



**Universidade de Brasília  
Centro de Excelência em Turismo  
Mestrado Profissional em Turismo**

**Análise Econômica da Capacidade de Carga Turística  
na Gestão do Turismo em Cidades Históricas**

**Karla Trigueiro**

**Brasília – DF  
2009**



Universidade de Brasília  
Centro de Excelência em Turismo  
Mestrado Profissional em Turismo

## **Análise Econômica da Capacidade de Carga Turística na Gestão do Turismo em Cidades Históricas**

Karla Trigueiro

Dissertação apresentada ao Mestrado Profissional em Turismo da Universidade de Brasília como requisito parcial para obtenção do título de mestre.

Orientador: Prof. Dr. Jorge Madeira Nogueira.

Brasília – DF  
Maio de 2009

Universidade de Brasília  
Centro de Excelência em Turismo  
Mestrado Profissional em Turismo

**Análise Econômica da Capacidade de Carga Turística na  
Gestão do Turismo em Cidades Históricas**

Karla Trigueiro

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. Jorge Madeira Nogueira - UnB  
(Orientador)

---

Prof. Dr. Pedro Henrique Zuchi da Conceição - UnB

---

Prof. Dr. Waldecy Rodrigues - UFT

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria de Lourdes R. Mollo – UnB  
(Suplente)

Brasília, 18 de maio de 2009.

## FICHA CATALOGRÁFICA

TRIGUEIRO, KARLA.

Análise econômica da capacidade de carga turística na gestão do turismo em cidades históricas / Karla Trigueiro. - Brasília, 2009.  
111 f.: il.

Dissertação (Mestrado) - Universidade de Brasília, Centro de Excelência em Turismo, 2009.

Orientador: Prof. Dr. Jorge Madeira Nogueira

1. Turismo.                    2. Economia .                    3. Capacidade de carga turística  
4. Cidades históricas                    5. Instrumentos de Política Pública

CDU 338.482.2:330 (043)

## REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

TRIGUEIRO, Karla. **Análise econômica da capacidade de carga turística na gestão do turismo em cidades históricas.** (Dissertação de Mestrado), Curso de Pós-graduação em Turismo, Universidade de Brasília, 2009. 111 p.

## CESSÃO DE DIREITOS

NOME DO AUTOR: Karla Trigueiro

TÍTULO DA DISSERTAÇÃO: Análise econômica da capacidade de carga turística na gestão do turismo em cidades históricas

GRAU/ANO: Mestre/2009.

É concedida à Universidade de Brasília permissão para reproduzir cópias desta dissertação e emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos. O autor reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte desta dissertação de mestrado pode ser reproduzida sem a autorização por escrito do autor.

---

Karla Trigueiro

## Dedicatória

Esse trabalho é dedicado a minha mãe, D. Maria Aparecida Pereira dos Santos, que apesar de não entender muito bem o assunto que estou tratando, sempre me tem uma palavra de carinho, além de muita dedicação e amor.

## **AGRADECIMENTOS**

A DEUS pela força;

Ao orientador Jorge Madeira Nogueira pela dedicação, mas principalmente pelo carinho e amizade presentes em todo o processo;

As instituições, MTur, UnB – CET e Belotur; idealizador, meio e apoio; sem as quais não seria possível concluir esse curso;

Aos familiares, alicerce pessoal;

A todos os órgãos públicos e privados que, gentilmente, cederam dados para essa pesquisa;

A estagiária Ingrid; aos colegas de mestrado, em especial a Adalgisa, Cecília e Daniel; e a funcionária Silvane do CET, por contribuições singulares;

E por fim, a todos os meus vizinhos, que ao criarem adversidades, também contribuíram a minha aprendizagem, realçando a conquista e fazendo com que essa tenha um valor e um sabor sem igual.

“The difference between can and cannot are only three letters.  
Three letters that determine your life’s direction”.

Remez Sasson (founder of [successconsciousness.com](http://successconsciousness.com))

## RESUMO

Essa dissertação analisa alternativas de controle do fluxo excessivo de pessoas em cidades históricas, a partir da óptica econômica, com a finalidade de defender a necessidade de preservação do patrimônio, apontando políticas públicas viáveis. Inicialmente foi realizado um estudo evolutivo do conceito base “capacidade de carga” até chegarmos ao conceito atual “capacidade de carga turística”. A análise do contexto da cidade de Ouro Preto, como estudo empírico, evidencia características do convívio da preservação do patrimônio versus a atividade turística. A abordagem econômica se baseia nos conceitos fundamentais dos instrumentos de políticas públicas, para isso são tomadas como exemplos algumas destinações turísticas para que sejam analisados e descritos os aspectos dos instrumentos de quantidade e de preço. Por fim, é feita uma simulação quantidade/preço para a cidade de Ouro Preto, permitindo a identificação de ocorrências importantes, afim de que sejam traçadas alternativas e considerações para a solução do problema da capacidade de carga turística em cidades históricas. Algumas propostas para que seja feito o controle do fluxo de pessoas em cidades históricas, via instrumentos econômicos, foram obtidas. Essas alternativas podem ser alcançadas a partir do estudo das peculiaridades de cada cidade. Para isso é proposta análise do fluxo turístico de cada destinação, como também de seu perfil de sazonalidade.

