento urbano depende de um grande conjunto de medidas, que engloba fatores econômicos, sociais, políticos e culturais, bem como sobre políticas concretas adotadas pelo Governo, pelo setor privado, pelos cidadãos em geral, e pela sociedade organizada.

A cidade acontece em diferentes momentos no tempo, daí a beleza e também sua complexidade, pois o tecido urbano, o comportamento dos cidadãos, as políticas de planificação urbanística, econômica ou social se desenvolvem em cronologias

diversas(GONÇALVES *et al*, 2005). Por isso a preocupação em atender ao conforto das pessoas nestas cidades, devido toda esta complexidade.

Portanto, pode considerar que,

[...] um adequado sistema de mobilidade urbana sustentável e de uso do solo deve assegurar o acesso a bens e serviços de maneira eficiente para todos os habitantes da área urbana, proteger o meio ambiente, o patrimônio cultural e os ecossistemas para a presente geração sem, no entanto, limitar as oportunidades das gerações futuras (BLACK *et al*, 2002 *apud* MIRANDA, 2010, p.8).

De acordo com Paiva (2009), tornar uma cidade histórica mais acessível e com mobilidade urbana adequada é uma tarefa difícil, porém com planejamento é possível proporcionar a todos o usufruto destas nobres heranças.

5. TIRADENTES: CIDADE TURÍSTICA E PATRIMONIAL

5.1. ÍNDICE DE COMPETITIVIDADE DO TURISMO NACIONAL

Atualmente, a cidade de Tiradentes se posiciona no *Índice de Competitividade do Turismo Nacional* entre os 65 destinos indutores do desenvolvimento turístico regional.

Através deste índice desenvolvido pelo Ministério do Turismo do Governo Federal, em parceria com outras instituições, estima-se mensurar, objetivamente, aspectos econômicos, sociais e ambientais destes municípios, de forma a indicar o nível da competitividade do destino turístico mediante uma metodologia de avaliação de capacidades numa perspectiva dinâmica e sustentável.

A criação do Índice facilitou as pesquisas e o acompanhamento de indicadores objetivos e o diagnóstico referente à realidade local das cidades, de forma a viabilizar ações e políticas públicas, que visam o desenvolvimento da atividade turística.

O Índice engloba questões que integram 13 dimensões, ou seja, “[...] mensuram a capacidade crescente de um destino de gerar negócios nas atividades relacionadas com o setor de turismo, de forma sustentável, proporcionando ao turista uma experiência positiva”. O relatório final apresenta a média dos resultados obtidos dos 65 destinos nas 13 dimensões.

Nas 13 dimensões abordam-se questões referentes à:

1. **INFRAESTRUTURA GERAL** - Neste tema, fatores como as condições estruturais necessárias para circulação de pessoas e usufruto de conforto mínimo para visitantes estão inclusos. Assim como, as condições de negócios para um crescimento sustentável. Nesta dimensão são analisados variáveis para mensuração do nível de competitividade, tais como: a capacidade de atendimento médico para o turista, fornecimento de energia elétrica, serviço de proteção ao turista e estrutura urbana nas áreas turísticas.

2. **ACESSO** - Configura-se como uns dos fatores de maior atratividade turística, pois sua escassez pode desestimular a visita do viajante ao destino planejado.

Segundo Palhares (2003), o acesso está presente em três etapas da viagem. Na saída e no retorno a sua região de origem até o primeiro destino; entre o primeiro destino e os demais destinos visitados em uma viagem; e no deslocamento interno. As variáveis analisadas nesta dimensão são: acesso aéreo, acesso rodoviário, acesso aquaviário, acesso ferroviário, sistemas de transportes no destino e proximidade de grandes centros emissivos de turistas.

3. **SERVIÇOS E EQUIPAMENTOS TURÍSTICOS** - Esta dimensão tem relevância no desenvolvimento da atividade turística, considerando que a satisfação do visitante esta relacionada à sua disponibilidade e qualidade dos referidos serviços e equipamentos oferecidos. Os serviços na maioria das vezes são fornecidos pelo setor privado, configurando o elemento lucrativo da localidade. São considerados serviços e equipamentos turísticos os meios de hospedagem, os restaurantes e bares, as agências de receptivo, as empresas transportadoras, entre outros. Nesta dimensão são analisados: sinalização turística, centro de atendimento ao turista, espaços para eventos, capacidades de hospedagem, capacidade do turismo receptivo, estrutura de qualidade para o turismo e capacidade dos restaurantes.

4. **ATRATIVOS TURISTICO** - Os atrativos podem ser naturais, culturais, programados, além das realizações técnicas, científicas e artísticas. A diferenciação das características e dos graus de importância dos atrativos, estão ligados a sua representatividade, seu estado de conservação da paisagem no entorno/meio ambiente, sua infraestrutura disponível e seu acesso.

5. **MARKETING E PROMOÇÃO DO DESTINO** – O papel do marketing torna-se cada vez mais importante para o desenvolvimento do turismo. De modo a formular as estratégias e os objetivos do município receptor, análises referentes ao macroambiente como os aspectos demográficos, econômicos, políticos, legais, socioculturais, tecnológicos e ecológicos devem ser realizadas, assim como, analisar o microambiente no que diz respeito ao infraestrutura, equipamentos turísticos, mão de obra, atrativos e o perfil atual dos turistas. Nesta dimensão constam análises sobre: plano de marketing, participação em feiras e eventos, promoção de destino e página do destino na internet.

6. **POLÍTICAS PÚBLICAS** - Estas são elaboradas em diferentes esferas de governo: municipal, regional, estadual, nacional e internacional. O objetivo das políticas publica é o desenvolvimento equilibrado, de maneira a proporcionar satisfação ao

visitante e ao mesmo tempo atender as necessidades dos cidadãos. Nesta dimensão são analisados: a estrutura municipal para o apoio ao turismo, o grau de cooperação com o governo estadual e federal, planejamento para a cidade e para a atividade turística e o grau de cooperação público-privado.

7. COOPERAÇÃO REGIONAL - A denominação de regiões turísticas é base para o planejamento regional, gerando o equilíbrio de comodidades e facilidades desejadas pelos turistas. As variáveis levantadas nesta dimensão são: governança, projetos de cooperação regional, planejamento turístico regional, roteirização e promoção e apoio à comercialização de forma integrada.

8. MONITORAMENTO - A investigação e o monitoramento do ambiente competitivo são partes integrantes da formulação da política e da estratégia. As variáveis analisadas são as seguintes: pesquisas de demanda e oferta, sistema de estatística do turismo, medição dos impactos da atividade e setor específico de estudos e pesquisas.

9. ECONOMIA LOCAL - Os efeitos econômicos do turismo a cidade receptora enquadra-se em três níveis: diretos, indiretos e induzidos. Os efeitos diretos são os gastos dos visitantes nos estabelecimentos de bens de consumo e serviços. Os indiretos acontecem em consequência aos gastos diretos, ou seja, na busca dos estabelecimentos por fornecedores. Já o efeito induzido é gerado por meio de salários, aluguéis e juros recebidos das atividades turísticas. Nesta dimensão as análises são realizadas a partir dos aspectos da economia local, da infraestrutura de comunicação, da infraestrutura e facilidades para negócios e dos empreendimentos ou eventos alavancadores.

10. CAPACIDADE EMPRESARIAL - A cidade receptora precisa estimar sua dinâmica empresarial e a associá-la à competitividade na atração de negócios em turismo. Também de grande importância é a presença no município de associações de comerciantes, capaz de promover as transformações necessárias, tanto na infraestrutura, quanto na mobilização das forças políticas e sociais locais no desenvolvimento do turismo. As variáveis analisadas nesta dimensão são: capacidade de qualificação e aproveitamento do pessoal local, presença de grupos nacionais ou internacionais, concorrência e barreiras de entrada e presença de empresas de grande porte, filiais ou subsidiárias.

11. ASPECTOS SOCIAIS - Os benefícios sociais ocasionados pelo turismo estão associados à melhora da qualidade de vida da população residente, ao aumento do bem-estar individual, a expansão do desenvolvimento socioeconômico e ao incentivo a proteção do meio ambiente e das populações locais. As análises nesta dimensão estão ligadas ao acesso a educação, aos empregos gerados pelo turismo, as políticas de preservação e enfrentamento à exploração sexual infanto-juvenil, ao uso de atrativos e equipamentos turísticos pela população e a cidadania, sensibilidade e participação na atividade turística.

12. ASPECTOS AMBIENTAIS - O compromisso ambiental do setor turístico, reafirma sua existência, de maneira que o turismo sustentável torna-se ecologicamente suportável em longo prazo, economicamente viável, ético e socialmente equitativo para as comunidades locais. Nesta dimensão as seguintes variáveis foram examinadas: estrutura e legislação municipal de meio ambiente, atividades em curso potencialmente poluidoras, rede pública de distribuição de água, rede pública de coleta e tratamento de esgoto, coleta e destinação pública de resíduos e unidades de conservação no território municipal.

13. ASPECTOS CULTURAIS – O turismo cultural é importante para a competitividade da cidade receptora, visto sua característica multifuncional. Como metodologia desta dimensão, realizou-se pesquisas literárias e em órgãos institucionais como IPHAN, Ministério da Cultura (MinC), UNESCO e IBGE. Como medir os aspectos culturais de um destino é uma tarefa complicada, foram selecionados indicadores qualitativos para mensurar a competitividade nesta dimensão, tais como as variáveis: produção cultural associada ao turismo, patrimônio histórico cultural e estrutura municipal para apoio à cultura.

5.2. A CIDADE E SUA DINÂMICA TURÍSTICA

De uma maneira geral, considerando as dimensões referentes ao Índice de Competitividade Nacional supracitadas acima, faz-se uma análise a partir de pesquisa bibliográfica, pesquisa em campo e entrevistas não estruturadas nas instituições da

cidade de Tiradentes, na busca por dados e informações que caracterizam sua dinâmica turística, a partir dos aspectos abordados na avaliação do índice nacional.

Nos anos 1990, quando a atividade turística começou a prosperar em Tiradentes, já se tinha a preocupação em realizar estudos relacionados ao potencial que a cidade tinha para se desenvolver turisticamente. Um estudo importante foi desenvolvido pela Fundação João Pinheiro, em que foi elaborado um plano de organização territorial, de desenvolvimento econômico e de conservação do centro tombado da cidade (PREFEITURA MUNICIPAL DE TIRADENTES, 2001).

Com a transformação do centro da cidade nos 1990, pela inserção do marketing urbano, Tiradentes volta-se às estratégias de crescimento turístico, se valendo da produção de eventos, como a Mostra de Cinema e o Festival Internacional de Gastronomia, ambos criados em 1998, pelo atual prefeito Ralph Justino, então secretário de turismo (CAMPOS, 2006).

Na mesma época, já se inicia a divulgação da cidade por meio das mídias existentes, como jornais impressos, internet e TV, no âmbito nacional e internacional, ações que, atualmente, se intensificam e se aprimoram (CAMPOS, 2006).

Entretanto, segundo Bolson, Ferreira e Junior (2005), a iniciativa turística na cidade deu-se sem um plano macro-estratégico de desenvolvimento gerido pela prefeitura municipal. O que houve na cidade foi à restauração de algumas edificações tombadas, o incentivo a vida cultural e a divulgação do município por meios de informações, principalmente através de filmes e novelas.

Segundo Neves e Carneiro (2012), a divulgação da cidade veiculada pela mídia é a principal parte integrante do processo de construção simbólica de Tiradentes, criando com isto sua marca como cidade colonial. Tal marca tem a função de transmitir ao turista a ideia de pertencimento histórico, de forma que sua atração torna-se singular, inserindo-se na competição internacional entre as cidades.

Costa e Oliveira (2008) afirmam: “[...] em Tiradentes, é notória a ‘eficácia’ das ações mediadas pelas novastécnicas e pela informação, transformando a cidade em um espaço atrativo e ‘chegável’, inserindo-a na lógica da competição internacional entre os lugares”.

Como já foi relatado, o centro tombado de Tiradentes passou por transformações funcionais, sociais e econômicas, de maneira a transmutar seus símbolos, passando pelo

processo de gentrificação ou enobrecimento. Desta forma, o centro torna-se, segundo Neves e Carneiro (2012), “[...] um simulacro de lugar [...]”, voltado totalmente para a atividade turística, subtraindo o cidadão de seu convívio cotidiano no local, para possuir apenas a rotina de trabalho.

Costa e Oliveira (2008), ainda, afirmam que os núcleos urbanos passam por transformações onde há a mudança de seus valores, ou seja, perdem seu significado de identidade cultura nacional, inicialmente atribuído pelos modernistas. Tal fato se justifica pela dinamização intensa da cidade, provocada pela globalização, de forma a atender a nova demanda externa em que intensifica o processo de ‘banalização pela cenarização’.

Em entrevista não estruturada, o Sr. Rogério Paiva, vereador no município e atuante no processo turístico da cidade, relata que os impactos do turismo em Tiradentes se valem da ineficiência das políticas públicas. Ele afirma que, atualmente, a cidade é composta por turistas de consumo e não por viajantes que querem conhecer a cultura local. Assim, segundo ele, a cidade tem perdido sua essência para a força do capitalismo, afirmando que esta concepção do turismo, defendida por ele, está em minoria na gestão municipal, tornando-se difícil as ações de benfeitorias e resgate cultural da cidade.

Em meio à globalização das informações que atingiram as cidades após a década 1990, Tiradentes investe na integração do planejamento estratégico com a preservação do patrimônio, de forma a intensificar sua função turística. Com isto, o município passa segundo Costa e Oliveira (2008), pela fase da cenarização progressiva, de forma crescente a cada ano, “[...] produzindo um espaço urbano central complexo em termos da circulação de capitais, mercadorias e pessoas [...]”.

É neste contexto que a cidade aparece como destino internacional e se coloca frente à competição entre cidades, conseqüentemente, exigindo cada vez mais infraestrutura para atender um público específico e cada vez maior.

Entretanto, de acordo com a turismóloga do IPHAN, escritório técnico da cidade, a cidade ainda não possui infraestrutura básica adequada que atenda ao grande número de visitantes que ela recebe, estando à parte, até mesmo o atendimento da própria população residente.

Segundo a turismóloga do IPHAN, Tiradentes ainda carece de sistema de transporte apropriado para sua atual demanda turística. Possui precariedade na assistência a saúde dos cidadãos e consequentemente dos turistas, dependendo de cidades vizinhas, como São João del-Rei, como suporte.

A cidade ainda não possui um sistema de tratamento de esgoto, ocasionando na poluição dos córregos que circundam o centro histórico, acarretando desconforto e precariedade à imagem da cidade, relata a turismóloga.

Mesmo diante de tal realidade, o corpo gestor do município tem em andamento, projetos de incentivos a novos eventos, na perspectiva de movimentar ainda mais a cidade. Com isto, constata-se a falta de preocupação com a imagem da cidade a longo prazo, visto que aspectos essenciais para seu funcionamento, de tamanha importância para a vida cotidiana dos cidadãos e primordiais para a dinâmica da cidade turística, permanecem sem projetos impulsionadores.

Vale ressaltar a existência do relatório de orientações feito pelo Conselho Municipal de Turismo (COMTUR) em dezembro de 2012, referente à agenda técnica para a governança do turismo na cidade em 2013, em que se destaca: “pleitear, apoiar e acompanhar a implantação de um Escritório Especial de Projetos (ou Gabinete Especial de Projetos) para captação de recursos públicos pela Prefeitura para investimento em infraestrutura na cidade (COMTUR, 2012)”.

Além disto, neste relatório há, em um de seus itens de governança para 2013, a preocupação com o projeto para a Estação de Tratamento de Esgoto (ETE), pois é sugerido no documento, a iniciativa de “pleitear a alteração de local e execução de projeto sustentável para a ETE”, além da preocupação em “pleitear o desenvolvimento e execução de projeto para coleta seletiva e tratamento do lixo (COMTUR, 2012)”.

O COMTUR conta com a colaboração de representantes de órgãos como: Sebrae, Instituto Estrada Real, Circuito Trilha dos Inconfidentes, Câmara Municipal, Centro Cultural Yves Alves, Agências de viagens, setor hoteleiro e gastronômico. O conselho é um órgão de consulta e assessoramento nas tomadas de decisões referentes ao turismo municipal, visando principalmente o desenvolvimento turístico da cidade, tendo em vista a sustentabilidade (COMTUR, 2012).

Em suas proposições, o COMTUR defende a elaboração de diretrizes para impor na cidade uma integração do trabalho entre os serviços públicos municipais e os

prestados pela iniciativa privada, na busca por promover uma infraestrutura adequada à implantação do turismo na cidade. Entre outras ações pleiteadas pelo órgão, houve o envio de ofício ao prefeito e ao comandante regional da Polícia Militar no ano de 2011, para que providências relativas ao trânsito fossem tomadas (COMTUR, 2012). Entretanto, os problemas com o tráfego na cidade ainda não foram solucionados.

É função do COMTUR, a decisão sobre a destinação e aplicação dos recursos financeiros do FUMTUR (Fundo Municipal de Turismo) da cidade (COMTUR, 2012).

De acordo com a secretária de turismo de Tiradentes, o município recebeu do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), no ano de 2012, uma verba de quarenta milhões em apoio ao desenvolvimento da cidade.

Com a verba recebida do BNDES, de acordo com o Sr. Rogério Paiva, atual vereador no município e atuante no desenvolvimento do turismo, a cidade se propôs a organizar um grupo gestor em função dos trabalhos que seriam efetivados a partir do investimento do banco. O grupo gestor é composto por quatro membros. O próprio Sr. Rogério Paiva, responsável pelas ações legislativas e executivas, uma funcionária do banco, que atua como um elo entre a cidade e o banco, um estudante da Universidade de São João del-Rei e um professor, formalizando outro elo, neste, entre a cidade e a academia.

O IPHAN trabalha juntamente com este grupo gestor, atuante nas decisões, de forma a manter a integridade do patrimônio da cidade. Segundo informações cedidas pela prefeitura, o grupo gestor, juntamente com IPHAN, decidiu que a verba seria destinada para a restauração de alguns edifícios e para elaboração do Plano Diretor da cidade.

De acordo com a prefeitura, o plano diretor contará, para seu planejamento e execução, com a Fundação João Pinheiro, o IGHT como proponente, a prefeitura como interveniente e o BNDES como patrocinador.

Silveira (2008), destaca que a conservação, preservação e restauração dos centros tombados brasileiros, na maioria das vezes, são realizadas por meio de parcerias entre o poder público e empresas privadas, que de certa forma se beneficiam da lei de incentivo à cultura.

Em Tiradentes, como já visto, as primeiras iniciativas de restaurações da cidade partiram de representantes particulares, entretanto, atualmente, a cidade conta com os

investimentos públicos, como o montante disposto pelo BNDES a cidade, que pode ser justificado pelas novas políticas nacionais de incentivo a cultura e ao turismo.

Em 2007 foi criada, em Tiradentes, a ASSET (Associação Empresarial de Tiradentes) que tem por objetivo, segundo o portfólio da instituição, compromisso com a comunidade, responsabilidade ambiental, gestão de qualidade, convênios e marketing.

De acordo com a própria instituição, a ASSET possui 137 empresas associadas, entre comércio de artesanatos, restaurantes e meios de hospedagens. Este número equivale a uma porcentagem pequena se considerado o total de empresas existentes no município pois, segundo dados obtidos na Secretaria de Turismo, a cidade possui 180 estabelecimentos, somente nos meios de hospedagem.

Em entrevista não estruturada, o secretário da ASSET, afirma que o envolvimento da instituição com os eventos e atividades relacionadas que ocorrem na cidade, se baseia no apoio na divulgação, no envolvimento do empresariado e da comunidade, além do apoio na logística (hospedagens e cortesias) e na participação em reuniões que discutem o desenvolvimento e aprimoramento dos conselhos e grupos gestores da cidade, além das reuniões com organizadores dos principais eventos.

A cidade possui uma política municipal de turismo baseada em documento intitulado: Plano Municipal de Turismo de Tiradentes, elaborado no ano de 2009. O Plano define em suas diretrizes:

- Estimular o crescimento e desenvolvimento ordenado do turismo para todo o município;
- Promover o turismo de forma que venha a fomentar o entendimento e o respeito dos visitantes pelos valores, costumes, tradições e crenças religiosas do povo que mora neste município,
- Monitorar o impacto do turismo sobre os direitos humanos básicos dos residentes locais e assegurar a igualdade de acesso dos visitantes e dos residentes às áreas públicas de recreação;
- Assegurar a proteção dos recursos naturais e culturais nas áreas turísticas;
- Promover os interesses comerciais do município, estimulando a organização de festivais, feiras e demonstrações de artesanato, para que os visitantes possam aprender a respeito dos produtos locais;
- Garantir a segurança dos visitantes e a proteção de seus direitos enquanto consumidores;
- Proporcionar aos visitantes e aos residentes as melhores condições possíveis de saneamento básico;
- Facilitar o entendimento entre os residentes do município e os funcionários públicos quanto a importância do turismo para a economia local (PREFEITURA MUNICIPAL DE TIRADENTES, 2009).

A partir do Plano Municipal de Turismo, identificou-se os pontos fortes e fracos do município, para então propor diretrizes para o desenvolvimento adequado do turismo na cidade. Desta forma, busca-se definir uma atividade turística que siga em sintonia com o cenário internacional, nacional e regional, e também atender às demandas da comunidade local (PREFEITURA MUNICIPAL DE TIRADENTES, 2009).