**Palavras-chave:** turismo, economia, capacidade de carga turística, cidades históricas, instrumentos de política pública.



## ABSTRACT

This dissertation examines alternatives to control the excessive flow of people in historic cities, from the economic perspective, aiming to defend the necessity to preserve the heritage, pointing viable public policies. Initially, was done a study on the concept "carrying capacity" until to get the current concept "tourist carrying capacity." The analysis of the context of the city of Ouro Preto, as empirical study, highlighting the characteristics of living of preservation of heritage versus tourism. The economic abordage is based on fundamental concepts of the instruments of public policy, for this example are taken from some tourist destinations to be analyzed and described aspects of the instruments of quantity and price. Finally, there is a simulation quantity / price for the city of Ouro Preto, allowing us to identify important events, so that alternatives are outlined and considerations for the solution of the problem of carrying capacity in tourist historic cities. Some proposals to be made to control the flow of people in historic cities through economic instruments, were obtained. These alternatives can be reached from the study of the peculiarities of each city. That proposal analysis of tourist flow to each destination but the seasonality of your profile.

**Keywords:** tourism, economy, tourism carrying capacity, historic towns, instruments of public policy.

## LISTA DE ABREVIATURAS

<b>CEFET/OP -</b>	Centro Federal de Estudos Tecnológico de Ouro Preto
<b>ETA –</b>	Estação de Tratamento de Água;
<b>IEF -</b>	Instituto Estrada Real;
<b>IPHAN –</b>	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional;
<b>ISS -</b>	Imposto sob serviço;
<b>ISSQN –</b>	Imposto sob serviço de qualquer natureza
<b>NEASPOC -</b>	Núcleo de Estudos Aplicados e sócio-político comparados da UFOP (pesquisa de opinião);
<b>OMT -</b>	Organização Mundial do Turismo;
<b>OUROTRAN –</b>	Departamento Municipal de Transporte e Trânsito da Prefeitura de Ouro Preto;
<b>UFOP -</b>	Universidade Federal de Ouro Preto;
<b>UNESCO -</b>	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura;

## LISTA DE FIGURAS E TABELA

### Figuras

#### **Capítulo 1**

Figura 01 – Praça Tiradentes, Ouro Preto-MG, carnaval, vista para Museu da Inconfidência.....	25
Figura 02 – Foto Praça Tiradentes, Ouro Preto-MG, carnaval, vista para estátua do Tiradentes.....	26

#### **Capítulo 2**

Figura 03 – Acidente com ônibus em Ouro Preto.....	54
Figura 04 – Praça Tiradentes na década de 20.....	59
Figura 05 – Praça Tiradentes na década de 30.....	59
Figura 06 – Detalhe da obra na Praça Tiradentes com caminhão baú.....	60
Figura 07 – Ônibus em tamanho normal, linha Ouro Preto-Mariana, passando pela Praça Tiradentes, com obras ao fundo.....	61

### Tabela

#### **Capítulo 2**

Tabela 01 - Comparativo cidades históricas de Minas Gerais.....	57
---	----

## LISTA DE GRÁFICOS

### Gráficos

#### **Capítulo 2**

Gráfico 01 - Média de Visitantes por Década ao Museu da Inconfidência - Ouro Preto-1945/2005.....	43
Gráfico 02 – Ciclo de evolução de uma área turística.....	43
Gráfico 03 - Estimativa de fluxo de turistas em Ouro Preto.....	47
Gráfico 04 - Variação de visitantes ao Museu da Inconfidência - Ouro Preto-1945/2005.....	49

#### **Capítulo 3**

Gráfico 05 - Variação de Visitantes/ Mês Museu da Inconfidência, 2003/ 2005.....	72
Gráfico 06 - Média Visitação/mês Museu da Inconfidência no período 2003/2005.....	72