Os pontos fortes estão ligados aos objetivos de aumento do fluxo turístico local e consequente desenvolvimento social e econômico da cidade. São eles:

- A visibilidade que o município possui no cenário nacional e internacional;
- Os eventos locais com ênfase para a Mostra de Cinema, Encontro de Motos e Festival Gastronômico;
- Os seculares templos religiosos;
- O conjunto arquitetônico;
- A tradição da gastronomia local;
- Produção artesanal diversificada;
- Significativo número de equipamentos de hotelaria e A&B;
- A APA São José;
- A tranquilidade do município;
- As festas religiosas e manifestações folclóricas.
- Proximidade com grandes centros emissores de turistas para a região, como Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo.

Já os pontos fracos estão ligados a infraestrutura do município, que necessita de melhoras. Para tanto, destacam-se: “sinalização turística deficiente e a necessidade de sensibilização e integração da comunidade local no processo do desenvolvimento turístico. Entretanto, a ausência de infraestrutura para atendimento ao turista, como saúde e segurança e principalmente infraestrutura urbana de fluxos, não foram levantadas pelo documento.

Há no Plano Municipal de Turismo um item referente aos macroprogramas de desenvolvimento turístico, constando bases relativas ao desenvolvimento da infraestrutura turística da cidade. Onde o programa “[...] tem por finalidade a proposição de projetos e atividades que visem ampliar, diversificar e qualificar a infraestrutura turística municipal (PREFEITURA MUNICIPAL DE TIRADENTES, 2009).” Instrumentos importantes são designados para o desenvolvimento deste programa:

- Busca de parcerias e apoio para melhoria da estrutura a infraestrutura urbana do município (água, transporte público, segurança pública, comunicação fixa e móvel, destinação adequada do lixo e tratamento de esgoto).
- Melhoria da sinalização urbana e implantação da sinalização turística nos padrões internacionais.
- Estímulo para a implantação de novos meios de hospedagem e serviços de alimentação adequados à realidade local (PREFEITURA MUNICIPAL DE TIRADENTES, 2009).

5.3. OS EVENTOS: CARACTERIZAÇÃO, IMPLICAÇÕES E REGULAMENTOS

Atualmente, Tiradentes possui um calendário fixo de eventos com atrações ao longo de todo ano. Na segunda quinzena de janeiro acontece a Mostra de Cinema. Em fevereiro tem os festivais do carnaval cultural. Em março/abril, com os feriados da Semana Santa, a cidade prepara apresentações de cerimônias religiosas, ainda em abril acontece à semana da Inconfidência, marcado pelo feriado de Tiradentes onde a cidade dispõe de vários atrativos sobre o tema. Em maio ocorre à festa religiosa mais tradicional da cidade, o Jubileu da Santíssima Trindade, uma festa usufruída principalmente pelos cidadãos. Junho sucede o tradicional evento Bikefest Tiradentes, um evento destinado a motociclistas de todas as partes do país. No mês de julho ocorre o Inverno Cultural com variadas atrações. Na segunda quinzena de agosto tem-se o Festival de Gastronomia que se consolida a cada edição como o mais importante evento da alta gastronomia do Brasil. Em setembro acontece a Feira de Artesanato Mineira, que a cada ano supera-se. Outubro tem o X-Terra, evento destinado aos ciclistas e o evento Classic Fusca. Novembro é o mês do Festival Duo Jazz e dezembro acontece os festivais de natal e *reveillon*.

Além da realização de festivais, a cidade destaca-se como pólo de atração de feiras e exposições com repercussão nacional e até mesmo internacional, como é o caso do Festival Gastronômico e da Mostra de Cinema.

Os diversos eventos realizados na cidade movimentam a economia local, de forma que nos dias de realização dos festivais, o município chega a receber mais de três mil visitantes em um único dia (MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, 2009).

Segundo a Recomendação nº 04/2010, as atividades a serem implantados ou executadas na malha urbana da cidade de Tiradentes devem contar com mecanismos de verificação de impactos como: estudo de Impacto de Vizinhança, que consta da análise, entre outros aspectos, da forma de uso e ocupação do solo, da geração de tráfego e da paisagem urbana e patrimônio natural e cultural (MINAS GERAIS, 2010).

Seguindo a afirmação acima, constata-se que os eventos programados exigem fiscalização no âmbito do poder público pois, seu desenvolvimento pode prejudicar a dinâmica urbana do espaço, gerando transformações negativas a estrutura da cidade a médio e longo prazo. Portanto, a gestão e o controle destes eventos devem ser primordiais em seu planejamento e funcionamento, de maneira a não prejudicar o funcionamento da cidade.

Vargas e Lisboa (2011) afirmam a relevância da definição de normas, procedimentos, atribuição de custos, autorização prévia, implementação e fiscalização, por parte do poder público.

Quando os eventos possuem espaços especialmente destinados a eles, configurando-se áreas permanentes para sua execução, as exigências espaciais tornam-se mais esclarecidas e mais fáceis de concluídas. Requisitos como acessibilidade para carga e descarga, transporte coletivo, estacionamentos, proximidade a redes hoteleiras, dentre outros, são muito complexos de serem trabalhados em áreas urbanas já estruturadas, entretanto, primordiais para o perfeito funcionamento do evento em ambos os casos (VARGAS E LISBOA, 2011).

O que acontece em Tiradentes, por exemplo, é a apropriação de espaços públicos para execução dos eventos existentes. Os principais eventos acontecem no Largo das Forras e no Largo da Rodoviária, interferindo na dinâmica habitual da cidade e ultrapassando os limites de ocupação que estes espaços suportam, ou seja, colocando em risco seu patrimônio, visto os reflexos que estes acontecimentos geram ao entorno imediato.

De acordo com o IPHAN, atualmente, os procedimentos que ocorrem para a execução dos eventos na cidade, acontecem por meio de reuniões desde o ano 2008. Tais reuniões ocorrem em média, dois meses antes ao evento. Portanto, a Procuradoria da República de Minas Gerais convoca instituições como a Prefeitura Municipal, vereadores, Polícia Militar, Corpo de Bombeiros, IPHAN, ASSET, entre outras,

juntamente com a empresa responsável pela organização do evento, no intuito de explicar os projetos referentes ao específico evento. Sendo primordiais os projetos de arquitetura, bombeiro, tráfego, entre outros.

Desta forma, apura-se questões, desde instalações elétricas, segurança física e patrimonial, regras para circulação de veículos e transporte coletivo, recolhimento do lixo produzido, instalação de banheiros químicos e serviços médicos, até o horário em que as atividades poderão ser realizadas.

Consciente do seu dever de “[...] defesa dos interesses sociais e individuais indisponíveis (art. 127 da CF)”, o Ministério Público Federal (MPF), a partir de portaria de instauração de inquérito civil, investigou regularidade na realização do Festival de Gastronomia de Tiradentes, em 2009 (MINAS GERAIS, 2009). E, a partir desta ocasião, segundo entrevista realizada com a turismóloga do IPHAN, as reuniões convocadas pelo MPF, na presença de diversos órgãos públicos envolvidos na autorização e fiscalização do evento, se iniciavam para discussões de um melhor desempenho dos eventos.

Exigências de contrapartidas dos organizadores dos eventos são estipuladas, no intuito de retribuição ao município sede, pois a organização lucra com as festividades, portanto, é importante que a cidade receba benefícios diretos em função disto. Tais benefícios devem refletir no patrimônio e na população local, com investimento em preservação e incentivos aos cidadãos (MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, 2009).

Como exemplo de contrapartidas, a organização do Festival Gastronômico fez uma doação de dez mil reais que foi utilizada para a restauração do telhado da capela de Santo Antônio do Canjica e da imagem de São Benedito, localizado na Igreja do Rosário (MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, 2009).

Em 2011, a Câmara Municipal de vereadores aprovou e o prefeito municipal sancionou a lei Nº 2.622, entrando em vigor em dois de janeiro de 2012. A lei dispõe sobre a realização de eventos de grande porte no município de Tiradentes e dá outras providências. Portanto, esta lei não é aplicada aos eventos tradicionais de natureza cívica ou religiosa, ambos geridos pela participação do Poder Público Municipal, pois estes deverão ser apoiados por uma regulamentação específica.

De acordo com Art. 2º desta lei,

considera-se de grande porte os eventos realizados em áreas, edificações ou vias públicas e que se enquadrem, cumulativamente, com as seguintes características:

- I- Utilização de equipamento sonoro eletrificado;
- II- Montagem de palcos, tendas, estandes, quiosques, barracas, totens ou estruturas similares;
- III- Previsão de público diário igual ou superior a 2000 (duas mil) pessoas por dia;
- IV - Potencialmente provoque impacto ambiental ou sobre patrimônio edificado, ou ainda sobrecarga à estrutura urbana/viária, qualquer que seja a previsão de público ou de equipamentos a serem utilizados para estes eventos.

Na lei nº 2.622, em parágrafo único, é disposto à exigência do Plano de controle ambiental (PCA), para os eventos de grande impacto urbano e/ou ambiental, de forma a indicar os impactos ocasionados por sua realização, com a indicação das medidas mitigadoras e/ou compensatórias dos impactos marcados. Além disto, deverá constar um plano de monitoramento com anotação de responsabilidade técnica e apresentação de pesquisa de demanda junto ao público participante do evento, a ser entregue na Secretaria Municipal de Turismo.

O Art. 4º da lei nº 2.622, refere-se à concessão de licença para a realização dos eventos, confirmando a apresentação de documentos referente à sua realização. Lista-se os principais pontos requisitados: datas e horários de operação, de montagem e desmontagem de infra-estrutura temporária do evento, indicando a forma de transporte dos objetos e o trajeto previsto dentro do município, além da identificação da infra-estrutura básica disponível no local do evento, apresentação de croqui contendo a identificação, apresentação, dimensionamento e distribuição dos equipamentos móveis e de infra-estrutura temporária necessários à sua realização, dentre outros.

Referindo-se ainda ao seu Art. 4º, documentos referentes à segurança dos eventos, são requisitados, tais como: comprovante de solicitação de apoio à 190ª Companhia de Polícia Militar de Minas Gerais; prova do protocolo do projeto técnico temporário, junto ao Corpo de Bombeiros; anotação de Responsabilidade Técnica para montagem da estrutura do evento e das instalações elétricas; atestado de um engenheiro civil referentes às instalações elétricas e hidrosanitárias; alvará sanitário; e apresentação de plano operacional de trânsito.

Entre as exigências contidas no Art. 5º da lei, o organizador do evento deverá “destinar, em partes iguais, 2% da receita líquida do evento para o fundo municipal de Turismo e para o Fundo Municipal de Cultura, que deverão aplicar estes recursos nos eventos de natureza cívica e cultural do Município”.

A partir do ano de 2012, as reuniões para discussões dos eventos são guiadas pela lei supracitada nº 2.622/11, com discussões que giram em torno dos projetos exigidos por ela. Esta que consta de projetos exigidos que se justificam pelo bom funcionamento do evento e dinâmica da cidade sem prejuízos ao patrimônio.

Nas reuniões, a empresa responsável pela organização do evento apresenta um projeto para cada prioridade estabelecida na lei, visto que a lei afirma suas exigências a serem cumpridas, contudo não dá critérios e nem direciona a empresa, apenas lista as determinações. Tal fato traz às reuniões diversas discussões e divergências, pois a cada evento surgem novas complicações, com novas adaptações. Portanto, contata-se a importância de um documento de lei que firme as diretrizes adequadas para a execução dos eventos, com projetos já estruturados, de maneira que a organização apenas siga as instruções. Desta forma, acredita-se que diminuiriam-se as divergências e facilitaria até mesmo a fiscalização.

O COMTUR, a partir de seu plano de governança para 2013, prevê em um de seus itens, a área eventos. Neste item, o órgão lista como prioridades: a criação de um Comitê Regulador de Eventos vinculado ao órgão; a definição das contrapartidas sociais dos eventos; e a realização de estudo de capacidade de carga para eventos na cidade (COMTUR, 2012). Diante disto, percebe-se as preocupações com a atual situação do município, no que se refere a sua articulação com os eventos de grande porte. Porém, as intenções devem ser seguidas por ações, visto as transformações já constatadas na cidade e os possíveis reflexos a longo prazo.

De acordo com o atual prefeito da cidade, em entrevista não estruturada, nas primeiras iniciativas de tomada da atividade turística, como na criação da Mostra de Cinema e do Festival de Gastronomia, a cidade precisou passar por adaptações para poder sediar tais eventos, já considerados importantes do calendário cultural do país. Diversas mudanças precisaram ser efetivadas, entre elas, a prefeitura careceu de resolver problemas básicos na saúde, educação, transporte, estradas, entre outros.

Contudo, segundo entrevista realizada com funcionários atuantes no IPHAN, com a atual demanda que estes eventos geram a cidade, os problemas básicos acima citados, então resolvidos nos anos 1990, tornaram-se defasados diante da nova realidade, pois os grandes eventos existentes crescem a cada ano e novos eventos vão compondo o calendário anual da cidade.

O Ministério Público Federal (MPF) de forma a regulamentar os eventos na cidade, entende que é imprescindível que os eventos realizados no município tenham como princípios resguardar o patrimônio e, ainda, gerar benefícios consistentes à comunidade local.

Segundo o Ministério Público Federal (2009),

[...] até há pouco tempo, não havia uma rotina de fiscalização para a realização de qualquer evento na cidade. O patrimônio cultural ficava exposto a todo tipo de desgaste, poluição e ruídos - fatores que normalmente decorrem das grandes aglomerações urbanas -, sem que a prefeitura ou os órgãos responsáveis pela proteção do patrimônio tomassem providências específicas para o resguardo dos bens. Embora a atitude não fosse de total inércia, o que se percebe é que inexistia uma atuação concertada. Cada órgão, no contexto de suas atribuições, fazia determinadas exigências, sem que houvesse um planejamento conjunto que conferisse maior eficácia a essa atuação. Foram constatadas situações em que determinados órgãos sequer eram consultados sobre a instalação e operação do evento.

Em 2010, o MPF, a partir da Procuradoria da República em Minas Gerais dispõe sobre inquérito civil, em que apura a existência de indicativos a respeito do tráfego pesado e da poluição visual que vêm causando danos ou expondo a risco o patrimônio cultural tombado na cidade de Tiradentes. Para tanto, determinou-se a investigação das irregularidades supramencionadas, com resguardos como: atuação e registro pertinentes destes autos como inquérito civil, por exemplo (MINAS GERAIS, 2010).

De acordo com a turismóloga do IPHAN, atuante no escritório técnico de Tiradentes, a empresa responsável pela organização do Festival Gastronômico da cidade, no ano de 2011, se dispôs a cumprir contrapartida acordada em inquérito civil público. Este fato se consumou, visto a apuração do MPF dos possíveis impactos ao patrimônio cultural e ambiental resultantes deste megaevento, que atrai na sua realização mais de três mil visitantes por dia, segundo dados do MPF.

Como contrapartida uma empresa foi contratada, pela organização do Festival de Gastronomia, para realizar um estudo para a mobilidade urbana de Tiradentes. Este

estudo foi apresentado nos meses de junho e agosto de 2012, por meio de duas audiências públicas, cujo tema era o Plano de Mobilidade e Acessibilidade de Tiradentes-MG. Entretanto, o plano não é executivo, ele apenas dará base para as diretrizes de desenvolvimento do plano diretor, segundo o prefeito municipal.

6. METODOLOGIA DA PESQUISA

6.1. CARACTERIZAÇÃO DO PROBLEMA

Buscou-se, nas questões abordadas ao longo do trabalho, levar Tiradentes (MG) à discussão, introduzindo as análises discorridas à realidade local, sempre, conjugando o geral ao objeto de estudo.

Procurou-se por uma abordagem do conjunto tombado da cidade e não apenas as edificações isoladas, configurando-se assim, uma pesquisa de caráter urbano.

A revisão de literatura foi focada na leitura referente ao traçado urbano da cidade colonial, às políticas patrimoniais e à ascensão do turismo nas cidades tombadas, sempre, como citado, fazendo uma analogia com Tiradentes.

Após os estudos referentes ao setor turístico e suas implicações num sítio tombado, as pesquisas em campo, passaram a ser direcionadas para este tema. Desta forma, a contextualização da cidade foi direcionada às questões relativas ao turismo.

A partir da contextualização do tema, verificou-se a pertinência dos estudos acerca da demanda de veículos em dias atípicos na cidade, ou seja, durante a realização de eventos. Sua necessidade foi apontada no decorrer da investigação *in loco*, visto que o maior desafio, ainda, a ser enfrentado por Tiradentes, é controlar e otimizar a demanda por automóveis na área tombada da cidade.

6.2. ESTRATÉGIAS DE PESQUISA

A pesquisa se dividiu em quatro etapas, sendo elas: pesquisa bibliográfica, análise urbana *in loco*, levantamento de tráfego e propostas de planejamento de trânsito.

6.2.1. Primeira Etapa: Pesquisa Bibliográfica

Nesta etapa foi realizada uma pesquisa bibliográfica, na busca por informações referentes à dinâmica da cidade e sua interação com os eventos que ocorrem em seu espaço, assim como obter informações quantitativas sobre o turismo e qualitativas, no que se refere ao desenvolvimento da cidade.

Dessa forma, pretendeu-se conhecer as atuais iniciativas e ações da gestão municipal e dos órgãos afins relacionadas aos eventos e ao desenvolvimento da cidade para então, situar-se na realidade local. E, através dos dados numéricos, buscou-se compreender a real atratividade turística na cidade, no que se refere ao volume de visitantes.

Na pesquisa bibliográfica percebeu-se a falta de documentação nas instituições, sendo necessárias entrevistas para recolhimento de informações verbais, se configurando como entrevistas não estruturadas. Assim, a entrevista na prefeitura foi realizada com o próprio prefeito, na secretaria de turismo, com a atual secretária e dois colaboradores e no IPHAN, obtendo informação com a turismóloga atuante.

As entrevistas foram realizadas durante o mês de janeiro de 2012. Elas foram compostas por perguntas abertas, configurando-se como uma entrevista não estruturada, com conversas informais nas instituições abordadas.

Na Prefeitura a entrevista buscou por informações referentes aos planos de desenvolvimento para eventos novos e existentes, à existência de projetos aprovados e em etapa de aprovação, com suas descrições e, por fim, aos planos de tráfego aplicados em eventos atualmente.

No IPHAN buscou-se por informações acerca da execução dos eventos na cidade, como: das áreas de ocupação e do funcionamento da fiscalização.

Na Secretaria de Turismo a busca de dados se ateve ao número de estabelecimento de hospedagem na cidade e a porcentagem da ocupação turística em dias atípicos e não atípicos.

6.2.2. Segunda Etapa: Análise Urbana *in loco*

Nesta etapa foi realizada uma análise urbana no local, de forma a diagnosticar alguns elementos da conjuntura urbana da cidade.

Buscou-se pela identificação da configuração espacial e do tráfego da cidade. Assim, o diagnóstico foi composto pela: definição do perímetro do centro histórico mais adensado; identificação do perímetro histórico percebido; identificação dos fluxos/direções do tráfego na área histórica percebida; identificação das larguras das vias localizadas na área histórica percebida; marcação das vias de tráfego de ônibus; identificação das áreas de conflito de automóveis no centro adensado; identificação das áreas de carga e descarga; limite das áreas da cidade com maior concentração de pousadas e comércio; contagem das pousadas e residências localizadas no perímetro do centro histórico adensado, com a identificação de garagens; locação dos estacionamentos rotativos, estacionamentos nas vias públicas, pontos de taxi e charretes; e identificação de áreas propícias para futuros estacionamentos rotativos.

Para a marcação do perímetro histórico adensado considerou-se, principalmente, a área de configuração setecentista, ou seja, de ocupação mais antiga/original da cidade. Essa delimitação foi definida para a identificação das vias com maior concentração de pontos turísticos, comércio e restaurantes e, conseqüentemente, maior fluxo de turistas. Desta forma, buscou-se estabelecer a área de característica problemática. Para esta delimitação, foi traçada uma linha imaginária em mapas de diagnóstico, de forma a apresentar o perímetro.

A identificação do perímetro histórico percebido foi feita através de análise no local. Para a delimitação foi identificada, a partir das vias, a área com fluxos de turistas para circulação na cidade. Com esta delimitação buscou-se demarcar a área de abrangência e ocupação turística, a partir dos deslocamentos. O perímetro, também, foi apresentado por uma linha imaginária em mapas de diagnóstico.

A identificação dos fluxos/direções do tráfego na área histórica percebida foi realizada a partir da análise no local e pesquisas na prefeitura. Para isto, foi utilizado um mapa com setas de direções, de forma a compreender a dinâmica do trânsito existente na cidade.

A marcação do trajeto dos ônibus dentro do centro histórico percebido, também foi realizada através da análise no local e pesquisas na prefeitura. Buscou-se pela identificação deste percurso para diagnosticar as vias de maior conflito. Para a apresentação foi utilizado um mapa, demarcando o fluxo dos ônibus e identificando as vias do trajeto.

Foram verificadas as larguras das vias localizadas dentro do perímetro do centro histórico adensado e das vias de circulação, para entrada e saída deste centro. Realizou-se medição aproximada no local. Para esta amostragem utilizou-se uma tabela. Pretendeu-se, com estes dados, identificar as vias de conflitos para veículos em circulação e estacionados.

Identificou-se as áreas de conflito para o fluxo de automóveis no perímetro histórico adensado. Dessa forma, buscou-se compreender a problemática destes fluxos que interagem com o patrimônio arquitetônico. Estas áreas são expostas através de fotografias.

Para a identificação das áreas de carga e descarga realizou-se pesquisa oral nos pontos comerciais do centro histórico adensado e análise no local. A partir destas informações, demarcam-se as áreas conflitantes e em risco, adicionados pela circulação de caminhões. Para a apresentação deste diagnóstico foram expostas fotos ilustrativas.