## SUMÁRIO

Dedicatória.....	v
Agradecimentos.....	vi
Epígrafe.....	vii
Resumo.....	viii
Abstract.....	ix
Lista de abreviaturas.....	x
Lista de figuras e quadros.....	xi
Lista de gráficos.....	xii
INTRODUÇÃO .....	15
CAPÍTULO I - PATRIMÔNIO HISTÓRICO E TURISMO: LIMITES DA CAPACIDADE DE CARGA TURÍSTICA .....	19
1.1. Patrimônio histórico e turismo: conflitos e complementaridades .....	19
1.2. Conseqüências do excesso de fluxo .....	23
1.3. Marco conceitual para solucionar o problema: capacidade de carga .....	27
1.4. Capacidade de carga turística em cidades históricas .....	31
1.5. Instrumentos de Política Pública para equilibrar oferta e demanda .....	34
CAPÍTULO II - OURO PRETO: OBJETO DE ESTUDO SOBRE CAPACIDADE DE CARGA TURÍSTICA.....	38
2.1 Aspectos metodológicos.....	38
2.2 A inserção de Ouro Preto no roteiro turístico.....	40
2.3. Estratificação Turística de Ouro Preto .....	45

2.3.1. Dados Coletados .....	45
2.4 Limite ultrapassado? Capacidade de carga turística em Ouro Preto.....	51
CAPÍTULO III - ABORDAGEM ECONÔMICA .....	62
3.1 Considerações Iniciais .....	62
3.2 Controle via Quantidade .....	63
3.3 Controle via Preço .....	66
3.4. Simulação Quantidade e Preço para Ouro Preto.....	68
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	80
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	84
APÊNDICES.....	89
Apêndice 1 – Transcrições de entrevistas em secretarias municipais da Prefeitura de Ouro Preto.....	89
ANEXO .....	108
Anexo 1 – Planilha “Resumo de Informações Turísticas de Ouro Preto” – elaborada pelo Instituto Estrada Real .....	108
Anexo 2 – Tabela dados de visitação ao Museu da Inconfidência ano/mês e média dos anos 2003-2005.....	110
Anexo 3 – Planta da Praça Tiradentes em Ouro Preto e intervenções .....	111

## INTRODUÇÃO

Esta pesquisa se baseia em um estudo a respeito do “turismo em cidades históricas<sup>1</sup>”. A partir desse tema, trataremos especificamente da relação entre o número de visitantes e/ou turistas e a manutenção da qualidade e das características específicas do local visitado. O demandante dos atrativos de uma cidade histórica deseja que esses atrativos mantenham um certo padrão de qualidade (de conservação) das suas especificidades: igrejas, casarões, caminhos, ruas, monumentos, citando apenas alguns deles. Se esse padrão de qualidade decresce, ocorre o mesmo com a atratividade do local.

De acordo com as referências examinadas, foi possível verificar que são escassos os estudos sobre capacidade de carga em cidades históricas, principalmente a partir de uma perspectiva econômica. Esse hiato no nível de conhecimento existente faz com que esse estudo seja relevante e de extrema importância no planejamento voltado à preservação do patrimônio dessas cidades.

Em linguagem econômico, com a deterioração as características do produto ofertado se alteram. Se essas características mudam, a demanda tende, também, a se alterar, e conseqüentemente, o demandante passa a procurar locais alternativos com melhor nível de conservação, ou está disposto a pagar menos pela visita àquele lugar mal conservado ou, ainda, muda o tipo de demandante. Mudanças na oferta e na demanda por um bem ou serviço são, evidentemente, passíveis de uma análise econômica.

O aspecto mais intrigante de uma análise sobre oferta e demanda de especificidades históricas de uma cidade, é que o comportamento dos demandantes pode alterar as especificidades do produto ofertado (o patrimônio histórico). No cenário turístico mundial é sabido que muitos lugares históricos, de densa visitação

---

<sup>1</sup> Entenda-se por cidades históricas, as cidades históricas brasileiras, do período colonial, visto que todas as cidades possuem história, o que permite ser apropriado, neste momento, se fazer uso do conceito de rugosidades, de Milton Santos. Esse elucida que cada momento é “apreendido”, podendo ser observado, por exemplo, na arquitetura de determinado local. São as “marcas” do tempo, ao acumular símbolos e significados, que refletem o que cada cidade é. As marcas retratam como se chegou a ser o que é (Santos, 1996, pp. 186-192).

turística, ultrapassaram o limite tolerável de número de visitantes por unidade de espaço e de tempo, conseqüentemente, algo precisa se fazer, para que o atrativo básico dessas localizações não sofra acelerado processo de descaracterização e/ou degradação. Ocorrendo isso, o comportamento do demandante tende a se alterar, uma vez que o produto ofertado passa a ser de “menor qualidade”.

É essencial salientar que o limite tolerável, acima mencionado, pode ser chamado de capacidade de carga ou de suporte do local visitado, especificamente em relação a atividade turística, capacidade de carga turística. Hipóteses equivalentes à explicitada poderiam ser testadas (e usualmente o são) em patrimônios naturais que são locais de visitaçãõ como um lago, um rio, uma praia, um parque, dentre outros. Nessa perspectiva, temos a primeira originalidade desta dissertaçãõ, a escolha de objeto de estudo que recaiu sobre um ambiente construído: cidade histórica.