Através de pesquisa na prefeitura e na secretaria de turismo e, a partir de análise no local, foram identificadas as áreas da cidade com maior concentração de pousadas e comércio. Desta forma, buscou-se pré-definir as áreas de deslocamentos dos turistas. Estas áreas foram demarcadas no mapa, a partir de limites de circunferências e hachuras.

A contagem das pousadas e residências localizadas no perímetro do centro histórico mais adensado, com a identificação de garagens, foi realizada através de visitas nos locais. Buscou-se, com este número, identificar as necessidades de deslocamento por veículos neste centro. A pesquisa foi exposta através de tabela.

A locação dos estacionamentos rotativos e dos estacionamentos nas vias públicas da cidade foi identificada através de pesquisa na prefeitura e análise no local, assim como a identificação dos pontos de taxis e charretes. Buscou-se pela capacidade existente de estacionamentos privados, pelo diagnóstico das vias congestionadas e pelo

atual funcionamento do transporte alternativo na cidade. Foi utilizado um mapa para as marcações.

E por fim, a última análise, concentrou-se na identificação de áreas propícias para futuros estacionamentos rotativos. Esta análise foi feita através de pesquisas *in loco* e foi exposta por mapa de diagnóstico.

6.2.3. Terceira Etapa: Levantamento de Tráfego

Esta etapa é composta pela pesquisa de contagem volumétrica de veículos ou fluxo de tráfego e pela pesquisa de ocupação de veículos.

As contagens foram realizadas na principal via de acesso a Tiradentes, a Avenida Governador Israel Pinheiro, vista sua maior influência.

Buscou-se avaliar a variação efetiva entre os dias atípicos e não atípicos, sendo o levantamento aplicado à Mostra de Cinema de Tiradentes, que aconteceu do dia 18/01 a dia 27/01 de janeiro de 2013.

Foram medidos os volumes e as ocupações de veículos em três dias distintos, um anterior ao evento e os outros dois, em dias de evento, sendo um no final de semana e outro em dia de semana.

6.2.3.1. Contagem Volumétrica de Veículos

As contagens volumétricas visam determinar a quantidade, o sentido e a composição do fluxo de veículos que passam pelos pontos selecionados do sistema viário, numa determinada unidade de tempo. Nesta pesquisa foi expresso por veículo/hora (vph).

De acordo com DNIT (2006), essas informações são usadas na análise de capacidade, na avaliação das causas de congestionamento, entre outras melhorias.

Na classificação, determinada pelo DNIT (2006), a contagem utilizada para este estudo chama-se Contagens Direcionais pois, nela é registrada o número de veículos por sentido de fluxo e são empregadas, entre outros casos, para cálculos de capacidade.

Nesta pesquisa, a contagem foi realizada em três períodos em cada dia, das 10h às 11h, das 15h às 16h e das 19h às 20h. Os períodos, de uma hora cada, subdividindo-se em contagem a cada quinze minutos.

O método manual foi utilizado para a contagem, sendo realizada pelo pesquisador, com auxílio de fichas e contadores manuais. Utilizou-se contadores manuais mecânicos presos em uma prancheta, na qual estava também a ficha para transcrição dos dados.

A ficha utilizada foi preenchida com os totais de cada intervalo horário, para cada tipo de veículo e preenchendo uma ficha para cada sentido.

Adotou-se um critério de agrupamento de veículos com base em características semelhantes de operação, ou seja, diversificando apenas em automóveis, motocicletas, ônibus e caminhões.

Para apurar os volumes levantados, os valores obtidos nas contagens foram representados analiticamente, por meio de tabelas sumárias das quais constam os dados necessários à sua análise.

6.2.3.2. Ocupação de Veículos

O objetivo da pesquisa de ocupação de veículos é o de conhecer o número de pessoas que são transportadas em média (condutor mais passageiros) pelos veículos analisados, que normalmente são automóveis, táxis ou coletivos em geral (DNIT, 2006).

Como qualquer fato ligado à circulação de pessoas e bens, a ocupação dos veículos é em função do uso do solo, do motivo do deslocamento, do horário, do dia, entre outros (DNIT, 2006).

O levantamento da ocupação de veículos foi realizada durante a Mostra de Cinema, na busca por uma média de ocupantes dos veículos de passeio, ou seja,

automóveis. Priorizou-se os automóveis, considerando que sua demanda na cidade é mais intensa.

O método utilizado foi a observação visual e a anotação manual. A ficha de anotação foi composta por dois dados básicos, hora e ocupação, além dos outros necessários à caracterização da pesquisa.

Como na pesquisa de contagem de veículos, a contagem de ocupação nos veículos foi realizada, também, em três períodos durante o dia, sendo das 11h às 12h, das 16h às 17h e das 20h às 21h. Também foi realizada em três dias, os mesmos dias da contagem de veículos.

A anotação foi efetivada a cada quinze minutos, dentro de cada hora. Para a contagem, foram quantificados os ocupantes de dez carros dentro dos quinze minutos analisados, ou seja, em uma hora de contagem, foi verificada a ocupação em quarenta carros.

Para o tratamento dos dados, a ocupação média por hora, foi obtida pela soma do número de ocupantes dividido pelo número de veículos.

6.2.4. Quarta Etapa: Propostas de Planejamento do Trânsito

O fato dos eventos acontecerem em espaços públicos no centro histórico da cidade de Tiradentes, além de aumentarem os conflitos entre pedestres e veículos, geram preocupações relacionadas à proteção do patrimônio tombado, a imagem da paisagem e a qualidade de vida.

Na busca pela preservação e conservação de seu conjunto histórico, as propostas de planejamento e projetos relacionados ao tráfego, surgem na tentativa de minimizar os danos ao patrimônio cultural da cidade.

As propostas foram embasadas nos diagnósticos realizados na cidade, contanto com as informações obtidas pela pesquisa bibliográfica, entrevistas não estruturadas, pelo levantamento urbano in loco e pelo levantamento de tráfego.

Proposições foram estruturadas, de maneira a seguir orientações para diminuir os problemas enfrentados no sítio tombado de Tiradentes, influenciado pelo crescimento

desordenado do turismo e consequentemente pelo volume maciço de visitantes que a cidade recebe durante a realização de eventos de grande porte.

Portanto, o planejamento da proposta visa atender a demanda de veículos de quinta-feira a domingo, durante a realização de eventos, pois de acordo com o diagnóstico, este período tem super lotação na cidade, com 100% de ocupação nas pousadas, gerando congestionamentos e conflitos no trânsito.

7. APLICAÇÃO DO MÉTODO PROPOSTO EM DIAGNÓSTICOS E PROPOSIÇÕES: EVENTOS DE GRANDE PORTE

7.1. APLICAÇÃO: MOSTRA DE CINEMA DE TIRADENTES

A Mostra de Cinema de Tiradentes foi um projeto idealizado por Ralph Justino, no final dos anos 1990, então secretário de turismo atualmente, prefeito do município. O projeto visava proporcionar a cidade um turismo cultural e então, além da Mostra, criou-se o Festival de Gastronomia, no mesmo ano.

Segundo o prefeito e criador dos eventos, ambos já obtiveram retorno no primeiro ano, em 1998, e em seguida a cidade foi colhendo os frutos e conseqüentemente começou a ser reconhecida, hoje configurando-se como destino internacional de turismo.

A escolha pela Mostra de Cinema para análise e diagnóstico foi efetivada, considerando que, o evento configura-se como o maior e mais visitado da cidade, seguido pelo Festival de Gastronomia e pelo BikeFest, respectivamente, de acordo com a turismóloga do IPHAN, o prefeito e a secretária de turismo municipal.

A Mostra é realizada anualmente no mês de janeiro, entre dois finais de semana, por dez dias, aproximadamente, atraindo cerca de trinta e cinco mil visitantes, segundo a secretaria de turismo, em afirmação oral, não documentada, visto que a cidade ainda não possui documentos com esses dados.

Além das atrações do evento, o mês de janeiro é de alta temporada, o que gera uma atratividade ainda maior para a cidade. Por isso este evento torna-se o maior e com maior concentração de turistas atualmente.

7.2. DIAGNÓSTICO: ENTREVISTAS NÃO ESTRUTURADAS

7.2.1 Entrevistas Realizadas na Prefeitura

Na entrevista realizada na prefeitura, com o prefeito, a primeira questão foi relativa aos *planos de desenvolvimento para eventos novos e existentes na cidade*. Assim, segundo o prefeito, atualmente os eventos são criados com o incentivo da prefeitura, pois a gestão municipal reconhece a importância destes eventos para o calendário da cidade, aproveitando a baixa temporada.

Nos quatro primeiros anos, os novos eventos são isentos de taxas, funcionam como teste e aperfeiçoamento. Do quinto ao nono, a organização do evento deve pagar a taxa de dois mil e quinhentos reais ao município e, somente com sua conceituação, após dez anos de execução, a organização do evento firmaria a taxa fixa, de cinco mil reais anuais.

No entanto, o incentivo que a prefeitura sede aos eventos se restringe ao financeiro, pois a gestão municipal se priva da organização dos eventos, participando apenas da aprovação e das reuniões supracitadas. Sendo assim, todo plano de crescimento dos eventos é de responsabilidade da empresa privada que os organizam, ou seja, a prefeitura apenas sede o espaço público da cidade, mas a evolução e o desenvolvimento do evento é função de sua organização.

Outro fator importante é que a prefeitura não autoriza a criação de novos eventos em alta temporada e em feriados. Entretanto, prevê a criação de diversos eventos para os meses de baixa temporada. Sua expectativa é aumentar ainda mais o número de visitantes na cidade, preenchendo todos os meses com eventos que atraiam alto volume de visitantes.

Apesar da cidade já obter uma porcentagem de 80% de lotação nas pousadas nos finais de semana, segundo a Secretaria de Turismo do município, a expectativa da prefeitura é chegar a 100% todo mês. Considerando, que é o que acontece nos finais de semana com eventos.

A segunda questão levantada junto ao prefeito municipal foi referente à *existência de projetos aprovados e em etapa de aprovação na cidade.*

Foi aprovada a verba para construção de um edifício para abrigar uma nova prefeitura. Atualmente a prefeitura de Tiradentes localiza-se no sobrado de esquina, na Rua Resende Costa, no centro tombado. A nova prefeitura tem projeto aprovado para localização no bairro Parque das Abelhas.

Foi aprovada, também e, já entrará em execução a revitalização/restauração do calçamento do centro tombado e circundante. Para o projeto vai ser aberta uma licitação.

Há, ainda, projeto para a relocação da rodoviária, esta, também localizada no centro histórico. Prioriza-se a implantação próxima a Estação Ferroviária Oeste de Minas, entretanto ainda não foi aprovada a verba.

Sobre a Estação de Tratamento de Esgoto (ETE), há um projeto para construção que encontra-se embargado por conjugar aspectos que, na avaliação do IPHAN, podem prejudicar o patrimônio do município.

A terceira questão da entrevista realizada na prefeitura foi referente *aos planos de tráfego aplicados em eventos atualmente.*

Verificou-se que, apesar de constar na lei nº 2.622/11, no Art. 4º, respectivo a segurança do evento, que a organização deve apresentar “prova de apresentação de plano operacional de trânsito submetido à unidade da Polícia Militar de Minas Gerais no município”, este item ainda passa sem projeto específico, ficando a cargo da prefeitura.

O que vem acontecendo nos últimos eventos é a aplicação de mudanças na circulação do trânsito na cidade, variando a cada evento.

O mapa desenvolvido pela prefeitura para a Mostra de Cinema de 2013, pode ser visto na Figura 20, nele define-se as vias de acesso fechado, as vias restritas para estacionamentos e as áreas particulares para estacionamentos.

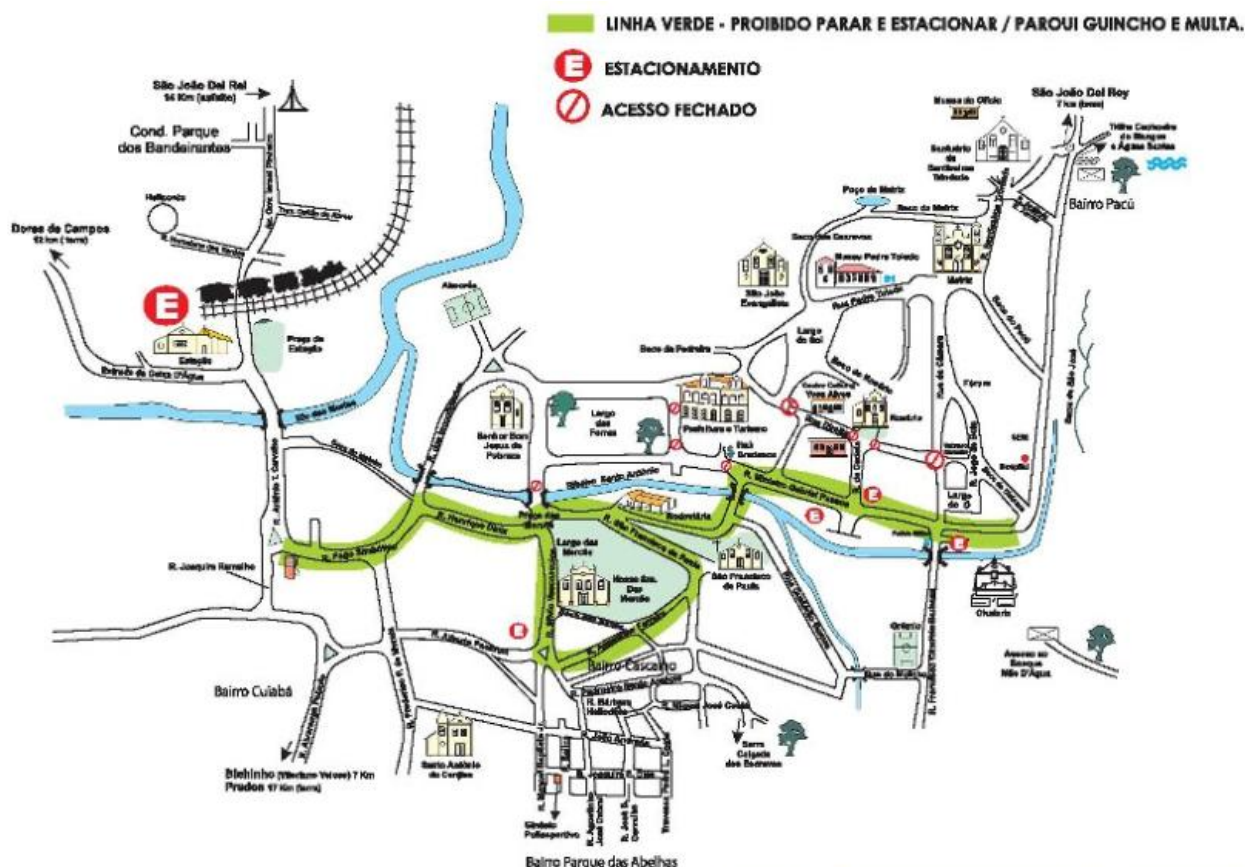


Figura 20: Mapa de Trânsito – Mostra de Cinema de 2013.

Fonte: Prefeitura de Tiradentes, 2013

No mapa, a área verde demarca as vias destinadas apenas para circulação de veículos, sem possibilidade de parada. De acordo com a prefeitura foram disponibilizados guinchos para fiscalização desta área. Ainda se estabelece no mapa, o fechamento aos acessos à rua Direita e em parte do Largo das Forras. Entretanto, a fiscalização na cidade ainda é carente, não dispondo de fiscais suficientes para o funcionamento proposto pela prefeitura.

O que foi efetivamente executado para a Mostra de Cinema de 2013, foi o fechamento, com fiscais nos acessos a Rua Direita, proibindo a passagem de veículos. No entanto, a circulação no Largo das Forras se manteve, como pode ser visto na Figura 21, onde veículos acessam o largo pela Rua Frederico Ozanan (próxima a ponte da rodoviária) e como pode ser visto no mapa (Figura 20) este acesso foi proibido.



Figura 21:Largo das Forras – Mostra de Cinema de 2013.

Fonte: Autor, 2013

No que se refere às vagas nas vias públicas, apenas a Rua Ministro Gabriel Passos seguiu as regras estipuladas pelo plano da prefeitura. Tal fato, justifica a necessidade de criação de uma guarda municipal, segundo relato.

A Figura 22, ilustra a presença de veículos estacionados em lugares proibidos pois, se verificado no mapa (Figura 20), ao longo de toda a Via Sílvio Vasconcelos, localizada no Largo das Mercês, foi proibido parar e estacionar. Entretanto, o que se percebe, é que apenas no início da via não há veículos estacionados, não efetivando a proposta do mapa feito pela prefeitura, afirmando-se a carência de fiscalização, mesmo em dias de eventos na cidade.



Figura 22:Largo das Mercês – Mostra de Cinema de 2013.

Fonte: Autor, 2013

7.2.2. Entrevistas Realizadas no IPHAN

A primeira questão abordada no IPHAN foi referente às *áreas de ocupação dos eventos na cidade*. A entrevista não estruturada foi realizada com a atual turismóloga da instituição.

Os espaços de implantação das estruturas dos principais eventos, como a Mostra de Cinema, Festival de Gastronomia e BikeFest, podem ser vistos na Figura 23 abaixo, onde o mapa da cidade os ilustra, a partir de pontos sobre as áreas dos locais e suas respectivas fotografias.

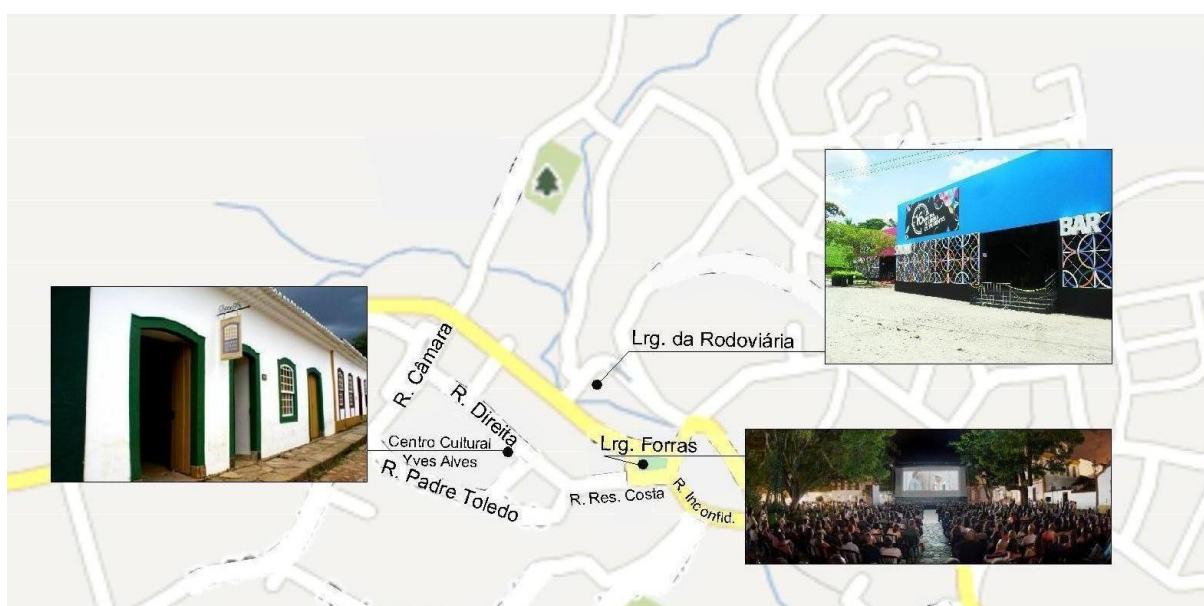


Figura 23: Demarcação das Áreas de Implantação dos Eventos – Mostra de Cinema de 2013.

Fonte: Autor, 2013

Vale ressaltar que, para a Mostra de Cinema de 2013, os três espaços de exibição: o Cine-Praça, no Largo das Forras, teve capacidade para mais de mil espectadores, o Cine-Tenda, no Largo da Rodoviária, para setecentos lugarese o Cine-Teatro, que funciona no Centro Cultural Yves Alves, na Rua Direita, para cento e cinquenta expectadores.

A segunda questão abordada refere-se à *fiscalização dos eventos, à forma que funciona sua implantação e sua execução na cidade*.

Considerando as reuniões anteriores aos eventos supracitadas, o IPHAN torna-se o órgão responsável por sua fiscalização, apurando desde os projetos aprovados, a fase de instalação de toda a estrutura, até o acontecimento do evento.

Após o seu término, o IPHAN emite um relatório final, abordando toda a conclusão da execução do evento. Dependendo do resultado deste relatório, a organização do evento é intimada a cumprir uma contrapartida em benefício à cidade, exigida pelo Ministério Público Federal.

7.2.3. Entrevistas Realizadas na Secretaria de Turismo

Foi questionado na Secretaria de Turismo, juntamente com a atual secretária, *sobre o número de estabelecimentos de hospedagens na cidade* e, o número aproximado que o órgão possui é de aproximadamente cento e oitenta pousadas, num total de quatro mil leitos, de acordo com dados cadastrais.

Outra questão levantada na Secretaria de Turismo foi referente à *porcentagem da ocupação turística em dias atípicos e não atípicos*. Durante a realização de eventos e feriados a ocupação chega aos 100%, nos finais de semana a 80% e dias de semana de baixa temporada, a ocupação gira em torno de 5%.

De acordo com a secretária de Turismo, a cidade possui apenas 20% anual da ocupação dos leitos, dados que segundo a secretaria são baixos. Contudo, esta porcentagem é feita contando os 365 dias do ano, fato que leva a baixa porcentagem, considerando que todos os dias da semana de baixa temporada (ocupação de 5% de domingo a quinta-feira) entram na contagem e portanto, são a maioria.

7.3. DIAGNÓSTICO: ANÁLISE URBANA *IN LOCO*

7.3.1. Definição do Perímetro Histórico Adensado e Percebido

Para dar início as análises e diagnósticos *in loco*, pretendeu-se, primeiramente, delimitar um perímetro para o centro histórico mais adensado, de forma a caracterizar a área de estudo.

De acordo com o IPHAN, o núcleo setecentista, original de formação da cidade, é composto pelo núcleo constituído pelas ruas da Câmara, Jogo de Bola, Direita e Padre Toledo. Foi considerado, esse núcleo original para partida do traçado do perímetro do centro histórico, de forma a estipular a área adensada da cidade. Adicionou-se, então, o Largo das Forras e Rua Ministro Gabriel Passos, ambos de ocupação posterior, mas que, constituem-se de construção similar a setecentista e atualmente conjugam grande volume turístico.

Assim, a partir das ruas Ministro Gabriel Passos, seguindo a ladeira da Câmara e passando pela Rua Padre Toledo, fechou-se com o Largo das Forras a circundante deste centro, considerando que neste núcleo concentram-se a maior parte dos pontos turísticos, comércio e restaurantes, ocasionando assim num maior fluxo de turistas.

Na Rua Ministro Gabriel Passos há a maior concentração de lojas de artesanatos do centro, gerando grande fluxo de turistas. Ao topo da Rua da Câmara, localiza-se a Matriz de Santo Antônio, principal ponto turístico da cidade, gerando também grande fluxo de visitantes. A Rua do Padre Toledo, configura-se, também, como trajeto turístico, com a localização do Museu Padre Toledo e por conjugar em toda sua extensão, o casario setecentista como atrativo. O Largo das Forras, este que funciona como ponto de encontro da cidade, conforma-se como principal praça, onde ocorrem diversos eventos e localizam-se diversos restaurantes.

Dentro do perímetro traçado, encontram-se a Rua Direita e a Rua Jogo de Bola, além dos becos. A primeira é composta pelos principais restaurantes da cidade, atraindo assim, grande volume de turistas e a segunda, possui em sua implantação o Museu da Liturgia, recente na cidade.

Na Figura 24, a seguir, pode ser visto o perímetro delimitado para o centro histórico adensado em linha pontilhada e o perímetro do centro histórico percebido em linha contínua.

Para o traçado do perímetro do centro histórico percebido, considerou-se os fluxos de turistas para circulação na cidade. É uma área que possui algumas edificações setecentistas, porém, conjugadas com o adensamento recente.

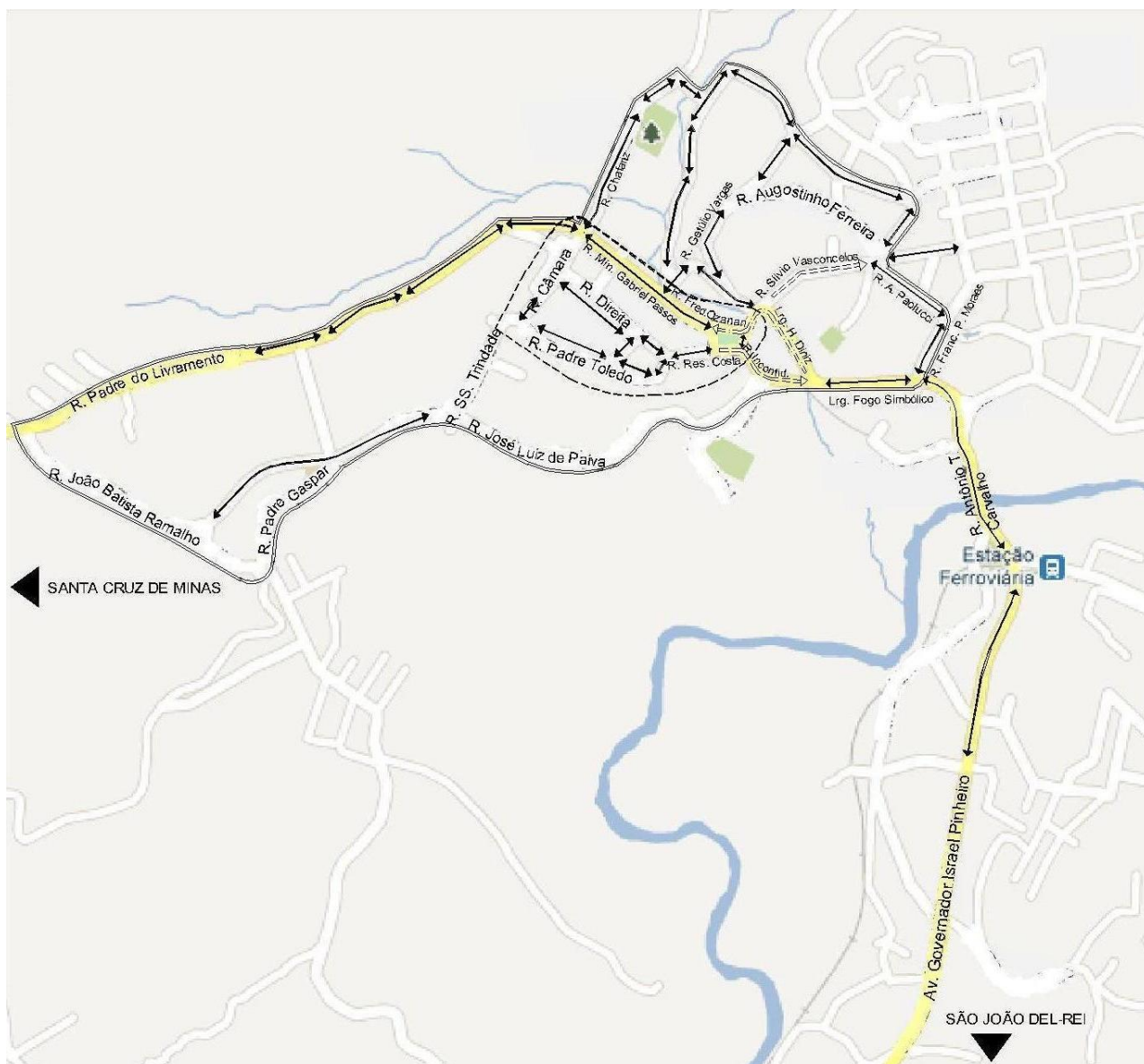


Figura 25: Operação Diária das Vias

Fonte: Autor, 2012 – Baseado em Mapa de Localização da Google Maps.

Disponível em: <<https://maps.google.com.br>> Acesso em: 5nov. 2012.

7.3.3. Identificação das Larguras das Vias

A Tabela 1, abaixo, apresenta a largura das vias que configuram o centro histórico adensado e das vias de ligação com este centro.

Tabela 1: Largura das Vias

Ruas e Largos	Largura das vias (metros)
Largo Fogo Simbólico	9
Rua Francisco Pereira Moraes	7
Rua Alberto Paolucci	6,5
Rua Sílvio Vasconcelos	8
Rua Frederico Ozanan	9
Rua Ministro Gabriel Passos	7
Rua dos Inconfidentes	6
Largo Henrique Diniz	7
Rua Resende Costa	5,5
Rua Direita	5
Rua Padre Toledo	5
Largo do Sol	9
Rua da Câmara	4,5
Rua do Chafariz	5
Rua do Jogo de Bola	4

Fonte: Autor, 2012

7.3.4. Identificação do Trajeto dos Ônibus

Abaixo, na Figura 26, o mapa ilustra as vias de circulação de ônibus levantadas, onde as linhas tracejadas indicam o trajeto do transporte coletivo, via Estrada Real, a linha contínua, identifica o trajeto via BR 265 e os pontos marcam as áreas de conflito.

As áreas de conflito se justificam pela curvas acentuadas em ruas estreitas que não são apropriadas para o porte do transporte coletivo utilizado na cidade. Além disto, conjugam em dias atípicos com o fluxo de turistas da cidade, o que gera transtornos tanto ao fluxo de automóveis, quanto para os pedestres que circulam nas vias.

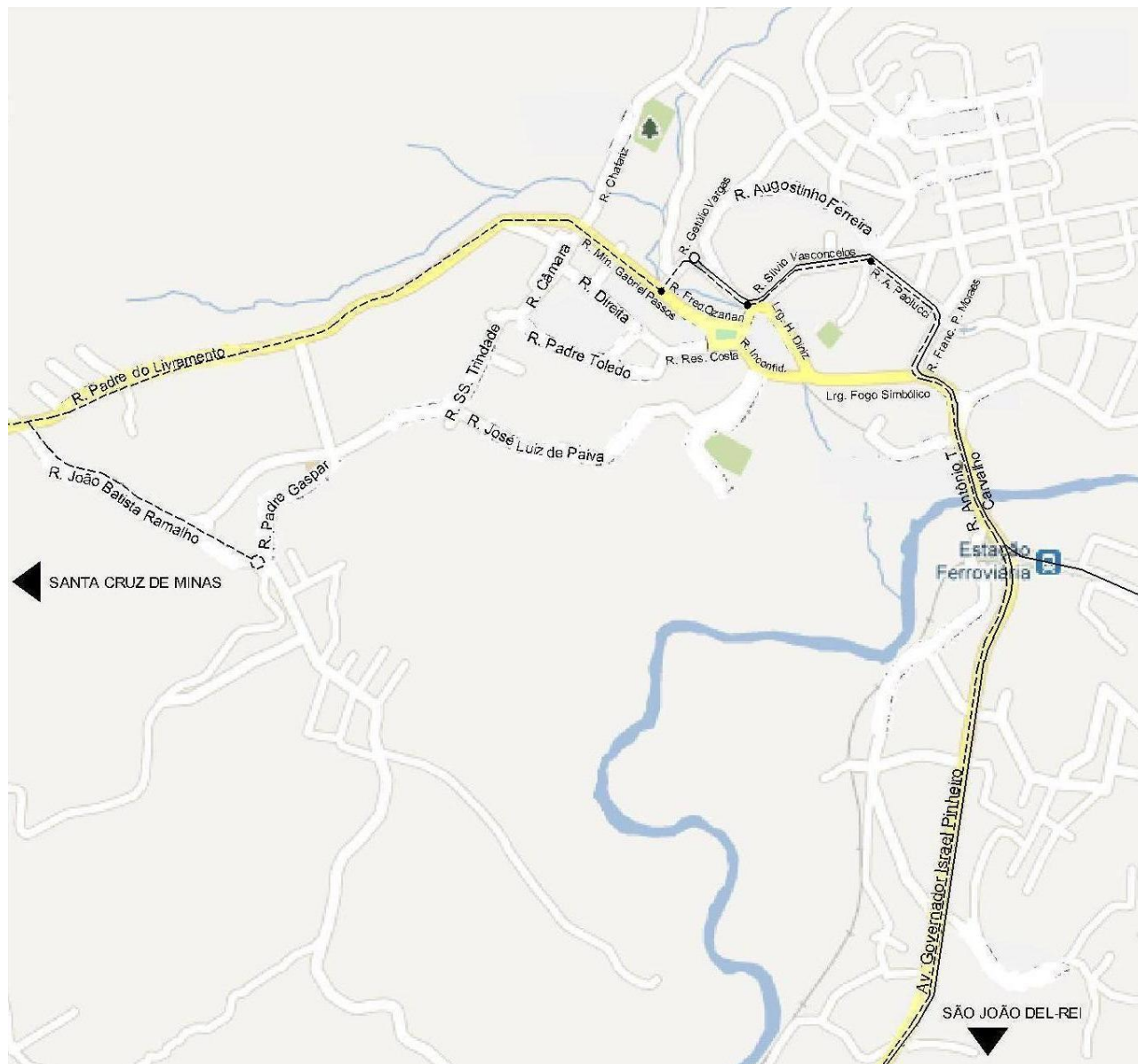


Figura 26: Trajeto dos Ônibus

Fonte: Autor, 2012 – Baseado em Mapa de Localização da Google Maps.

Disponível em: <<https://maps.google.com.br>> Acesso em: 5 nov. 2012.

7.3.5. Identificação das Áreas de Conflito de Automóveis

A partir da análise feita no local, através de fotografias, observação visual em diversos dias do ano (durante a realização de eventos e finais de semana), pesquisa bibliográfica e entrevistas não estruturadas realizadas nas instituições e com a população ao longo desta pesquisa, observa-se quatro pontos de conflitos para circulação de veículos no centro histórico adensado, sendo eles: Largo das Forras, ponte entre o Largo da rodoviária e a Rua Ministro Gabriel Passos, Rua Direita e Rua da Câmara.

O conflito diagnosticado no Largo das Forras é relacionado à integração entre pessoas, veículos e charretes, causando congestionamentos e desordem, como pode ser notado na Figura 27, abaixo.



Figura 27: Largo das Forras

Fonte: Autor, 2012

A ponte entre o Largo da rodoviária e a Rua Ministro Gabriel Passos tem acesso em ambos os sentidos, causando conflitos de circulação. Além disso, circulam ônibus e caminhões. Na Figura 28, a seguir, pode ser visto um homem ajudando na manobra do ônibus para atravessar a ponte.



Figura 28:Rua Ministro Gabriel Passos

Fonte: Autor, 2013

Os conflitos existentes na Rua Direita e Rua da Câmara são referentes à sua estrutura colonial que tornou-se inapropriada para a circulação de veículos pois, são vias estreitas e irregulares, como podem ser notados na Figura 29 e 30, abaixo.



Figura 29: Rua Direita

Fonte: Autor, 2013



Figura 30: Rua da Câmara

Fonte: Autor, 2013

7.3.6. Identificação das Áreas de Carga e Descarga

De acordo com informações obtidas nos próprios estabelecimentos comerciais, localizados no centro histórico adensado, não há dias pré-estabelecidos para a carga e descarga na cidade, ocasionando, conseqüentemente, a circulação de caminhões em todos os dias.

Segundo a Lei Orgânica do Município de Tiradentes, de 2008, consta no título V, referente a disposições gerais, art. 172, que “no centro histórico de preservação máxima não se permitirá o trânsito pesado constituído por ônibus, caminhão, carreta, cavalo-mecânico ou veículos similares, no termos da lei”.

Seguindo os preceitos da lei orgânica municipal, a sinalização vertical implantada na cidade indica a proibição dos caminhões na Rua da Câmara, Rua Direita e Rua Padre Toledo, efetivando o impedimento apenas nas vias de origem setecentista,

permitindo assim, a circulação em vias presentes no perímetro do centro histórico adensado, como pode ser visto na Figura 31, onde as setas indicam as vias de fluxos concedidos.

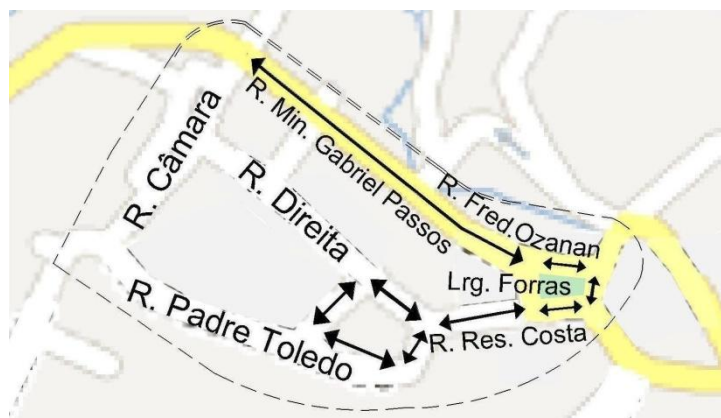


Figura 31: Vias Concedidas para Tráfego de Caminhões no Centro Histórico Adensado

Fonte: Autor, 2012 – Baseado em Mapa de Localização da Google Maps.

Disponível em: <<https://maps.google.com.br>> Acesso em: 5nov. 2012.

7.3.7. Identificação das Áreas da Cidade com Maior Concentração de Pousadas e Comércio

Constatou-se a presença de pousadas num volume maior nos bairros Parque das Abelhas e Bandeirantes, ambos demarcados no mapa por uma circunferência, como pode ser visto na Figura 32, abaixo.

Segundo IPHAN, o bairro Parque das Abelhas foi planejado para abrigar residências, mas atualmente possui sua configuração composta por pousadas. O bairro Bandeirantes é de ocupação recente, localizado a beira da Avenida Governador Israel Pinheiro. Seu crescimento se intensificou nos últimos dez anos, de acordo com dados da Secretaria de Turismo de Tiradentes e análise no local, ao longo dos anos.

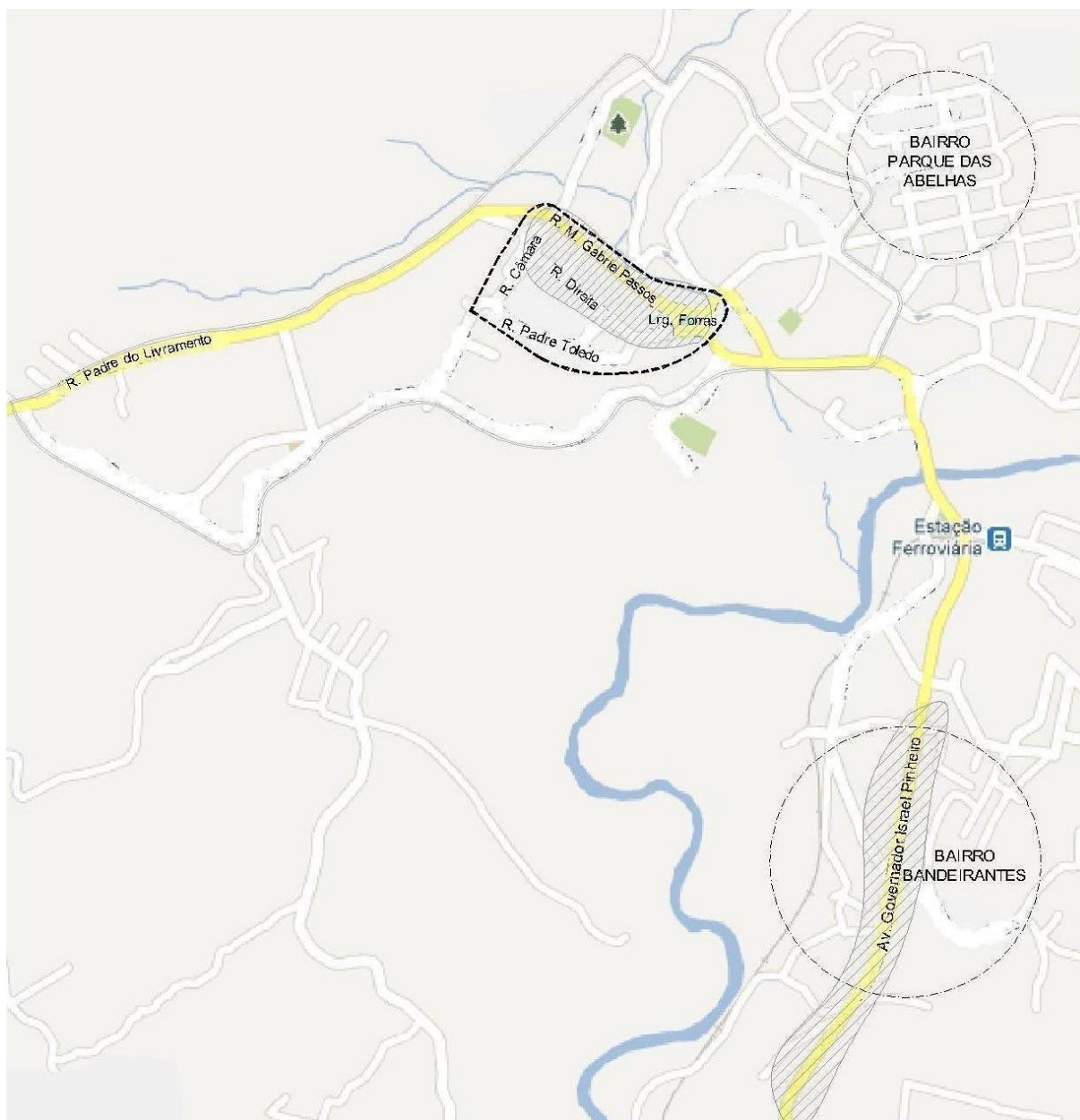


Figura 32: Mapa com Demarcação da Concentração de Pousadas e Comércio

Fonte: Autor, 2012 – Baseado em Mapa de Localização da Google Maps.

Disponível em: <<https://maps.google.com.br>> Acesso em: 5 nov. 2012.

A maior concentração de comércio foi verificada no bairro Bandeirantes e no perímetro do centro histórico adensado. O comércio do bairro Bandeirantes localiza-se na avenida, conformando todo o acesso da cidade (acesso pela BR 265), como ilustrado na Figura 32, através da hachura. No perímetro do centro histórico adensado, as ruas Ministro Gabriel Passos e Direita confirmam-se como as vias de maior agrupamento comercial, como pode ser observado, também, pela hachura no mapa da Figura 32.

Apesar da concentração maior de pousadas e comércio no Parque das Abelhas e Bandeirantes, vale ressaltar sua presença em diversos bairros, sendo espalhados por toda a cidade, ocasionando assim, o diferentes fluxo de deslocamentos.

7.3.8. Quantificação de Pousadas e Residências no Centro Histórico Adensado

Nesta pesquisa, constatou-se que todas as pousadas, no centro histórico adensado, possuem estacionamentos. Entretanto, a maioria das residências não possui, com apenas quatro casas com garagem, ou seja, 14% do total.