Foi analisado o nível de pressão antrópica que cidades históricas vêm experimentando por excesso de visitantes por unidade de tempo. Cabe bem aqui o seguinte questionamento: Quais as conseqüências de ter sido ultrapassada a capacidade de suporte desses locais de visitaçãõ? Muitas são essas conseqüências, quer em termos sociais, econômicos ou turísticos. A identificação e a análise crítica foram componentes desse trabalho, o que permitiu evidenciar o fato de que suplantar a capacidade de carga de um sítio historicamente atraente causa repercussões econômicas particularmente significativas.

Outra questão igualmente relevante analisada: ações que podem ser tomadas para adequar o número de visitantes à capacidade de suporte de uma cidade histórica. Tradicionalmente, limites quantitativos fixados por instrumento legal têm sido utilizados, os quais parecem eficazes e justos, por afetarem a todos igualmente. Verificou-se que a eficácia dessa ação é limitada e que ela pode apresentar sérias limitações de equidade. Contudo existem instrumentos alternativos, sugeridos pelas análises econômicas disponíveis nas referências que tratam desse tema. Esses instrumentos econômicos tendem a sugerir mecanismos de preço e/ou de mercado como forma de controlar fluxos de pessoas. No entanto, eles podem sofrer com limitações de equidade similares aos dos instrumentos legais.



Por meio da análise de propostas que já estão sendo viabilizadas em outras regiões ou outros países, propõe-se fazer reflexões sobre alternativas viáveis ao controle de fluxo de pessoas nas cidades históricas brasileiras, a fim de que, no futuro, sirvam de parâmetro para o planejamento e a gestão de políticas públicas neste sentido. Sendo assim, fica claro que o objetivo principal dessa dissertação consiste na avaliação da adequação dos instrumentos econômicos, para gerir a capacidade de carga turística de cidades históricas, estratégias de “controle” do fluxo turístico, com a finalidade de conservação do atrativo turístico, ressaltando análise de estratégias econômicas.

Os resultados desse estudo poderão direcionar a formulação de políticas públicas, com o intuito de equilibrar a demanda e a oferta dos atrativos turísticos de cidades históricas, evitando que esses sejam descaracterizados por pressão excessiva de seus visitantes. Ainda se faz necessário frisar que esse trabalho não teve a pretensão de criar um referencial numérico para capacidade em cidades históricas, proibindo, por exemplo, a entrada de número x ou y. Os critérios analisados são subjetivos e qualitativos. A perspectiva econômica fica a critério de avaliar as formas encontradas de sucesso.

Dessa forma, esse trabalho foi estruturado em três capítulos, buscando assim, atingir o objetivo delineado. O primeiro capítulo apresenta o referencial que norteou toda a pesquisa, o qual consiste no estudo dos conceitos base, “capacidade de carga” e “capacidade de carga turística”. É feita explanação sobre os conflitos que permeiam a questão da preservação e as conseqüências do excesso de fluxo de pessoas, abrangendo a discussão sobre a capacidade de carga turística em cidades históricas.

No capítulo seguinte é focalizado o objeto de estudo empírico, a cidade de Ouro Preto-MG, desde sua inserção no roteiro turístico até a sua atual situação, analisando seus fluxos e sazonalidade.

Enfatiza-se no terceiro capítulo a discussão econômica a partir da análise de instrumentos de políticas públicas, oriundos da teoria de economia ambiental, buscando alternativas para análise e solução para o problema do controle do excesso de fluxo de pessoas em cidades históricas. A abordagem econômica

permeia soluções via quantidade e preço, por isso foram analisados casos de sucesso descritos na literatura pesquisada. Além disso, é proposta simulação uma quantidade e preço para a cidade de Ouro Preto.

Por fim, nas considerações finais são feitas ponderações em meio às contradições que envolvem o tema, além de serem apontadas algumas alternativas para controle do fluxo de visitantes.

# CAPÍTULO I

## PATRIMÔNIO HISTÓRICO E TURISMO: LIMITES DA CAPACIDADE DE CARGA TURÍSTICA

### 1.1. Patrimônio histórico e turismo: conflitos e complementaridades

As cidades históricas já são eminentemente destinos turísticos no mundo. No Brasil, desde o século XVIII, por meio dos relatos dos viajantes, é despertado o interesse por melhor conhecer essas cidades, devido a suas peculiaridades. A partir do conceito de *forma-conteúdo*<sup>2</sup> podemos reconhecer que valores e referências de um lugar, atrativo ou edificação podem variar em função do tempo e do olhar do observador. Um bom exemplo disso é uma igreja que em um dado momento foi considerada somente um templo religioso. Depois por meio de sua rugosidade, acumula significados, podendo tornar-se um museu, uma obra de arte ou um símbolo arquitetônico de uma determinada época. Enfim, um lugar tem significados diversos a partir do olhar valorativo de turistas ou de visitantes, contribuindo para “turistificá-lo”.