Constatou-se a presença da maioria das casas na Rua da Câmara, Rua Padre Toledo e Rua Direita, porém na última, além das residências, a rua é composta por diversos restaurantes e lojas, já nas outras duas ruas, é predominante a existência de casas residenciais.

Outro ponto a se destacar é a presença de casas de temporadas nas ruas da Direita e Padre Toledo, firmando-se a Rua da Câmara com casas de cidadãos.

Abaixo, segue na Tabela 2 a quantificação de pousadas e residências por vias.

Tabela 2: Quantificação de Pousadas e Residências no Centro Histórico Adensado

Ruas e Largos	Pousadas	Residências
Largo das Forras	0	0
Rua Resende Costa	3	0
Rua Direita	3	12
Rua Padre Toledo	1	12
Rua da Câmara	2	10
Rua Jogo de Bola	1	3
Rua Ministro Gabriel Passos	0	1

Fonte: Autor, 2012

7.3.9. Identificação de Estacionamentos e Pontos de Taxi e Charretes

Como pode ser visto no mapa da Figura 33, a seguir, a maioria das vias possui vagas de estacionamento, mesmo vias estreitas e irregulares, como a Rua Getúlio Vargas e Resende Costa, por exemplo. Também pode ser observado, que os estacionamentos rotativos particulares, assim como os pontos de taxi e charretes, localizam-se dentro do perímetro histórico adensado ou próximo a ele, fato que estimula os deslocamentos e circulação de veículos neste centro, causando congestionamentos.



Figura 33: Estacionamentos e Pontos de Taxis e Charretes Existentes

Fonte: Autor, 2012 – Baseado em Mapa de Localização da Google Maps.

Disponível em: <<https://maps.google.com.br>> Acesso em: 5nov. 2012.

Os estacionamentos rotativos existentes na cidade não são utilizados em sua totalidade, ocupando menos que a metade de sua área, como pode ser visto, na Figura 34, abaixo. Os três estacionamentos em funcionamento possuem, cada um, aproximadamente, cento e sessenta vagas disponíveis.



Figura 34: Estacionamento Rotativo Localizado na Rua Ministro Gabriel Passos

Fonte: Autor, 2013

7.3.10. Identificação de Áreas Vagas para Estacionamentos

O mapa da Figura 35, abaixo, ilustra duas áreas livres propícias para estacionamento fora da área urbana da cidade. As áreas tem acesso pela Avenida Governador Israel Pinheiro, por uma via em direção a Estrada de Ferro Oeste de Minas.



	Av. Gov. Israel Pinheiro
	Via de Acesso a Estrada de Ferro
	Estrada de Ferro Oeste de Minas

Figura 35: Avenida Governador Israel Pinheiro

Fonte: Autor, 2012 – Baseado na Imagem de Satélite da Google Earth.

Na Figura 36, a hachura ilustra uma área propícia para estacionamento. É um espaço já pré-estruturado para esta função pois, segunda a prefeitura, o espaço seria usado para a Mostra de Cinema de 2013, contudo, não foi utilizado por falta de planejamento.



	Av. Gov. Israel Pinheiro
	Rua Antônio Teixeira Carvalho
	Estrada de Ferro Oeste de Minas

Figura 36: Estação Ferroviária

Fonte: Autor, 2012 – Baseado na Imagem de Satélite da Google Earth.

A Figura 37, abaixo, ilustra a área livre diagnosticada para estacionamento, representada no mapa da Figura 36.



Figura 37: Área Livre para Estacionamento – Estação Ferroviária

Fonte: Autor, 2013

7.4. DIAGNÓSTICO: LEVANTAMENTO DE TRÁFEGO

7.4.1. Contagem Volumétrica de Veículos

Foram levantados os valores volumétricos do tráfego, obtidos na contagem local, anteriormente e durante a Mostra de Cinema de Tiradentes. Os dados são apresentados divididos por dia, sentido e horário.

Foram três dias de contagem, com três turnos cada dia (das 10h às 11h, das 15h às 16h e das 19h às 20h), sendo realizadas para ambos os sentidos, simultaneamente.

Abaixo, nas Tabelas 3, 4 e 5, constam os dados do primeiro dia de contagem (16/01/13, quarta-feira), anterior ao evento, no sentido de acesso à Tiradentes, em seus respectivos turnos.

Tabela 3: Contagem Volumétrica (acesso Tiradentes) – 10h/11h – 16/01/13

Local		Av. Governador Israel Pinheiro		Data	16-01-13
Horário (hora)		Direção do Levantamento: Tiradentes			
		Automóvel	Motocicleta	Ônibus	Caminhão
10:00	10:15	22	1	0	3
10:15	10:30	18	2	2	1
10:30	10:45	18	2	0	1
10:45	11:00	20	2	1	1
Total		88	7	3	6

Fonte: Autor, 2013

Tabela 4: Contagem Volumétrica (acesso Tiradentes) – 15h/16h – 16/01/13

Local		Av. Governador Israel Pinheiro		Data	16-01-13
Horário (hora)		Direção do Levantamento: Tiradentes			
		Automóvel	Motocicleta	Ônibus	Caminhão
15:00	15:15	22	1	0	3
15:15	15:30	15	1	2	1
15:30	15:45	27	2	0	1
15:45	16:00	23	7	1	3
Total		87	11	3	8

Fonte: Autor, 2013

Tabela 5: Contagem Volumétrica (acesso Tiradentes) – 19h/20h – 16/01/13

Local		Av. Governador Israel Pinheiro		Data	16-01-13
Horário (hora)		Direção do Levantamento: Tiradentes			
		Automóvel	Motocicleta	Ônibus	Caminhão
19:00	19:15	23	0	0	3
19:15	19:30	14	2	1	2
19:30	19:45	7	2	0	1
19:45	20:00	13	0	0	0
Total		57	4	1	6

Fonte: Autor, 2013

Abaixo, nas Tabelas 6, 7 e 8, constam os dados do primeiro dia de contagem (16/01/13, quarta-feira), anterior ao evento, no sentido de saída de Tiradentes, ou seja, em direção à BR 265, em seus respectivos turnos.

Tabela 6: Contagem Volumétrica (saída Tiradentes) – 10h/11h – 16/01/13

Local		Av. Governador Israel Pinheiro		Data	16-01-13
Horário (hora)		Direção do Levantamento: BR 265			
		Automóvel	Motocicleta	Ônibus	Caminhão
10:00	10:15	21	1	0	0
10:15	10:30	19	1	1	6
10:30	10:45	13	2	0	1
10:45	11:00	19	2	0	3
Total		72	6	1	10

Fonte: Autor, 2013

Tabela 7: Contagem Volumétrica (saída Tiradentes) – 15h/16h – 16/01/13

Local		Av. Governador Israel Pinheiro		Data	16-01-13
Horário (hora)		Direção do Levantamento: BR 265			
		Automóvel	Motocicleta	Ônibus	Caminhão
15:00	15:15	19	4	0	3
15:15	15:30	26	2	1	6
15:30	15:45	25	1	1	1
15:45	16:00	26	7	0	4
Total		96	14	2	14

Fonte: Autor, 2013

Tabela 8: Contagem Volumétrica (saída Tiradentes) – 19h/20h – 16/01/13

Local		Av. Governador Israel Pinheiro		Data	16-01-13
Horário (hora)		Direção do Levantamento: BR 265			
		Automóvel	Motocicleta	Ônibus	Caminhão
19:00	19:15	15	3	0	1
19:15	19:30	21	4	0	1
19:30	19:45	10	5	1	0
19:45	20:00	9	1	0	1
Total		55	13	1	3

Fonte: Autor, 2013

Abaixo, nas Tabelas 9, 10 e 11, constam os dados do segundo dia de contagem (19/01/13, sábado), durante o evento, no sentido de acesso à Tiradentes, em seus respectivos turnos.

Tabela 9: Contagem Volumétrica (acesso Tiradentes) – 10h/11h – 19/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Data	19-01-13
Horário (hora)		Direção do Levantamento: Tiradentes			
		Automóvel	Motocicleta	Ônibus	Caminhão
10:00	10:15	35	7	1	0
10:15	10:30	44	7	2	1
10:30	10:45	45	9	0	1
10:45	11:00	54	5	0	0
Total		178	28	3	2

Fonte: Autor, 2013

Tabela 10: Contagem Volumétrica (acesso Tiradentes) – 15h/16h – 19/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Data	19-01-13
Horário (hora)		Direção do Levantamento: Tiradentes			
		Automóvel	Motocicleta	Ônibus	Caminhão
15:00	15:15	42	19	1	1
15:15	15:30	51	8	0	1
15:30	15:45	42	10	1	1
15:45	16:00	42	14	0	2
Total		177	51	2	5

Fonte: Autor, 2013

Tabela 11: Contagem Volumétrica (acesso Tiradentes) – 19h/20h – 19/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Data	19-01-13
Horário (hora)		Direção do Levantamento: Tiradentes			
		Automóvel	Motocicleta	Ônibus	Caminhão
19:00	19:15	29	5	0	0
19:15	19:30	37	5	2	0
19:30	19:45	31	2	0	0
19:45	20:00	31	4	1	0
Total		128	16	3	0

Fonte: Autor, 2013

Abaixo, nas Tabelas 12, 13 e 14, constam os dados do segundo dia de contagem (19/01/13, sábado), durante o evento, no sentido de saída de Tiradentes, ou seja, em direção à BR 265, cada uma com seus respectivos turnos.

Tabela 12: Contagem Volumétrica (saída Tiradentes) – 10h/11h – 19/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Data	19-01-13
Horário (hora)		Direção do Levantamento: BR 265			
		Automóvel	Motocicleta	Ônibus	Caminhão
10:00	10:15	19	4	1	2
10:15	10:30	34	5	2	4
10:30	10:45	16	7	0	1
10:45	11:00	37	1	0	1
Total		106	17	3	8

Fonte: Autor, 2013

Tabela 13: Contagem Volumétrica (saída Tiradentes) – 15h/16h – 19/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Data	19-01-13
Horário (hora)		Direção do Levantamento: BR 265			
		Automóvel	Motocicleta	Ônibus	Caminhão
15:00	15:15	22	3	1	0
15:15	15:30	28	11	0	2
15:30	15:45	36	10	0	2
15:45	16:00	40	11	2	0
Total		126	35	3	4

Fonte: Autor, 2013

Tabela 14: Contagem Volumétrica (saída Tiradentes) – 19h/20h – 19/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Data	19-01-13
Horário (hora)		Direção do Levantamento: BR 265			
		Automóvel	Motocicleta	Ônibus	Caminhão
19:00	19:15	35	4	0	1
19:15	19:30	29	18	0	0
19:30	19:45	27	6	0	0
19:45	20:00	38	3	1	2
Total		129	31	1	3

Fonte: Autor, 2013

Abaixo, nas Tabelas 15, 16 e 17, constam os dados do terceiro dia de contagem (23/01/13, quarta-feira), durante o evento, no sentido de acesso à Tiradentes, em seus respectivos turnos.

Tabela 15: Contagem Volumétrica (acesso Tiradentes) – 10h/11h – 23/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Data	23-01-13
Horário (hora)		Direção do Levantamento: Tiradentes			
		Automóvel	Motocicleta	Ônibus	Caminhão
10:00	10:15	13	3	0	1
10:15	10:30	17	2	0	1
10:30	10:45	25	6	0	1
10:45	11:00	28	6	1	2
Total		83	17	1	5

Fonte: Autor, 2013

Tabela 16: Contagem Volumétrica (acesso Tiradentes) – 15h/16h – 23/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Data	23-01-13
Horário (hora)		Direção do Levantamento: Tiradentes			
		Automóvel	Motocicleta	Ônibus	Caminhão
15:00	15:15	20	7	0	2
15:15	15:30	26	6	1	1
15:30	15:45	30	5	0	4
15:45	16:00	14	7	1	3
Total		90	25	2	10

Fonte: Autor, 2013

Tabela 17: Contagem Volumétrica (acesso Tiradentes) – 19h/20h – 23/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Data	23-01-13
Horário (hora)		Direção do Levantamento: Tiradentes			
		Automóvel	Motocicleta	Ônibus	Caminhão
19:00	19:15	12	3	1	3
19:15	19:30	17	5	1	1
19:30	19:45	14	1	1	0
19:45	20:00	15	1	0	0
Total		58	10	3	4

Fonte: Autor, 2013

Abaixo, nas Tabelas 18, 19 e 20, constam os dados do terceiro dia de contagem (23/01/13, quarta-feira), durante o evento, no sentido de saída de Tiradentes, ou seja, em direção a BR 265, cada uma com seus respectivos turnos.

Tabela 18: Contagem Volumétrica (saída Tiradentes) – 10h/11h – 23/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Data	23-01-13
Horário (hora)		Direção do Levantamento: BR 265			
		Automóvel	Motocicleta	Ônibus	Caminhão
10:00	10:15	20	5	2	2
10:15	10:30	17	5	1	6
10:30	10:45	19	1	0	3
10:45	11:00	25	3	1	3
Total		81	14	4	14

Fonte: Autor, 2013

Tabela 19: Contagem Volumétrica (saída Tiradentes) – 15h/16h – 23/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Data	23-01-13
Horário (hora)		Direção do Levantamento: BR 265			
		Automóvel	Motocicleta	Ônibus	Caminhão
15:00	15:15	29	8	1	1
15:15	15:30	32	5	1	2
15:30	15:45	14	9	1	4
15:45	16:00	22	5	0	4
Total		97	27	3	11

Fonte: Autor, 2013

Tabela 20: Contagem Volumétrica (saída Tiradentes) – 19h/20h – 23/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Data	23-01-13
Horário (hora)		Direção do Levantamento: BR 265			
		Automóvel	Motocicleta	Ônibus	Caminhão
19:00	19:15	17	3	0	1
19:15	19:30	19	3	0	3
19:30	19:45	15	1	1	2
19:45	20:00	16	2	0	0
Total		67	9	1	6

Fonte: Autor, 2013

7.4.2. Ocupação de Veículos

Foi levantada a ocupação de veículos com a contagem no local, anteriormente e durante a Mostra de Cinema de Tiradentes. Os dados são apresentados divididos por dia, sentido e horário.

A contagem se dividiu em três dias, com três turnos (das 11h às 12h, das 16h às 17h e das 20h às 21h), sendo realizadas para ambos os sentidos, simultaneamente.

Abaixo, nas Tabelas 21, 22 e 23, constam os valores do primeiro dia de contagem (16/01/13, quarta-feira), anterior ao evento, no sentido de acesso à Tiradentes.

Tabela 21: Ocupação de Veículos (acesso Tiradentes) – 11h/12h – 16/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Direção do Levantamento: Tiradentes			
Horário (hora)		Ocupantes					
		<i>um</i>	<i>dois</i>	<i>três</i>	<i>quatro</i>	<i>cinco</i>	seis ou +
11:00	11:15	3	6	1			
11:15	11:30	5	5				
11:30	11:45	4	3	3			
11:45	12:00	4	5		1		
Total		16	38	12	4		
Ocupantes		70				Média	1.78

Fonte: Autor, 2013

Tabela 22: Ocupação de Veículos (acesso Tiradentes) – 16h/17h – 16/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Direção do Levantamento: Tiradentes				
Horário (hora)		Ocupantes						
		<i>um</i>	<i>dois</i>	<i>três</i>	<i>quatro</i>	<i>cinco</i>	seis ou +	
16:00	16:15	5	5					
16:15	16:30	4	6					
16:30	16:45	3	5	2				
16:45	17:00	4	3	1	1	1		
Total		16	38	9	4	5		
Ocupantes		72					Média	1.80

Fonte: Autor, 2013

Tabela 23: Ocupação de Veículos (acesso Tiradentes) – 20h/21h – 16/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Direção do Levantamento: Tiradentes			
Horário (hora)		Ocupantes					
		<i>um</i>	<i>dois</i>	<i>três</i>	<i>quatro</i>	<i>cinco</i>	seis ou +
20:00	20:15	3	6	1			
20:15	20:30	1	7	1	1		
20:30	20:45	5	5				
20:45	21:00	3	7				
Total		12	50	6	4		
Ocupantes		72				Média	1.80

Fonte: Autor, 2013

Abaixo, nas Tabelas 24, 25 e 26, constam os valores do primeiro dia de contagem (16/01/13, quarta-feira), anterior ao evento, no sentido de saída de Tiradentes, ou seja, em direção a BR 265, cada uma com seus respectivos turnos.

Tabela 24: Ocupação de Veículos (saída Tiradentes) – 11h/12h – 16/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Direção do Levantamento: BR 265			
Horário (hora)		Ocupantes					
		<i>um</i>	<i>dois</i>	<i>três</i>	<i>quatro</i>	<i>cinco</i>	seis ou +
11:00	11:15	4	6				
11:15	11:30	5	5				
11:30	11:45	4	5	1			
11:45	12:00	3	5	1	1		
Total		16	32	6	4		
Ocupantes		58				Média	1.45

Fonte: Autor, 2013

Tabela 25: Ocupação de Veículos (saída Tiradentes) – 16h/17h – 16/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Direção do Levantamento: BR 265			
Horário (hora)		Ocupantes					
		<i>um</i>	<i>dois</i>	<i>três</i>	<i>quatro</i>	<i>cinco</i>	seis ou +
16:00	16:15	4	6				
16:15	16:30	3	6	1			
16:30	16:45	2	7	1			
16:45	17:00	6	4				
Total		15	46	6			
Ocupantes		67				Média	1.68

Fonte: Autor, 2013

Tabela 26: Ocupação de Veículos (saída Tiradentes) – 20h/21h – 16/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Direção do Levantamento: BR 265			
Horário (hora)		Ocupantes					
		Um	dois	três	quatro	cinco	seis ou +
20:00	20:15	7	2	1			
20:15	20:30	5	5				
20:30	20:45	5	2	1	2		
20:45	21:00	1	5	2	1		
Total		18	28	12	12		
Ocupantes		70				Média	1.75

Fonte: Autor, 2013

Abaixo, nas Tabelas 27, 28 e 29, constam os valores do segundo dia de contagem (19/01/13, sábado), durante o evento, no sentido de acesso à Tiradentes, em seus respectivos turnos.

Tabela 27: Ocupação de Veículos (acesso Tiradentes) – 11h/12h – 19/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Direção do Levantamento: Tiradentes			
Horário (hora)		Ocupantes					
		Um	dois	três	quatro	cinco	seis ou +
11:00	11:15	2	7	1			
11:15	11:30	4	5	1			
11:30	11:45	2	6	1	1		
11:45	12:00	4	6				
Total		12	48	9	4		
Ocupantes		73				Média	1.83

Fonte: Autor, 2013

Tabela 28: Ocupação de Veículos (acesso Tiradentes) – 16h/17h – 19/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Direção do Levantamento: Tiradentes			
Horário (hora)		Ocupantes					
		Um	dois	três	quatro	cinco	seis ou +
16:00	16:15	2	8				
16:15	16:30	2	6	1	1		
16:30	16:45	6	4				
16:45	17:00	4	5	1			
Total		14	46	6	4		
Ocupantes		70				Média	1.75

Fonte: Autor, 2013

Tabela 29: Ocupação de Veículos (acesso Tiradentes) – 20h/21h – 19/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Direção do Levantamento: Tiradentes			
Horário (hora)		Ocupantes					
		Um	dois	três	quatro	cinco	seis ou +
20:00	20:15	5	5				
20:15	20:30	6	4				
20:30	20:45	3	5	2			
20:45	21:00	4	4	1	1		
Total		18	36	9	4		
Ocupantes		67				Média	1.68

Fonte: Autor, 2013

Abaixo, nas Tabelas 30, 31 e 32, constam os valores do segundo dia de contagem (19/01/13, sábado), durante o evento, no sentido de saída de Tiradentes, ou seja, em direção a BR 265, cada uma com seus respectivos turnos.

Tabela 30: Ocupação de Veículos (saída Tiradentes) – 11h/12h – 19/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Direção do Levantamento: BR 265			
Horário (hora)		Ocupantes					
		Um	dois	três	quatro	cinco	seis ou +
11:00	11:15	3	5	1	1		
11:15	11:30	2	7			1	
11:30	11:45	5	5				
11:45	12:00	4	5			1	
Total		14	44	3	4	10	
Ocupantes		75				Média	1.88

Fonte: Autor, 2013

Tabela 31: Ocupação de Veículos (saída Tiradentes) – 16h/17h – 19/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Direção do Levantamento: BR 265			
Horário (hora)		Ocupantes					
		Um	dois	três	quatro	cinco	seis ou +
16:00	16:15	4	6				
16:15	16:30	4	6				
16:30	16:45	3	7				
16:45	17:00	5	5				
Total		16	48				
Ocupantes		64				Média	1.60

Fonte: Autor, 2013

Tabela 32: Ocupação de Veículos (saída Tiradentes) – 20h/21h – 19/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Direção do Levantamento: BR 265			
Horário (hora)		Ocupantes					
		Um	dois	três	quatro	cinco	seis ou +
20:00	20:15	3	5	1	1		
20:15	20:30	4	5	1			
20:30	20:45	5	5				
20:45	21:00	5	5				
Total		17	40	6	4		
Ocupantes		67				Média	1.68

Fonte: Autor, 2013

Abaixo, nas Tabelas 33, 34 e 35, constam os valores do terceiro dia de contagem (23/01/13, quarta-feira), durante o evento, no sentido de acesso à Tiradentes, em seus respectivos turnos.