Choay (2006) ao estudar o patrimônio histórico na era da indústria cultural alerta para a dupla função que os patrimônios podem adquirir, a de dar informação e ao mesmo tempo prazer, podendo também ser indevidamente usados ao ser “empacotados” e distribuídos para serem consumidos. Alguns “efeitos perversos” a empreendimentos criados a partir do uso do patrimônio histórico, são citados por mesmo autor em afirmação a seguir.

(...) A “embalagem” que se dá ao patrimônio histórico urbano tendo em vista seu consumo cultural, assim como o fato de ser alvo de investimentos do mercado imobiliário de prestígio, tende a excluir dele as populações locais ou não privilegiadas e, com elas, suas atividades tradicionais e modestamente cotidianas.(Choay, 2006, p. 226)

No cenário das cidades históricas temos três atores atuantes distintos e com interesses diversos, sendo eles, o *morador local*, o *turista* ou *visitante* e o *poder*

*público* regulador. O conflito está posto na relação estabelecida entre número de pessoas em um mesmo espaço-tempo. Os primeiros indícios que apontam para um conflito incipiente em cidades históricas em relação ao uso e a ocupação, estão refletidos em situações que afloram no trânsito. Pequenos acidentes e congestionamentos são acontecimentos incipientes os quais revelam que, não muito distante, ocorrerão outros fatos relacionados ao excesso de fluxo de pessoas em locais frágeis. Portanto, é necessário que as pessoas se sensibilizem no que se refere à solução desse conflito de uso do espaço, considerando os bens patrimoniais envolvidos, quando se trata de cidades históricas. É imprescindível, principalmente ao poder regulador buscar soluções políticas do ponto social e ético, logo sustentáveis, incluindo estudos de propostas de uso viável do território.

Nesse contexto, Faria e Carneiro (2001, p.12) dizem ser possível

...uma categorização do Turismo como processo completo que vai desde a divulgação correta da imagem do local a ser alcançado, por meios diversos, pelo turista, sua permanência e satisfação, até a sua volta ao local de origem, **de modo que a localidade turística permaneça conservada, no longo prazo**, para a continuidade do atendimento qualificado, a garantia das boas condições de vida para a população local e a preservação do meio ambiente envolvido. [negrito nosso]

Isso torna-se provável a partir do momento em que temos a integração do ponto de vista do indivíduo envolvido somada ao ponto de vista do local turístico, gerando uma atividade turística mais cuidadosa e duradoura, abarcando ações de planejamento/gestão pautadas na preservação do atrativo e em ações que forneçam vantagens sócio-econômicas aos envolvidos.

Mudanças de comportamento em relação à preservação, sobretudo, ambiental, estão presentes em investimentos turísticos, afim de que eles possam gerar um menor dano ao ambiente natural, ao mesmo tempo em que sejam rentáveis.

Afinal de contas o turismo ocorre dentro de contextos políticos e sociais. Entretanto é animador o fato de que a pressão atual pelo turismo sustentável/ responsável resultará numa ênfase diferente nesse debate permanente entre vários grupos da sociedade e poderá mudar o equilíbrio

---

2 Conceito estudado por Santos (1996, pp. 186-192).

percebido entre os resultados positivos e negativos do turismo no futuro. (ARCHER & COOPER, 2002, p.86).

Atualmente é do conhecimento da maioria dos investidores que a preservação, não só ambiental, é uma forma de manutenção da atividade turística por mais tempo. Nota-se que antes os investidores se mostravam preocupados apenas com o lucro financeiro do investimento. Hoje, por motivos diversos, eles têm revelado posturas conservacionistas e até defendem a sustentabilidade.

Nesse momento se faz necessário apresentar algumas definições a respeito de sustentabilidade, haja vista que esse conceito está associado ao bom desempenho da atividade turística, com interfaces de dimensões econômicas, sociais e ambientais, relacionando-se diretamente com o conceito de capacidade de carga turística.

Ser sustentável é fornecer alimento, fibra e outros recursos naturais e sociais necessários para a sobrevivência de um grupo – sociedade nacional ou internacional, setor econômico ou categoria residencial -, de modo que tais **recursos essenciais sejam mantidos para as gerações presentes e futuras** (WIMBERLY, 1993 apud FARIA e CARNEIRO, 2001, p. 14). [negrito nosso]

Dentre as diferentes definições de sustentabilidade observa-se a existência de um componente comum a todas: a *manutenção em certo nível, evitando o declínio*; a continuidade de um certo recurso, sistema, condição ou relacionamento. Comportamento este que não parece ser inerente aos sistemas ecológicos, tampouco aos sistemas sociais e econômicos criados pelo homem (VOINOV, 1999 apud FARIA e CARNEIRO, 2001, p. 14).

O conceito de sustentabilidade, cuja a origem remete às relações entre os seres humanos e o meio ambiente (recursos naturais), baseado em Mangel *et. al.* (1993) pode, ainda, ser focado sob três diferentes aspectos: a) *uso sustentável*, que ocorre quando os seres humanos utilizam os recursos renováveis, permitindo que os processos naturais de reposição ocorram e assim o sistema poderá renovar-se indefinidamente; b) *crescimento sustentável* onde a questão básica que se impõe é se o crescimento econômico leva ou não em consideração a limitação de recursos, sem o que ocorrerá degradação do ambiente pois não pode haver crescimento que seja sustentável sem o controle do crescimento populacional e do consumo per capita de recursos; e, por fim, c) *desenvolvimento sustentável*, o termo mais usado e o de mais difícil definição. De acordo com Mangel (cf. cit.), o desenvolvimento sustentável torna-se uma tarefa impossível quando o sinônimo de crescimento sustentável que envolva crescimento da população e do consumo de recursos, mas não quando tenha o significado de uso sustentável, o crescimento descontrolado mina as possibilidades do planeta,

que poderia ser promovida pelo uso sustentável de recursos renováveis (FARIA e CARNEIRO, 2001, pp. 15-16).

Os excessos do consumo patrimonial precisam ser evitados, visto que tende a padronização dos territórios e conseqüente destruição.

Nunca é demais repetir a advertência de Giovannoni: **os centros e bairros antigos só poderão ser conservados e integrados à vida contemporânea se sua nova destinação for compatível com sua morfologia e com as suas dimensões.** Vimos os **perigos que seu uso cultural e turístico implicam.** Eles não resistem melhor à implantação de atividades terciárias maiores, que recriam, de forma secundária, as migrações diárias, o **trânsito** e o **consumo** que lhes corresponde, cujas exigências fizeram explodir a cidade pré-industrial no século XIX. **Em contrapartida, esse patrimônio urbano suporta bem o uso residencial e a implantação de serviços de apoio** (pequenas lojas, escolas, dispensários) a ele relacionados e que, desde que constituam a maioria, são compatíveis com um mínimo de atividades de pesquisa e de difusão do saber e da arte. Considerados sob esta perspectiva, centros e bairros antigos representam atualmente um **recurso raro**, objeto de uma demanda ao mesmo tempo social e societal. Com risco apenas de degradação superficial, a satisfação dessa demanda favorece, da melhor forma, a causa da conservação estratégica do patrimônio urbano antigo (Choay, 2006, p. 236). [negrito nosso]

É possível entender que a sociedade atual tem necessidades variadas, principalmente, em relação às comodidades tecnológicas. Entretanto, para que os moradores de cidades históricas preservem as características, sobretudo arquitetônicas de um determinado local, é preciso encontrar formas equilibradas de desenvolvimento.

## 1.2. Conseqüências do excesso de fluxo

É usual a realização de estudos a respeito de impactos que detectem, geralmente, os danos ocorridos em determinada área. Considerando o turismo como o uso do território, temos implícita a necessidade de rearranjos dinâmicos, como também de interações, envolvendo assim riscos. No entanto, ao analisar a legislação brasileira pode-se observar que a atividade turística é vista como um meio de preservação. Para que isso se torne efetivamente possível, é imprescindível que haja o planejamento turístico de forma sustentável. Dentro desse contexto, o estudo da capacidade de carga turística dos locais serve de instrumento para garantir a preservação dos patrimônios envolvidos.

Para se viver em cidades históricas é preciso encontrar uma forma de convívio com as limitações de seu território, porém as disputas serão constantes, com acordos que privilegiam em cada tempo um dos interessados<sup>3</sup>. Para as cidades históricas como um todo, eventos como o carnaval popular, em sua maioria, são um problema. Devido a isso os dirigentes, a cada ano no período pré-carnaval, buscam melhores formas de uso do território ou criam espaços alternativos próximos a cidade, para que o evento ocorra. O problema é encontrar alternativas para operacionalizar a atividade de forma sustentável, a partir da prevenção de riscos.