Tabela 33: Ocupação de Veículos (acesso Tiradentes) – 11h/12h – 23/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Direção do Levantamento: Tiradentes			
Horário (hora)		Ocupantes					
		Um	dois	três	quatro	cinco	seis ou +
11:00	11:15	5	4	1			
11:15	11:30	4	6				
11:30	11:45	5	5				
11:45	12:00	3	6	1			
Total		17	32	6			
Ocupantes		55				Média	1.38

Fonte: Autor, 2013

Tabela 34: Ocupação de Veículos (acesso Tiradentes) – 16h/17h – 23/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Direção do Levantamento: Tiradentes			
Horário (hora)		Ocupantes					
		Um	dois	três	quatro	cinco	seis ou +
16:00	16:15	3	7				
16:15	16:30	7	2	1			
16:30	16:45	4	4		2		
16:45	17:00	5	5				
Total		19	36	3	8		
Ocupantes		66				Média	1.65

Fonte: Autor, 2013

Tabela 35: Ocupação de Veículos (acesso Tiradentes) – 20h/21h – 23/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Direção do Levantamento: Tiradentes			
Horário (hora)		Ocupantes					
		<i>um</i>	<i>dois</i>	<i>três</i>	<i>quatro</i>	<i>cinco</i>	seis ou +
20:00	20:15	4	4	2			
20:15	20:30	4	6				
20:30	20:45	5	4		1		
20:45	21:00	4	6				
Total		17	40	6	4		
Ocupantes		67				Média	1.68

Fonte: Autor, 2013

Abaixo, nas Tabelas 36, 37 e 38, constam os valores do terceiro dia de contagem (23/01/13, quarta-feira), durante o evento, no sentido de saída de Tiradentes, ou seja, em direção a BR 265, cada uma com seus respectivos turnos.

Tabela 36: Ocupação de Veículos (saída Tiradentes) – 11h/12h – 23/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Direção do Levantamento: BR 265			
Horário (hora)		Ocupantes					
		<i>um</i>	<i>dois</i>	<i>três</i>	<i>quatro</i>	<i>cinco</i>	seis ou +
11:00	11:15	3	7				
11:15	11:30	2	5	1	1	1	
11:30	11:45	3	5	2			
11:45	12:00	5	5				
Total		13	44	9	4	5	
Ocupantes		75				Média	1.88

Fonte: Autor, 2013

Tabela 37: Ocupação de Veículos (saída Tiradentes) – 16h/17h – 23/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Direção do Levantamento: BR 265			
Horário (hora)		Ocupantes					
		<i>um</i>	<i>dois</i>	<i>três</i>	<i>quatro</i>	<i>cinco</i>	seis ou +
16:00	16:15	2	7		1		
16:15	16:30	5	5				
16:30	16:45	3	7				
16:45	17:00	4	6				
Total		15	50		4		
Ocupantes		69				Média	1.73

Fonte: Autor, 2013

Tabela 38: Ocupação de Veículos (saída Tiradentes) – 20h/21h – 23/01/13

Local		Av. Israel Pinheiro		Direção do Levantamento: BR 265			
Horário (hora)		Ocupantes					
		<i>um</i>	<i>dois</i>	<i>três</i>	<i>quatro</i>	<i>cinco</i>	seis ou +
20:00	20:15	5	5				
20:15	20:30	4	6				
20:30	20:45	3	6	1			
20:45	21:00	4	6				
Total		16	46	3			
Ocupantes		65				Média	1.63

Fonte: Autor, 2013

7.4.3. Discussão

A partir dos dados volumétricos coletados *in loco*, criou-se gráficos comparativos para os modos: automóvel, motocicleta e caminhão. Não se criou para o modo ônibus devido seu valor volumétrico insignificante, que variou apenas entre um e dois veículos, por sentido.

Os gráficos se dividem por modo e sentido. As coordenadas indicam o volume (Vol.) e o tempo (hora). O volume equivale ao número de veículos quantificados num intervalo de uma hora a cada dia e o tempo representa os três períodos de coleta em cada dia. São apresentadas, nos gráficos, as respectivas datas de contagem, onde dia 16/01 (quarta-feira) é anterior à Mostra de Cinema, dia 19/01 (sábado) é um fim de semana do evento e 23/01 (quarta-feira) é durante o evento, porém durante a semana.

Como pode ser visto no Gráfico 1, abaixo, o volume de automóveis entrando em Tiradentes, às 10h e às 15h, no sábado (19/01), durante o evento, foi aproximadamente 100% maior, que no dia 16/01, anterior ao evento. O dia 23/01, durante ao evento, manteve quase os mesmos volumes do dia 16/01, diminuindo cerca de 5% às 10h e aumentando, cerca de 3% às 15h, do dia 16/01 para o dia 23/01. Às 19h, o volume no sábado (19/01) foi ainda maior, comparando com as duas quartas-feiras, no mesmo horário, aumentando cerca de 121%.

Pode ser visto no Gráfico 1, também, a baixa variação do volume, entre a parte da manhã (10h) e da tarde (15h) nos três dias de coleta. No dia (16/01) e no dia (19/01), o volume das 15h diminuiu, apenas, 1%, aproximadamente, em relação ao volume das 10h. No dia (23/01) aumentou 8%, aproximadamente. Já o volume da noite, em relação aos volumes do dia, nos três dias de contagem, diminuiu. No dia (16/01) o volume diminuiu cerca de 35%, no dia (23/01) diminuiu cerca de 28% e no dia (19/01) cerca de 32%.

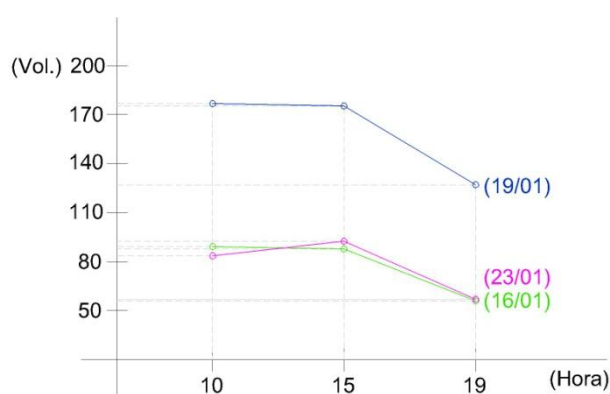


Gráfico 1: Gráfico para o Modo Automóvel – Acesso à Tiradentes

Fonte: Autor, 2013

No Gráfico 2, que representa a saída de automóveis de Tiradentes, pode ser visto que os volumes na parte da manhã (10h) e da tarde (15h) variaram em porcentagem maior que os automóveis que entraram na cidade, apresentados no Gráfico 1, acima. No dia 16/01, o volume de automóveis aumentou 25% às 15h, em relação ao volume das 10h. No dia 19/01 aumentou em 18% e no dia 23/01 aumentou em 19%. O volume da saída de automóveis da noite (19h), em relação aos volumes do dia (15h), no dia 16/01 e no dia 23/01 diminuiu em 42% e 30%, respectivamente. Já no dia 19/01, sábado do evento, a saída de automóveis às 19h, aumentou em 2%, aproximadamente, em relação ao volume das 15h.

Pode ser visto no Gráfico 2, que o volume de saída, também, foi maior no sábado (19/01), tanto durante o dia, quanto a noite, comparado aos dois dias de semana, dia 16/01 e 23/01. Houve o aumento, na parte da manhã (10h), de 47%, em relação ao dia 16/01 e 30% em relação ao dia 23/01. Na parte da tarde (15h), aumentou em 31%, em relação a ambos os dias (16/01 e 23/01). Na parte da noite (19/01), aumentou cerca de 134%, em relação ao dia 16/01 e 93%, aproximadamente, em relação ao dia 23/01.

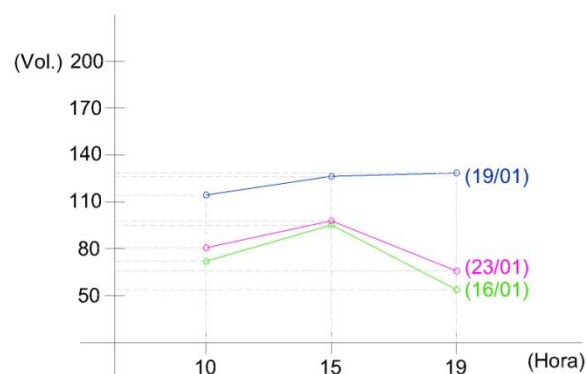


Gráfico 2: Gráfico para o Modo Automóvel – Saída de Tiradentes

Fonte: Autor, 2013

Comparando a entrada e saída de automóveis nos três dias coletados, verificou-se que saíram mais carros na parte da tarde do que na parte da manhã, enquanto os automóveis que entraram em Tiradentes variaram pouco na parte da manhã e na parte da tarde.

Pode ser visto, nos Gráficos 1 e 2, que a saída de automóveis nos dias de semana (16/01 e 23/01), tanto em evento, quanto em dia comum, teve pouca variação com a entrada de automóveis, pois, no dia 16/01 entram em média, na parte do dia (10h e 15h), 87 carros e saíram 84 e, na parte da noite, entraram 57 e saíram 55. No dia 23/01, entram na parte do dia (10h e 15h), em média, 86 automóveis e saíram 89 e, a noite, entram 58 e saíram 67, esta, a maior variação, cerca de 15% a mais na saída.

Entretanto, pode ser percebido nos Gráficos 1 e 2, que no sábado, a saída de automóveis, durante a parte da manhã (10h) e da tarde (15h), foi cerca de 35% menor que a entrada, pois entram, em média 177 automóveis e saem 116. Já no período da noite (19h), os volumes de entrada e saída foram quase os mesmos, 128 na entrada e 129, na saída. A partir destes dados, pode-se dizer que cerca de 35% de veículos que acessaram a cidade durante o dia, permaneceram na cidade, considerando as proporções e considerando as médias por hora. Já durante a noite, visto que o mesmo volume de carro que entra, sai também, não há uma porcentagem de acréscimo no volume interno de automóveis na cidade.

Pensando em números, se considerarmos que num sábado, durante o evento, entram 177 automóveis por hora e saem 116, ou seja, permanecendo 35% na cidade, tem-se, cerca de 61 carros por hora na cidade. Considerando-se que o período de

movimento turístico na cidade seja de 8h às 18h, tem-se dez horas de entrada e saída de automóveis. Então, se a cada hora 61 carros são acrescentados dentro da cidade, em dez horas, tem-se 610 carros dentro da cidade, aproximadamente.

O Gráfico 3, a seguir, representa o volume de motocicletas acessando Tiradentes. O que se notou foi o aumento deste volume durante o evento, tanto no sábado (19/01), quanto na quarta-feira (23/01). Entretanto, o aumento do sábado foi mais significativo, cerca de 300% na parte da manhã (10h) e cerca de 364% na parte da tarde (15h), enquanto o aumento de quarta-feira, foi de 142% na parte da manhã (10h) e 127% na parte da tarde (15h).

Pode ser visto no Gráfico 3, que às 15h do sábado (19/01) houve um aumento muito superior em relação aos outros dias e horários. Tal fato se justifica pelo acontecimento de um evento paralelo e específico no período da tarde, nesse dia.

Às 19h, o aumento do volume de motocicletas durante o evento, no sábado (19/01) e na quarta-feira (23/01), em relação à quarta-feira (16/01), anterior ao evento, foi de 300% e 150%, respectivamente.

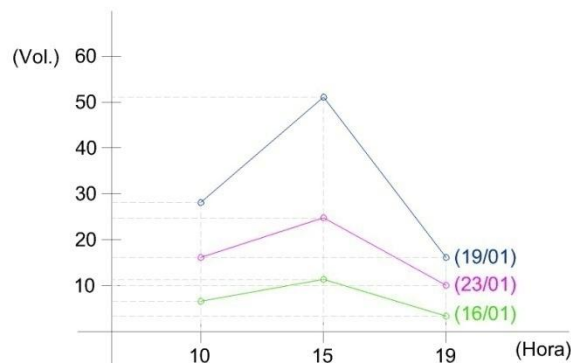


Gráfico 3: Gráfico para o Modo Motocicleta – Acesso à Tiradentes

Fonte: Autor, 2013

Pode ser visto, no Gráfico 4, que a saída de motocicletas, durante o dia (10h e 15h) e durante o evento, no sábado (19/01) e na quarta-feira (23/01), como na entrada, foram maiores que na quarta-feira (16/01). O aumento no sábado (19/01), em relação ao dia 16/01, na parte da manhã (10h) foi de 183% e 150%, na parte da tarde (15h) e o aumento na quarta-feira (23/01), na parte da manhã (10h) foi de 133% e 100%, na parte da tarde (15h). Já na parte da noite (19h), o aumento em relação ao dia 16/01, foi apenas

no sábado (19/01), com 138% a mais de motocicletas saindo da cidade, e na quarta-feira (23/01) houve uma diminuição de 30% da saída, em relação ao dia 16/01.

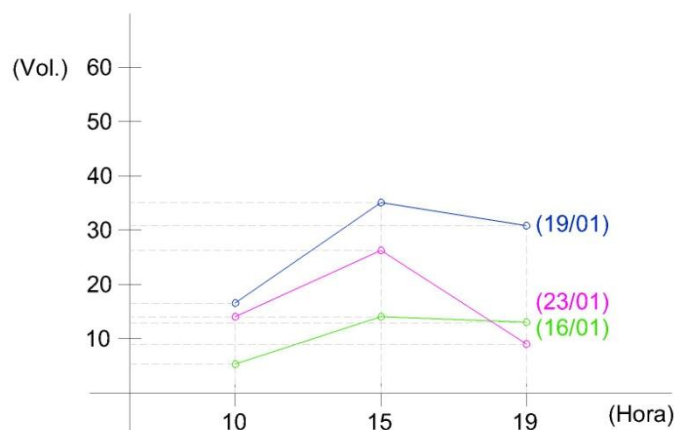


Gráfico 4: Gráfico para o Modo Motocicleta – Saída de Tiradentes

Fonte: Autor, 2013

Na quarta-feira (16/01), anterior ao evento e na quarta-feira (23/01), durante o evento, a entrada e a saída de motocicletas durante do dia (10h e 15h) mantiveram-se constantes, ou seja, entraram e saíram, aproximadamente, a mesma quantidade. Manteve, também, o mesmo volume de entrada e saída na parte da noite (19h) do dia 23/01, entretanto, na noite (19h) do dia 16/01 saíram três vezes mais motocicletas do que entraram.

No sábado (19/01), durante o evento, pode ser visto nos Gráficos 3 e 4, que o volume de motos que entraram na cidade, durante o dia (10h e 15h), foi superior ao volume de motos que saíram. Na parte da manhã (10h) a entrada de motocicletas foi 65% maior que a saída e na parte da tarde (15h) foi 46% maior. Entretanto, na parte da noite (19h), a saída de motocicletas foi 93% maior que a entrada.

A saída de motocicletas em maior quantidade, na parte da noite (19h), nos dias 16/01 e 19/01, pode ser justificada pela saída de trabalhadores ao fim do dia de jornada de trabalho, tanto do dia comum, quanto do dia atípico.

O que pôde se perceber, a partir dos volumes ilustrados nos Gráficos 3 e 4, foi que a demanda por motocicletas na cidade não é significativa, comparada a dos automóveis, pois, no dia e hora de maior volume levantado (19/01, 15h), em ambos os modos e em ambos os sentidos, o volume de motocicletas é cerca de 28% do volume de

automóveis, tanto na entrada, quanto na saída. Assim, mesmo com o aumento do volume nos dias de eventos, o número de motocicletas, ainda é bem inferior ao de automóveis.

Ao contrário dos dois modos discutidos acima, automóveis e motocicletas, pode ser visto no Gráfico 5, que o volume de caminhões entrando na cidade, foi inferior no sábado (19/01), durante o evento, nos três horários de levantamento, sendo zero na parte da noite (19h).

Entretanto, quarta-feira (23/01), também durante o evento, o volume de caminhões foi similar ao volume de caminhões da quarta-feira (16/01), anterior ao evento, sendo inferior na parte da manhã (10h) e na parte da noite (19h) com a diferença de um e dois caminhões, respectivamente, e superior na parte da tarde (15h), contabilizando oito caminhões entrando no dia 16/01 e dez no dia 23/01.

Também pode ser visto no Gráfico 5, que o número de caminhões na parte da noite (19h), entrando na cidade, foi menor nos três dias de levantamento e que o maior volume encontrado, foi na parte da tarde (15h), também nos três dias de levantamento.

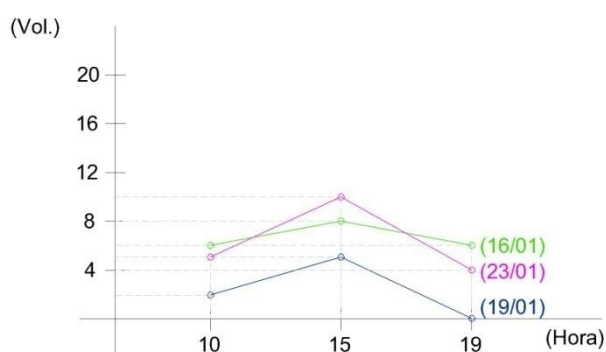


Gráfico 5: Gráfico para o Modo Caminhão – Acesso à Tiradentes

Fonte: Autor, 2013

Pode ser visto no Gráfico 6, que o volume de caminhões saindo na cidade, foi inferior no sábado (19/01), na parte da manhã (10h) e na parte da tarde (15h), considerando os outros dois dias de levantamento. Já na parte da noite (19h), o volume encontrado foi idêntico ao volume do dia 16/01.

Como na entrada, a saída de caminhões na parte da noite (19h), foi menor nos três dias de levantamento, entretanto, o maior volume de caminhões saindo da cidade,

diferente da entrada, foi na parte da manhã (10h), sendo maior, apenas na parte da tarde (15h) do dia 16/01.

O volume de caminhões saindo da cidade no dia 23/01, quarta-feira de evento, foi maior que no dia 16/01, anterior ao evento, na parte da manhã (10h) e da noite (19h).

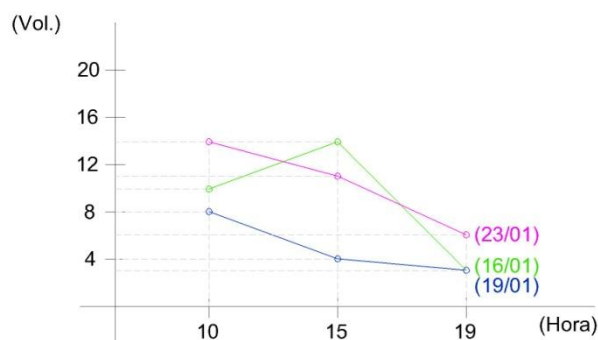


Gráfico 6: Gráfico para o Modo Caminhão – Saída de Tiradentes

Fonte: Autor, 2013

Pôde ser vistonos Gráficos 5 e 6, que mesmo com o evento acontecendo na cidade, os caminhões continuam circulando, ultrapassando, além mesmo, em alguns horários, os volume de dias sem evento, como aconteceu na entrada de caminhões na parte da tarde (15h), do dia 23/01 e na saída, na parte da manhã e da noite, no dia 23/01, também.

Referente aos ônibus, como já mencionado, os volumes foram muito baixos, variando apenas entre um e dois veículos por sentido. Verificou-se que o transporte coletivo é utilizado na cidade, principalmente pelos cidadãos, funcionando como meio de transporte para trabalhadores de municípios vizinhos, como observado visualmente.

No que se refere às medias de ocupação dos veículos, expostas em resumo nas Tabelas 39 e 40, a seguir, pode-se estimar, por exemplo, o volume de turistas que a cidade recebe por hora, a partir do volume de veículos encontrado.

Tabela 39: Média de Ocupação de Veículos (acesso Tiradentes)

Local:	Av. Governador Israel Pinheiro	Direção: Tiradentes	
Dias de Levantamento	Média de Ocupação		
	11h – 12h	16h – 17h	20h – 21h
16/01/13 (quarta-feira)	1.78	1.80	1.80
19/01/13 (sábado)	1.83	1.75	1.68
23/01/13 (quarta-feira)	1.38	1.65	1.68

Fonte: Autor, 2013

Tabela 40: Média de Ocupação de Veículos(saída Tiradentes)

Local:	Av. Governador Israel Pinheiro	Direção: BR 265	
Dias de Levantamento	Média de Ocupação		
	11h – 12h	16h – 17h	20h – 21h
16/01/13 (quarta-feira)	1.45	1.68	1.75
19/01/13 (sábado)	1.88	1.60	1.68
23/01/13 (quarta-feira)	1.88	1.73	1.63

Fonte: Autor, 2013

De forma a encontrar uma média de ocupação por dia, faz-se uma média das médias de ocupações encontradas por hora. Portanto, a partir da equação: média de ocupação (10h) + média de ocupação (15h) + média de ocupação (19h) / 3 (número dos períodos de levantamento) tem-se a média diária.

Assim, a partir da equação descrita acima, encontrou-se a média do dia 16/01 igual a 1.79, a do dia 19/01 igual a 1.75 e a do dia 23/01 igual 1.57. Considerando a quantidade de automóveis encontrada pela contagem volumétrica de veículos, tem-se o volume de 610 automóveis na cidade no sábado (19/01), dia de evento. Com a média de ocupação de veículos de 1.75 para o sábado (19/01), pode-se chegar ao volume de 1069 pessoas na cidade, aproximadamente, considerando apenas o intervalo das 8h às 18h, utilizados para o cálculo, e mensurando apenas a ocupação de automóveis.

Com estes valores, estima-se aproximadamente o volume de turistas na cidade em dias de grandes eventos, de forma a captar a atual realidade do município. A partir disto, surgem os planos e proposições desta pesquisa, estes relacionados ao funcionamento dos fluxos de veículos na cidade, que tem como intenção, a valorização do turismo sem comprometer sua estrutura protegida como patrimônio nacional.