Paradoxalmente, com freqüência, ocorre algum outro tipo significativo de impacto via outros meios. Geralmente ocorrem grandes eventos populares gratuitos em local impróprio, autorizados por uma gestão pública que desconhece ou que não faz uso de uma visão sustentável do turismo. Os eventos populares gratuitos devem continuar existindo, se efetivamente cumprirem uma função social. Entretanto, o que deve ser mudado é o planejamento deles, passando a ter uma postura em prol da conservação, conciliando interesses.

O rápido crescimento do turismo gera inúmeros *impactos territoriais* que se manifestam em termos sociais, culturais e ambientais. O termo “impacto” envolve acepção negativa, contudo a idéia que deve prevalecer é a de dicotomia, ou seja,

aspectos positivos e negativos. As cidades históricas têm uma capacidade física de desenvolvimento reduzida. Nos últimos anos, é possível observar um fluxo migratório, em busca de qualidade de vida, para essas cidades que, geralmente, estão afastadas de grandes centros urbanos. Pode-se observar também que surgem bolsões de pobreza no entorno, que acarretam uma ocupação periférica desordenada, povoadas pelos menos favorecidos financeiramente. Porém, se esse fluxo é freqüente, a ponto de se tornar intenso, os impactos em determinada região, tanto positivos quanto negativos, podem ser irreparáveis e desastrosos.

Há alguns anos na cidade de Belo Horizonte-MG pôde-se observar esse fluxo migratório, com um notável esvaziamento do centro da cidade em direção a cidades vizinhas, grande parte em busca de moradia fixa nos condomínios residenciais. A cidade de Ouro Preto, por sua proximidade da capital mineira, somente 100 km, recebeu também parte desse fluxo migratório. Hoje pode-se constatar que na cidade existem bairros novos, sendo que muitos dos moradores são originários da cidade de Belo Horizonte. Alguns bairros antigos também recebem os belorizontinos, não tão fervorosamente, pois eles com suas necessidades e costumes mudam e interferem na lógica do local. O fluxo migratório força um desenvolvimento, ou seja, ocorre um impacto social na localidade.

Segundo Archer & Cooper (2002, p.85), “O impacto gerado pelo turismo depende tanto do volume de turistas quanto de algumas das características do perfil desses visitantes (duração da estada, sua atividade, modo de transporte, plano de viagem, etc.)”. Assim, para se avaliar o impacto do turismo nas cidades é preciso considerar diversas variáveis. Sendo que os aspectos econômicos são sempre ressaltados e mensurados com facilidade. No entanto, os aspectos ambientais e sócio-culturais não possuem uma avaliação mais precisa de custo-benefício. O turismo pode ser o *agente de mudança*<sup>4</sup> ou não, portanto é necessário um diagnóstico que inclua o estudo anterior à atividade turística no local, muitas vezes é

---

<sup>3</sup> Nesse momento se faz oportuno lembrar as negociações entre morador de cidades históricas e IPHAN, quando o assunto é reforma de construções antigas. Há restrições a serem seguidas em função da salvaguarda do patrimônio, sendo delicado negociar interesses distintos.

<sup>4</sup> Termo utilizado por ARCHER & COOPER (2002, p. 85).



realizado um estudo das características atuais, sendo esse atemporal, ínfimo e reducionista, não representando na maioria das vezes a realidade.

Como consequência do excesso do fluxo turístico em destinos se dá a ocorrência de externalidades negativas, possíveis de ser identificadas a partir da queda da qualidade da visita turística. O uso massivo do espaço da cidade pode ocasionar as seguintes situações: falta d'água, incidentes no trânsito (tais como congestionamento), déficit no atendimento de serviços em geral, espaços lotados, excesso de lixo, poluição visual e sonora, grande conglomerado humano, dentre outras. Essas características negativas que podem ser associada à imagem do destino pelo visitante, interferindo diretamente na demanda. Ao visualizarmos as fotos a seguir é possível cogitar todas as situações mencionadas anteriormente.



Figura 01– Praça Tiradentes, Ouro Preto-MG, carnaval, vista para Museu da Inconfidência.  
Fonte: flickr.com/photos/lista\_do\_juniao/2267374866/. Consultado: 13 fev. 09.

O carnaval tem sido um dos maiores problemas para as cidades históricas, principalmente porque o evento demanda infraestrutura específica e elevada segurança, com a finalidade de oferecer comodidade para que os foliões possam

aproveitar a festa. As atitudes a serem tomadas pela gestão pública devem ser articuladas, em prol de tentar conciliar profano e sagrado, além da questão principal ser definir como o patrimônio da cidade será usado.



Figura 02 – Foto Praça Tiradentes, Ouro Preto-MG, carnaval, vista para estátua do Tiradentes. Fonte: [http://farm1.static.flickr.com/28/57561192\\_a7523e9f8d.jpg](http://farm1.static.flickr.com/28/57561192_a7523e9f8d.jpg). Consultada em 13 fev. 2009.