7.5. PROPOSIÇÕES: PROPOSTA DE PLANEJAMENTO DO TRÁFEGO

A partir do diagnóstico exposto, de toda pesquisa bibliográfica, da revisão de literatura e principalmente dos estudos específicos na cidade, constatou-se a pertinência de proposições para o planejamento do tráfego em dias de eventos, com super lotação de visitantes.

O patrimônio tombado fica exposto aos riscos de superlotação de veículos nos dias com maior fluxo de pessoas na cidade, a paisagem fica desconfigurada pela presença maciça dos veículos que entram em atrito com a concentração de pessoas, prejudicando, em suma, a qualidade de vida. Portanto, a necessidade de planejamento e redimensionamento do tráfego no centro histórico adensado.

O fechamento do centro histórico adensado para a circulação de veículos, nos períodos atípicos, propõe uma melhor circulação de pedestres, de forma a proporcionar conforto a eles e segurança ao patrimônio.

Portanto, a proposta se apóia no fechamento do centro histórico adensado para o fluxo turístico, de forma a atingir os três itens de pré-requisito para o melhor funcionamento da cidade, sendo eles: proteção do patrimônio, proteção da imagem da paisagem e qualidade de vida.

Assim, o plano abrange o fechamento do Largo da Forras, em suas quatro vias circundante à praça, da Rua Resende Costa, da Rua Direita, da Rua Padre Toledo, da Rua da Câmara, da Rua Ministro Gabriel Passos e da Rua Frederico Ozanan.

Considerando as direções dos sentidos dos veículos, existente na cidade, os pontos de acesso ao centro adensado encontram-se na ponte que leva ao Largo das Forras, na ponte que leva a Rua Ministro Gabriel Passos, na Rua do Chafariz, que também leva a Rua Ministro Gabriel Passos, no acesso a Rua Jogo de Bola, pela Rua Ministro Gabriel Passos e na Rua da Santíssima Trindade, próximo a Matriz de Santo Antônio, que leva a Rua da Câmara.

Para o fechamento, obstáculos para passagem, devem ser alocados nos pontos de acesso ao centro adensado, como ilustrado a partir dos pontos marcados na Figura 38, a seguir. As setas indicam os acessos e como pode ser visto, não há acesso pela Rua

Resende Costa, pois a via possui apenas um sentido, sendo contrário ao acesso ao Largo das Forras.



Figura 38: Marcação dos Acessos ao Centro Histórico Adensado

Fonte: Autor, 2013 – Baseado em Mapa de Localização da Google Maps.

Disponível em: <<https://maps.google.com.br>> Acesso em: 5 nov. 2012.

Os obstáculos, nas vias de acesso ao centro histórico, devem ser móveis e com fiscalização. De forma atender o fluxo turístico, fiscais devem ser treinados para dar informações de circulação na cidade.

Com a existência de pousadas com estacionamento e residências dentro do centro, a fiscalização torna-se primordial, pois a passagem deste fluxo deve ser permitida. A proposta para esta questão é a existência de uma espécie de selo que os estabelecimentos de hospedagem devem providenciar para os hóspedes apresentarem no acesso ao centro. Para as residências, a solução pode ser similar, com a fixação de selos nos próprios veículos, de forma a facilitar a fiscalização.

Há a presença de poucas pousadas e residências no centro, fator favorável ao fechamento. A maior quantidade de residência está na Rua Direita, Rua da Câmara e Rua Padre Toledo e diferente das pousadas, elas não possuem estacionamentos, o que ocasiona em carros estacionados nas vias.

O plano prevê a ausência de carros estacionados ao longo das vias do centro, na busca pela paisagem integralmente colonial. Entretanto, a ausência de garagens nas residências abre a exceção, visto a impossibilidade e desconforto aos moradores em deixarem seus veículos em locais distantes. Portanto, de forma a não causar conflitos aos cidadãos e ao mesmo tempo manter a paisagem histórica, localizou-se áreas, em

recuo, para o estacionamento dos automóveis, de maneira a concentrá-los e evitar a permanência de diversos carros ao longo da vias.

As áreas destinadas aos estacionamentos das residências podem ser vistas na Figura 39, a seguir. São áreas próximas as residências, não causando desconforto aos cidadãos. Como observado *in loco*, algumas casas presentes nestas vias são de veraneio, ou encontram-se vazias durante o dia, diminuindo o número de carros presentes no centro, ou seja, estas áreas seriam para suporte, que durante o dia, ficariam praticamente sem carros estacionados, favorecendo a paisagem local.



Figura 39: Marcação das Áreas de Estacionamento para Moradores do Centro Histórico Adensado

Fonte: Autor, 2013 – Baseado em Mapa de Localização da Google Maps.

Disponível em: <<https://maps.google.com.br>> Acesso em: 5 nov. 2012.

Para o tráfego circundante ao centro histórico adensado, a proposta não proíbe a circulação de veículos com obstáculos, mas propõe fiscais para dar informações aos turistas, com pontos localizados no acesso ao Largo das Mercês, pela Rua Alberto Paolucci e pelo Largo Henrique Diniz e no acesso ao Largo da Rodoviária, pela Rua Getúlio Vargas e pela Rua Custódio Gomes, marcados na Figura 40, a seguir, através dos pontos circulares.

Desta forma, busca-se diminuir a circulação de automóveis em ambos os largos, visto sua proximidade com o centro adensado e seus possíveis reflexos a ele. A intenção é diminuir as possibilidades de estacionamentos irregulares nestas vias, pois nos pontos de fiscalização, os fiscais tem como função esclarecer que o acesso ao centro é proibido,

que não há estacionamento, nem privativos e nem nas vias do Largo das Mercês e da Rodoviária, afirmando que só é permitido a circulação, sem paradas.

Os pontos de fiscalização, supracitados, também tem a função de direcionar os fluxos à Rua Padre do Livramento e Santíssima Trindade, visto que os trajetos habituais eram direcionados pelo centro histórico adensado. Desta forma, pode ser visto, também na Figura 40, abaixo, a partir das setas, os novos trajetos propostos. Estes novos trajetos devem ser apoiados por sinalização vertical de direção.



Figura 40: Pontos de Fiscalização e Novos Trajetos

Fonte: Autor, 2013 – Baseado em Mapa de Localização da Google Maps.

Disponível em: <<https://maps.google.com.br>> Acesso em: 5 nov. 2012.

Para o trajeto de ônibus, prevê-se a diminuição do porte dos veículos, devido aos pontos de conflitos norteados pelas estruturas das vias. O porte menor do transporte coletivo, não causa discordância à atual demanda, visto que ele funciona apenas para transporte dos cidadãos.

O novo trajeto sugerido para os dias de eventos mantém o percurso via BR 265 e modifica o percurso via Estrada Real, visto que o trajeto habitual passa pela Rua Ministro Gabriel Passos. No novo trajeto, o ônibus retorna da rodoviária, passando pela Rua Silvío Vasconcelos, seguindo pelas ruas Antônio Coimbra Ferreira, Chafariz e finalmente Padre do Livramento, como demarcado em linha tracejada, na Figura 41, abaixo.

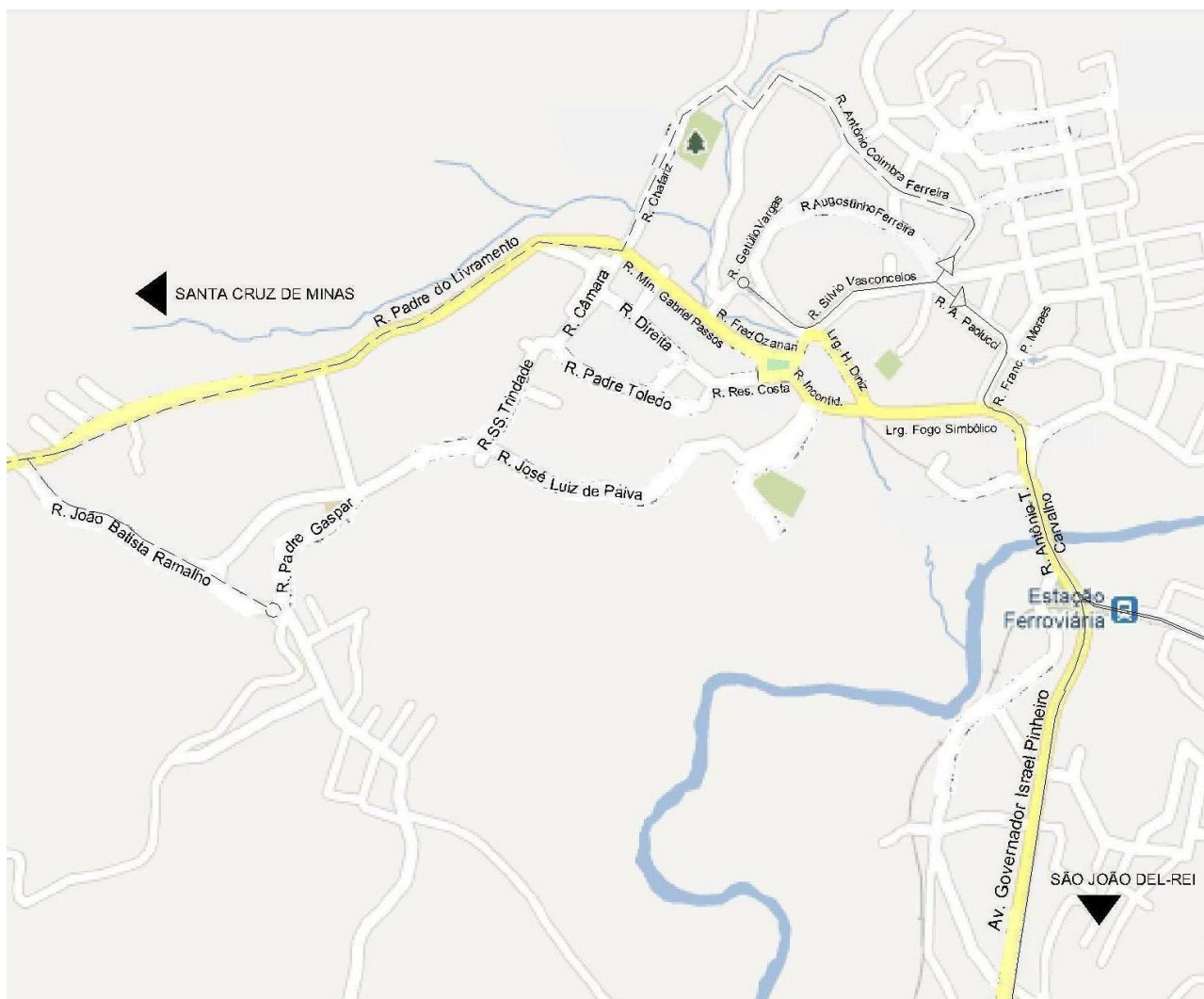


Figura 41: Proposta para Percurso dos Ônibus

Fonte: Autor, 2013 – Baseado em Mapa de Localização da Google Maps.

Disponível em: <<https://maps.google.com.br>> Acesso em: 5 nov. 2012.

Sobre a carga e descarga, as vias permitidas e proibidas manteriam as mesmas, entretanto o trajeto e a função, dentro de todo o centro histórico adensado seria pré-estabelecido, passando a funcionar apenas de segunda a quarta-feira. Visto que a circulação dos caminhões, mesmo que em menor quantidade durante os eventos, causa transtornos aos visitantes, colocando em risco o ambiente tombado, descaracterizando a paisagem.

A proposta prevê o apoio dos estabelecimentos de hospedagens em incentivar os turistas a deixarem os veículos estacionados nas pousadas e saírem, quando perto a pé, ou quando longe de taxis ou transporte previsto pelo próprio estabelecimento.

Para tanto, a proposta prevê a modificação da localização dos pontos de taxis e de charretes, sendo transferidos para o Largo das Mercês e para a Estação, mantendo, apenas o ponto de taxi da rodoviária.

O Largo das Mercês fica próximo do centro histórico adensado e dos pontos de visitação, assim os turistas podem pegar o taxi nas pousadas e desembarcar no Largo e fazer todo percurso a pé ou de charrete. Já os pontos localizados na Estação, são destinados, principalmente, para visitantes que não ficarão hospedados na cidade, visto a instalação do estacionamento principal em frente à Estação. Além disto, visa atender os turistas que chegam à cidade transportados pelo trem, tendo a opção do taxi ou charrete para levar até o centro.

Para os estacionamentos nas vias, marcados no diagnóstico, a proposta mantém apenas as vagas localizadas no Largo Fogo Simbólico, na Rua Francisco Pereira Moraes e na Rua Alberto Paolucci, como pode ser visto na Figura 42, a seguir, onde as vias em cinza representam vias que habitualmente podem ser estacionadas e a proposta prevê a proibição durante a realização de eventos, desconsiderando o centro histórico adensado.

A proposta para os estacionamentos rotativos é sua locação em áreas já existentes, localizadas nos extremos na cidade, um em frente à estação ferroviária e o outro próximo ao chafariz de São José, marcados, também, na Figura 42, a seguir.



Figura 42: Localização dos Estacionamentos Rotativos e nas Vias

Fonte: Autor, 2013 – Baseado em Mapa de Localização da Google Maps.

Disponível em: <<https://maps.google.com.br>> Acesso em: 5 nov. 2012.

O estacionamento rotativo localizado em frente à estação ferroviária, como diagnosticado, possui 5000m², aproximadamente, podendo alocar no mínimo 400 carros. É uma área pronta para receber um estacionamento, entretanto ainda não funciona como tal.

De acordo com o plano, este estacionamento, deve ser destinado, principalmente a turistas que não se hospedarão na cidade, assim, é primordial a presença de profissionais para dar informações no local, pois os visitantes que adentrarem na cidade, encontrarão dificuldades para estacionar, sendo obrigados a voltarem para o estacionamento da estação. Assim, os turistas deixam seus veículos na entrada da cidade e circulam de taxi ou charrete.

O estacionamento próximo ao chafariz de São José, ilustrado na Figura 43, abaixo, já funciona na cidade, entretanto com baixa ocupação. Sua área abrange 160 vagas, aproximadamente. A proposta é que este estacionamento funcione como suporte para o estacionamento da estação ferroviária, por funcionar no outro extremo da cidade.



Figura 43: Estacionamento – Rua do Chafariz

Fonte: Autor, 2013

Embasado-se na quantificação de veículos, prevista no levantamento do diagnóstico, o número de vagas estimado para suprir a demanda de automóveis na cidade é de 610. Para o total de 610 carros, ainda deve ser considerado os estacionamentos existentes nas pousadas, necessitando, assim, de um número menor de vagas rotativas.

A proposta desconsidera os outros estacionamentos diagnosticados, visto sua localização no centro histórico adensado, pois considera que a circulação, para seu acesso, prejudicaria o funcionamento da fiscalização dentro do centro.

Visto o crescimento da atividade turística e os incentivos a novos eventos na cidade, o plano prevê a instalação de futuros estacionamentos fora da área urbana da cidade, como pode ser visto na Figura 44, a seguir. Estes estacionamentos poderiam ter o apoio de transportes coletivos ou até mesmo do trem.



Figura 44: Percurso do Trem – Área Diagnosticada para Estacionamentos Externos à Área Urbana de Tiradentes

Fonte: Autor, 2013 - Baseado na Imagem de Satélite da Google Earth.

A partir da área diagnosticada, a distância percorrida pelo trem seria de aproximadamente 2231 metros, marcada acima na Figura 44, pela linha contínua vermelha, ilustrando o percurso já existente pela linha férrea. Assim, de forma a não inibir o crescimento turístico da cidade, a expectativa é propor alternativas de fluxos externos a área urbana.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

8.1. ANÁLISES E CONCLUSÕES

O crescimento da atividade turística na cidade exige maior preocupação por parte do corpo gestor municipal, visto seus reflexos negativos ao patrimônio, que podem ser, em alguns casos, irreversíveis. Essa atual realidade contemporânea que Tiradentes vivencia, deve ser prioridade, antemão às novas iniciativas de governo para criação de novos eventos.

Diante de tal realidade, Tiradentes enquadra-se como uma das principais cidades turísticas do país, entretanto seu porte pequeno torna-se destoante perante desta realidade. Pois a cidade, por várias décadas, não acompanhou o crescimento urbano verificado em cidades vizinhas ou da região.

As mudanças econômicas, sociais e ambientais sofridas por Tiradentes, foram apresentadas de forma geral ao longo desta pesquisa, abrangendo as consequências das ações do turismo sobre a cidade. Sobretudo, o trabalho focou as implicações ambientais, estruturais da trama urbana que sustenta a cidade histórica e ao mesmo tempo conferem complicações as questões de mobilidade urbana.

As propostas do plano de tráfego para dias de eventos no município de Tiradentes tiveram por objetivo, amenizar os impactos gerados pelo trânsito ao conjunto histórico da cidade. A perspectiva desta pesquisa é que, aos poucos, o controle do tráfego possa ser introduzido nos finais de semana e feriados, de maneira a valorizar a paisagem histórica sem o atual volume massante de veículos que destoam do patrimônio cultural, descaracterizando a imagem colonial histórica da cidade e pondo em risco as edificações tombadas.

Com os projetos de relocação da prefeitura e rodoviária, para fora do centro histórico tombado, a proposta de fechamento para circulação de veículos no centro torna-se mais fácil de ser implantada. Além disto, o projeto aprovado para revitalização do calçamento do centro tombado e circundantes, proporciona benefícios à mobilidade urbana na cidade, de forma que, os deslocamentos a pé tornam-se ainda mais propícios.

A conformação das vias, com ruas estreitas, irregulares e com fortes inclinações, não possui estrutura que sustente a atual demanda de veículos que a cidade recebe, ocasionando em diversos pontos de conflitos, causando congestionamentos e desconforto ao visitante, portanto a pertinência do estudo da circulação viária.

As mudanças dos deslocamentos turísticos podem tornar-se eficazes de acordo com procedimentos técnicos bem elaborados, com o apoio da gestão municipal, ou seja, a partir de informação, divulgação das melhorias e principalmente, ações que visem à educação patrimonial.

Com o fechamento do centro, a fiscalização torna-se mais eficaz pois, diminuindo a circulação, as irregularidades também diminuem. Diante das iniciativas de controle de tráfego, já realizadas pela prefeitura durante os eventos, permitindo a circulação e proibindo apenas os estacionamentos nas vias, pôde se perceber a falta de êxito, devido a grande demanda, que tornou-se insustentável para a fiscalização.

Realizando o fechamento para a circulação, as regras tornam-se mais claras aos visitantes. As expectativas, é que com o tempo, os turistas entendam as finalidades do fechamento e a proposta flua melhor, podendo diminuir até mesmo a fiscalização. Visto que, qualquer mudança de hábito, no início é difícil, mas aos poucos são adaptadas a novas perspectivas.

A partir da pesquisa em campo, na busca por espaços para estacionamentos e na análise do funcionamento dos existentes, chegou-se a conclusão de que a cidade tem espaço para abrigar a atual demanda turística, entretanto, é necessário e urgente que a gestão municipal reconheça isto e inicie ações de reeducação patrimonial, de forma a colocar em prática mudanças de hábitos.

É de grande importância, a participação dos órgãos afins e empresas privadas para a tomada de decisões no município, visto que as maiores divergências vem dos diversos interesses envolvidos. Como confirmado *in loco*, as conturbações já chegaram a níveis extremos, colocando em risco até mesmo a atual função turística da cidade, portanto, as divergências não são mais cabíveis, sendo necessária a união de todos pelo bom funcionamento da cidade e pela sua perpetuidade.

Em suma, o trabalho abrangeu a atual realidade da cidade de Tiradentes, conhecendo a gestão municipal, os órgãos atuantes na cidade e mensurando sua atual demanda turística. As preocupações giraram em torno da capacidade que Tiradentes

possui para atender o público turístico. As questões levantadas buscaram dar enfoque na conjuntura colonial protegida, de forma a enfatizar os elementos que envolvem e colocam em risco o patrimônio, não só em sua forma física, ou seja, ambiental, mas também social e econômica.

Os atuais regulamentos estabelecidos para a implantação e execução dos eventos na cidade, conta com a lei nº 2.622/11, que como explorado nesse trabalho, apenas determina as exigências, não dando diretrizes de ações, causando muitas discussões e divergências, visto que a cada evento surgem novas complicações. Portanto, contata-se a importância de um plano pré-estabelecido pela gestão municipal, que firme as diretrizes de projetos para o melhor funcionamento dos eventos, de maneira que a organização apenas siga as instruções.

O plano proposto para o tráfego, durante a realização de eventos na cidade, tem essas premissas, pois com sua viabilidade, as organizações dos eventos passam a ser responsáveis, juntamente com a gestão municipal, por administrar o funcionamento do tráfego, seguindo o plano estabelecido. O ideal é que todos os itens levantados pela lei nº 2.622/11, como projeto de bombeiros, arquitetura, dentre outros, tenham planos pré-estabelecidos, como o sugerido para circulação viária, nesse trabalho.

Novas pesquisas precisam ser efetivadas, de forma a acrescentar informações sobre a demanda e a capacidade da cidade. Propõe-se pesquisas relacionadas à origem e destino turístico da cidade, assim como, pesquisas enfatizadas nos estabelecimentos de hospedagens, de forma a conhecer as políticas aplicadas para benefícios da cidade, além de entender melhor o perfil do visitante.

Diante de toda a pesquisa, conclui-se que a cidade de Tiradentes passa por uma fase econômica de prosperidade, que ainda encontra-se em desenvolvimento e crescimento. O bom estado de seu conjunto arquitetônico e urbano tombado faz com que a cidade se destaque dentre outras no país, portanto a preocupação em manter esse patrimônio, diminuindo os riscos que a realidade contemporânea e a atual demanda por veículos geram ao conjunto.

Assim, as preocupações com a atual situação do município, no que se refere a sua dinâmica turística e principalmente, a sua articulação com os eventos de grande porte, precisam, além de intenções, serem seguidas por ações, visto as transformações já constatadas na cidade e seus possíveis reflexos a longo prazo.

REFERÊNCIAS

- ALVES, Alex de Vasconcelos Pineli; SORRATINI, José Aparecido; BARBOSA, Rafael Costa. **Polos Geradores de Viagem: Metodologia para Avaliação de Impactos no Tráfego Devido a Estabelecimentos de Ensino de Nível Superior**. Pesquisa de Iniciação Científica. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia - Faculdade de Engenharia Civil, 2009.
- BAETA, Rodrigo Espinha. **A construção do Espaço Barroco da Ouro Preto Setecentista**(Proposta para leitura estética da cidade colonial brasileira). In: V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo“Cidades: temporalidades em confronto”.Campinas: Pontifícia Universidade Católica de Campinas – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 1998.
- BARBOSA, Ana Aparecida. **Cidade e Habitação em Minas nos Séculos XVIII – XIX**. Dissertação de Mestrado.São Carlos: Universidade de São Paulo, 2004.
- BOLSON, Jaisa Gontijo; FERREIRA, Marta Araújo Tavares; FILHO, Nelson Antônio Quadros Vieira. **Os Impactos do Turismo em Tiradentes: Uma Análise da Percepção do Setor Público Local**. In.: Revista Reuna, Belo Horizonte: UMA, Vol. 11, nº1, p. 29-39, 2005.
- BRAGA, Paula Marques. **Reabilitação Urbana no Centro Histórico de Salvador: Patrimônio Cultural, Turismo e Participação social**. Dissertação de Mestrado. Campinas: PUC, 2008.
- BRASIL ACESSÍVEL. **Caderno 2 - Boas Práticas em Acessibilidade. Ministério das Cidades**. Brasília-DF. 2006.
- BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Decreto-Lei nº 25**, de 30 de novembro de 1937.Organiza a Proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro: 1937.
- BRITO, Janaina. FONTES, Nena. **Estratégias para Eventos**. Uma Ótica do Marketing e do Turismo. São Paulo: Aleph, 2002.
- BRUNA, GildaCollet. **Uma Herança Urbanística e Ambiental**. Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2006.
- CALDAS, Patrícia Maria da Silva. **Gestão do Turismo e Desenvolvimento: Estudo de caso da atividade turística em Olinda/PE**. Maceió: Universidade Federal de Alagoas - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - DEHA – Dinâmicas do Espaço Habitado, 2010.

CAMAGNI, Roberto; GIBELLI, Maria Cristina; RIGAMONTI, Paolo. **Urban Mobility and Urban Form: The Social and Environmental Costs of Different Patterns of Urban Expansion**. *Ecological Economics* 40 (2002) 199–216. Milan, Italy, 2002.

CAMARA MUNICIPAL DE TIRADENTES. **Lei de uso e ocupação do solo e código de obras**. Tiradentes, 2004.

CAMPOS, Cíntia Nogueira. **Lembranças de uma Cidade: A Obra Social da Comunidade de Tiradentes – MG**. Trabalho Final de Graduação. Barbacena: UNIPAC, 2004.

CAMPOS, H. R. **Transformações Urbanas Recentes em Tiradentes-MG: Anos 80 e 90 do século XX**. Dissertação (Mestrado em geografia)-Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A natureza do espaço fragmentado**. In: SANTOS, SOUZA e SILVEIRA (org). *Território, globalização e fragmentação*. São Paulo: Hucitec, Anpur, AnnaBlume, p. 191-197, 2002.

CARVALHO, Ana Carla. **Pousada em Tiradentes: Uma Edificação Marcando seu Presente, num Histórico Passado Colonial**. Trabalho Final de Graduação. Juiz de Fora: Universidade Federal de Juiz de Fora, 2009.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. **O inventário Urbano e Cultural de Belo Horizonte – Uma Experiência Metodológica**. In.: V seminário de história da cidade e do urbanismo. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 1998.

CASTRIOTA, Leonardo Barci; ARAÚJO, Guilherme Maciel; CARDOSO, Kelly; SOUZA, Vilmar Pereira de. **PAC Cidades Históricas – Oportunidade para a Conservação Integrada?**. In.: *Locus: Revista de História*, Juiz de Fora: UFJF, v. 16, n. 2, p. 93-117, 2010.

CERQUEIRA, Letícia Mourão. **Patrimônio Cultural, Políticas Urbanas e de Preservação: os casos de Diamantina e Tiradentes – MG**. Dissertação de Mestrado. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais – Escola de Arquitetura, 2006.

CET – Companhia de Engenharia de Tráfego. **Polos geradores de tráfego**. Boletim Técnico da CET, 32. São Paulo: CET, 1983.

CHOAY, Françoise. **A Alegoria do Patrimônio**. Tradução Luciano Vieira Machado. 3. ed. São Paulo, SP: Estação Liberdade; UNESP, 2006.

COMTUR. **Relatório de Orientações para o Fortalecimento do COMTUR - Tiradentes, MG**. Tiradentes, 2012.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática, 2005.

CORREA, Sandra Rafaela; FARIA, Rodrigo Santos de. **O Plano de Cidades Históricas (PCH) no Planejamento Governamental Brasileiro e o Desenvolvimento Urbano e Regional (1973-1979)**. In.: Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo - Programa de Pós-Graduação do Instituto de Arquitetura e Urbanismo - IAU-USP, vol. 14, nº 2, p. 20 -27, 2011.

COSTA, Everaldo Batista; OLIVEIRA, Bernadete C. **O Processo de “Banalização pela Cenarização” em Núcleos Urbanos Tombados: O Caso de Tiradentes – MG**. In.: Belo Horizonte: Revista Geografias / IGC / UFMG, vol. 4, nº 4, p. 33-56, 2008.

COSTA, Everaldo Batista da. **Da Valorização do Espaço à Fragmentação Articulada do Território Urbano: A Cidade Histórica para Além dos Limites do Tombamento – O Caso de Diamantina (MG)**. In.: GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, USP, nº 28, p. 09 – 32, 2010.

CRUZ, Rita de C. A. **Políticas Públicas de Turismo no Brasil: Território Usado, Território Negligenciado**. Santa Catarina: Editora da UFSC, Geosul (Revista do Departamento de Geociências), 2005.

DEL BRENNA, Giovana Rosso. **“Medieval ou Barroco? Proposta de leitura do espaço Colonial”**. In.: Revista Barroco, Belo Horizonte, nº 12, p. 141-145, 1982.

DELSON, Roberta Marx. **Novas Vilas para o Brasil - Colônia**. Planejamento Espacial e Social no Século XVIII. Brasília: Ed. ALVA-CIORD, 1997.

DNIT. **Manual de Estudos de Tráfego, Publicação IPR - 723**. Ministério dos Transportes, 2006.

FRANÇA, José Augusto. **A Reconstrução de Lisboa e a Arquitetura Pombalina**. 3. ed. Lisboa: Biblioteca Breve, 1989. 12 v. (SÉRIE ARTES VISUAIS).

FURTADO, Gonçalo; MACEDO, Rosa. **Reabilitação Urbana e Intervenção em Centros Históricos: Alguns Desafios e Evolução de Paradigmas em Portugal**. In.: Colóquio Internacional, “Portugal entre Desassossegos e Desafios”. Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 2010.

GIACAGLIA, M. C. **Organização de eventos**. Teoria e Prática. São Paulo, Pioneira, Thompson Learning, 2003.

GOLDNER, Lenise Grando; WESTPHAL, Diego; FREITAS, Ilce Marília D. Pinto de; SANTOS, Denise Vaz de Carvalho. **Polos Múltiplos Geradores de Viagens (PMGV)**. Transportes, vol. XVIII, nº 1, p. 113-121, março 2010.

GONÇALVES, Denise; CASTRO, Deborah; SAYEGH, Liliane; CANUTO, Cristiane e TAKISHITA, Roberto. **A Cidade Histórica na Contemporaneidade** - Pressupostos Teóricos Para uma Análise das Formas Urbanas. In.: REVISTA OHUN – Revista Eletrônica do Programa de Pós-Graduação em Artes Visuais da Escola de Belas Arte da UFBA, vol. 2, nº 2, p.71-84, 2005.

GOOGLE MAPS. Disponível em: <<https://maps.google.com.br/>>. Acesso em: 10dez. 2012.

GOVERNO FEDERAL. **Índice de Competitividade do Turismo Nacional** - 65 Destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico Regional. Relatório Brasil, 2011.

GRAMMONT, Anna Maria. **Ouro Preto**: Problemas de um Patrimônio Histórico no Início do Século XXI. In.: Turismo - Visão e Ação, Itajaí: Univali, vol. 8, nº3, p. 455-467, 2006.

GUERREIRO, Maria Rosália. **A Lógica Territorial na Gênese e Formação das Cidades Brasileiras**; O Caso de Ouro Preto. In.: Colóquio "A Construção do Brasil Urbano" - Convento da Arrábida. Lisboa, 2000.

HARVEY, David. **Do Gerenciamento ao Empresariamento**: a Transformação da Administração Urbana no Capitalismo Tardio. In.: Espaço e Debates, Salvador: UFBA, nº 39, p.48-64, 1996.

IBGE. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em: 20set. 2012.

ICOMOS. **Cartas Patrimoniais**. Disponível em: <<http://www.icomos.org.br/>>. Acesso em: 25 out. 2011.

IPHAN. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br>>. Acesso em: 25 out. 2012.

IPHAN. **Carta de Atenas**. Sociedade das Nações, 1931. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=232>>. Acesso em: 28 mai. 2012.

IPHAN. **Carta de Atenas**. CIAM, 1933. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=233>>. Acesso em: 28 mai. 2012.

IPHAN. **Carta de Petrópolis**. Brasil, 1987. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=257>>. Acesso em: 03jun. 2012.

IPHAN. **Declaração de Tlaxcala**. ICOMOS, 1982. Disponível em:

<<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=254>>. Acesso em: 28 mai. 2012.

IPHAN.**Decreto Lei 25**. 1937. Disponível em:

<<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=284>>. Acesso em: 28 mai. 2012.

IPHAN.**Carta de Turismo Cultural**. ICOMOS, 1976. Disponível em:

<<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=248>>. Acesso em: 28 mai. 2012.

IPHAN.**Carta de Veneza**. II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos, 1964. Disponível em:

<<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=236>>. Acesso em: 28 mai. 2012.

IPHAN.**Carta de Washington**. ICOMOS, 1987. Disponível em:

<<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=258>>. Acesso em: 03jun. 2012.

IPHAN.**Normas de Quito**. Organização dos Estados Americanos, 1967. Disponível em:

<<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=238>>. Acesso em: 15jun. 2012.

IPHAN. **Normas**: Proposta de critérios e normas de proteção para o sítio histórico de Tiradentes-MG. Tiradentes, 1997.

IPHAN.**Recomendação de Nairóbi**. 19ª Sessão da UNESCO, 1976. Disponível em:

<<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=249>>. Acesso em: 15jun. 2012.

LAPA, Tomás de Albuquerque; MELO, Raphael Ferraz Almeida de. **Interventions in Historic Areas, Mobility and Urban Conservation**: The Case Study of Bairro do Recife District. *City & Time* 2 (3): 4. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2007. Disponível em: <<http://www.ct.ceci-br.org>>. Acesso em: 28 out. 2011.

LEAL, Claudia F. Baeta. **As Missões da UNESCO no Brasil**: Paul Coremans. In.: Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH. São Paulo, 2011.

LEAL, Claudia F. Baeta. **As Missões da UNESCO no Brasil**: Michel

Parent. In.: ANPUH – XXV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA. Fortaleza, 2009.

LIMA, Fernanda Pedrosa. **Diagnóstico sobre a Institucionalização e o Grau de Efetividade do Planejamento em Municípios Históricos**: “Diamantina e Tiradentes”. Dissertação de Mestrado. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais – Escola de Arquitetura, 2008.

LISBOA, Virgínia Santos. **Eventos Programados e suas Dinâmicas Espaciais: São Paulo em Foco**. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAU-USP, 2010.

MARX, Murillo. **Cidade no Brasil Terra de Quem?**. São Paulo: Edusp/Nobel, 1991.

MELO. **A Lisboa Oitocentista**. 2001. Disponível em: <http://www.esec-josefaobidos.rcts.pt/cr/ha/seculo_19/lisboa_oitocentista.htm>. Acesso em: 19 out. 2011.

MINAS GERAIS (estado). **Lei nº 2.622**, de 20 de outubro de 2011. Dispõe sobre a Realização de Eventos de Grande Porte no Município de Tiradentes e dá outras Providências. Tiradentes, 2011.

_____. **Inquérito Civil -Portarianº 01/2010**, de 15 de janeiro de 2010. Determina a Instauração de Inquérito Civil, com Vistas a Investigar as Irregularidades com o Tráfego Pesado e a Poluição Visual na Cidade de Tiradentes, MG. Belo Horizonte: Ministério Público Federal, 2010.

_____. **Inquérito Civil - Portaria nº 62/2009**, de 24 de setembro de 2009. Investiga a Regularidade na Realização do Festival de Gastronomia de Tiradentes/MG. Belo Horizonte: Ministério Público Federal, Procuradoria da República, 2009.

_____. **Recomendação nº 04/2010**, de 02 de agosto de 2010. São João del-Rei: Ministério Público Federal, Procuradoria da República, 2010.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. **Regulamentação vai Resguardar Patrimônio e Assegurar que Eventos Tragam Benefícios à Comunidade**. Belo Horizonte: Procuradoria da República em Minas Gerais, 2009. Disponível em: <http://www.carnelegal.mpf.gov.br/noticias/noticias_new/noticias/noticias-do-site/copy_of_meio-ambiente-e-patrimonio-cultural/mpf-quer-regulamentar-realizacao-de-eventos-em-cidades-historicas-de-minas-gerais>. Acesso em: 19 nov. 2012.

MIRANDA, Hellen de Freitas. **Mobilidade Urbana Sustentável e o Caso de Curitiba**. Dissertação de Mestrado. São Carlos: Universidade de São Paulo, 2010.

NEVES, Rodrigo; CARNEIRO, Eder Jurandir. **Imagens do Patrimônio e Turismo: Metamorfoses e “Mercadorização” do Território Central de Tiradentes, Minas Gerais**. In.: Espaço & Geografia, Universidade Federal de São João del-Rei, vol.15, nº 2, p. 407-441, 2012.

OLIVEIRA, Fernando Vicente. **Capacidade de carga nas cidades históricas**. Campinas: Papirus, 2003.

OLIVEIRA, Silvana Toledo de; JANUÁRIO, Marcus Vinícius da Costa. **Os Eventos como Potencializadores do Turismo Regional: O Festival de Inverno Bahia**. In.: CULTUR -Revista de Cultura e Turismo, ano1, nº 1, p.53-64, 2007.

PAIVA, Rogério. **Inconfidência e Heroísmo: Tiradentes em Ação**. Tiradentes:IHGT – Instituto Histórico e Geográfico de Tiradentes, 2010. Disponível em: <http://ihgt.blogspot.com.br/2010_05_01_archive.html>. Acesso em: 19 mai. 2012.

_____. **O Batizado do Tiradentes e a Questão de Limites entre as Vilas de São João e São José**. Tiradentes:IHGT – Instituto Histórico e Geográfico de Tiradentes, 2011. Disponível em: <http://ihgt.blogspot.com.br/2011_12_01_archive.html>. Acesso em: 19 mai. 2012.

_____. **Sete de Outubro de 1860** – São José de Tiradentes: Fênix de Ouro.Tiradentes:IHGT – Instituto Histórico e Geográfico de Tiradentes, 2012. Disponível em: <<http://ihgt.blogspot.com.br/2012/10/sete-de-outubro-de-1860-sao-jose-de.html>>. Acesso em: 20out. 2012.

PAIVA, Ellayne Kelly. **Acessibilidade e Preservação em Sítios Históricos: O caso de São Luiz do Maranhão**. Dissertação de Mestrado. Brasília: Universidade de Brasília, 2009.

PETRILLO, Agostino. **Turismo Cultural e Grandes Eventos: Reflexões sobre o Caso Genovês**. In.: E-Metropolis, ano 2, nº 6, p. 18-24, 2011.

PINTO, André Bresolin; DIÓGENES, Mara Chagas; LINDAU, LuisAntonio. **Quantificação dos Impactos de Polos Geradores de Tráfego**. Pós-Graduação em Engenharia de Produção. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2003.

PORTUGAL,Licínio da Silva; GOLDNER, LeniseGrando. **Estudo de Polos Geradores de Tráfego e de seus Impactos nos Sistemas Viários e de Transportes**. 1. ed. São Paulo: Edgard Blücher, 2003.

PREFEITURA MUNICIPAL DE TIRADENTES.**Inventário de Proteção do Acervo Cultural de Tiradentes**. Tiradentes, 2001.

PREFEITURA MUNICIPAL DE TIRADENTES.**Plano Municipal de Turismo de Tiradentes**. Tiradentes, 2009.

RAMOS, Eduardo Henrique; MAIA, Maria Leonor. **Sítios Históricos Urbanos e seus Deslocamentos**. Estudo de Caso: Sítio Histórico do Município de Olinda/PE. Pós-Graduação em Engenharia Civil. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 200?.

RUSCHMANN, DorisVan de Meene.**Turismo no Brasil: Análise e Tendências**. Barueri: Manole, 2002.

SALGADO, Marina. **Legislação x Paisagem Urbana** -Estudo de Caso da Cidade de Tiradentes, MG. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2007.

SANT'ANA, Marcel Cláudio. **Período Colonial:** Outras Possibilidades de Leitura Sobre o Planejamento de Cidades na América Latina. Artigo em arquivo digital formato PDF, 2002. Disponível em: <http://vsites.unb.br/ics/sol/itinerancias/publicacoes/periodo_colonial.pdf>. Acesso em: 19 mai. 2012.

SANTOS F.º, Olinto Rodrigues. **Guia da Cidade de Tiradentes, Antiga Vila de São José del-Rei**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial. 1979

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo: EDUSP, 2007.

SANTOS, Denise Vaz de Carvalho. **Polos Geradores de Viagens Sustentáveis:** Uma Proposta para o Licenciamento e a Análise de Projetos. Dissertação de mestrado em engenharia ambiental urbana. Salvador: Universidade Federal da Bahia - Escola Politécnica, 2011.

SILVA, Nestor Goulart Reis. **Quadro da Arquitetura no Brasil**. Debates Arquitetura. 11 ed. São Paulo: Perspectiva, 2006.

SILVERIA, Gilmar Teixeira da. **Turismo em Cidades Históricas:** Emprego e Renda em Tiradentes/MG. In.: V SeminTUR – Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL. Caxias do Sul: Universidade de Caxias do Sul, 2008.

SOARES, Geísa Martins. **Os Impactos do Turismo em Cidades Históricas** – Estudo de Caso Tiradentes MG. In.: IV SeminTUR – Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL. Caxias do Sul: Universidade de Caxias do Sul, 2006.

SIMÃO, Maria Cristina Rocha. **Preservação do Patrimônio Cultural em Cidades**. Belo Horizonte: Autêntica, 2006.

TEIXEIRA, Manuel C. **A História Urbana em Portugal**. Desenvolvimentos Recentes. Análise Social, vol. XXVIII (121), 2º ed., 371 – 390. Lisboa: Universidade de Lisboa, 1993.

_____. **O Patrimônio Urbano dos Países de Língua Portuguesa**. Raízes e Manifestações de um Patrimônio Comum. In: III Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica. Ouro Preto, 2009.

_____. **Os Modelos Urbanos Portugueses da Cidade Brasileira**. In: Colóquio "A Construção do Brasil Urbano" - Convento da Arrábida. Lisboa, 2000.

UNESCO. **Marco Estratégico para a UNESCO no Brasil.** Brasília: UNESCO, 2006.

VARGAS, HelianaComin; LISBOA, Virgínia Santos. **Dinâmicas Espaciais dos GrandesEventos no Cotidiano da Cidade:**Significados e Impactos Urbanos. In.: Cad. Metrop., São Paulo, vol. 13, nº 25, p. 145-161, jan/jun 2011.

ZANELLA, Luiz Carlos. **Manual de Organização de Eventos.** Planejamento e Operacionalização. São Paulo: Atlas, 2003.

ANEXO A – TABELA PARA CONTAGEM VOLUMÉTRICA DE VEÍCULOS

CONTAGEM VOLUMÉTRICA					
Local:					
Sentido de Direção:					
Horário		Automóvel	Ônibus	Caminhão	Moto
10:00	10:15				
10:15	10:30				
10:30	10:45				
10:45	11:00				
15:00	15:15				
15:15	15:30				
15:30	15:45				
15:45	16:00				
19:00	19:15				
19:15	19:30				
19:30	19:45				
19:45	20:00				

ANEXO B – TABELA DE OCUPAÇÃO DE VEÍCULOS

OCUPAÇÃO DE AUTOMÓVEIS							
Local							
Sentido de Direção:							
Horário		Ocupantes					
		<i>um</i>	<i>dois</i>	<i>três</i>	<i>quatro</i>	<i>cinco</i>	<i>seis ou +</i>
11:00	11:15						
11:15	11:30						
11:30	11:45						
11:45	12:00						
16:00	16:15						
16:15	16:30						
16:30	16:45						
16:45	17:00						
20:00	20:15						
20:15	20:30						
20:30	20:45						
20:45	21:00						