É preciso encontrar formas de limitar o número de visitantes\turistas em uma área delimitada. Isso é mais viável do que limitar o acesso a uma cidade, visto que a cidade é um bem público e que as pessoas têm o direito de ir e vir. Entretanto há algumas formas de limitar o acesso, ainda que não por completo.

A solução é pensar no *desenvolvimento sustentável do turismo*, incluindo planejamento, o que se relaciona diretamente com a capacidade de um local, que na maioria das vezes deve ser definida pelo tripé, comunidade, poder público e iniciativa privada, de forma articulada, incentivado pela gestão pública local. A comunidade é parte fundamental do processo, para que qualquer atividade ocorra. As decisões políticas contribuem singularmente para esse desenvolvimento, a partir do momento

em que envolvem ações que priorizam a qualidade de vida social dos autóctones em longo prazo.

### **1.3. Marco conceitual para solucionar o problema: capacidade de carga**

Temos como conceitos introdutórios a capacidade de carga e a capacidade ambiental, que segundo DETR<sup>5</sup> (1997) apud Oliveira 2003, p. 17, podem ser definidas respectivamente como sendo:

Capacidade de carga é “a extensão em que o meio ambiente pode tolerar a atividade humana sem sofrer danos inaceitáveis”. O termo capacidade ambiental tem suas raízes nas ciências naturais, relaciona-se ao “tamanho de uma população de uma determinada espécie que pode se sustentar indefinitivamente num dado hábitat”. (DETR 1997 apud Oliveira 2002, p.17).

Esses termos são originados de estudos de pesquisadores em ciências naturais e há algumas décadas começaram a ser utilizados pelo turismo a fim de que sejam calculados os saldos da atividade turística a partir de seus custos sociais e ambientais.

Faria e Carneiro (2001, p.55) ao estudarem a relação entre a *capacidade de suporte*<sup>6</sup> de uma situação ambiental e a capacidade turística, comprovam a existência de várias investigações em relação à compactação do solo (por exemplo, desde Liddle e Greig-Smith (1975) a Cole (1995)). Esses autores ressaltam que em se tratando da atividade turística a questão ainda se torna mais complexa, pois deve-se considerar fatores que envolvem a questão da experiência do visitante, por exemplo, o grau de consumo e de conforto demandados. A atividade turística apropriou-se do termo capacidade de carga em substituição a capacidade de suporte, e chegam a propor a existência do estudo da capacidade de carga comportamental.

Pires (2005) aborda conceitos e metodologias do paradigma da capacidade de carga, além de métodos de gestão dos impactos que vêm sendo criados e aplicados,

---

<sup>5</sup> The application of environmental capacity to land use planning (DETR 1997).

<sup>6</sup> Conceito equivalente ao conceito de capacidade de carga.

sobretudo nos países desenvolvidos. O sistema **LAC** – Limites Aceitáveis de Alteração, desenvolvido pelo Serviço Florestal Americano para controlar o manejo em áreas de recreação, é bastante utilizado para controlar o uso de determinada área natural com finalidades turísticas, determinando quais poderão ser os danos causados no futuro. Esse envolve o estudo de nove etapas, que buscam conhecer melhor a dicotomia uso/impacto e os impactos associados às atividades.

O conceito de capacidade de carga, para fins que essa dissertação almeja alcançar, deve ser entendido a partir da seguinte definição: “**o número máximo de pessoas que podem utilizar um local sem uma alteração inaceitável no ambiente físico e sem um declínio inaceitável na qualidade da experiência dos visitantes**”, segundo Mathieson e Wall (1982 apud Cooper, 2001, p. 219), deve-se também considerar aspectos socioculturais, principalmente do autóctone. [negrito nosso]

Segundo Boo (1990), **capacidade de carga turística** corresponde:

A quantidade de visitantes, por dia/mês/ano que uma área pode suportar, dependendo do tipo ou tamanho da área protegida ou natural; dependendo do solo, da topografia, da conduta animal; e dos números e qualidades das facilidades turísticas disponíveis. (BOO 1990 apud Carneiro e Faria, 2001, p.56)

Isto é, a atividade turística deve ocorrer levando-se em consideração a capacidade da infraestrutura que cada local possui para receber turistas/excursionista, em um dado período de tempo, visando, sobretudo, a qualidade da experiência que será adquirida e repassada por esse turista. Richez (1992) apud Neto (2008, p. 77-78), salienta a respeito da necessidade de se considerar quatro dimensões para que seja calculada a capacidade de carga no que denomina de “espaços-parque”. São elas respectivamente: capacidade de carga ecológica; capacidade de carga social e psicológica; equipamentos instalados na área e compatibilidade entre os diversos usos do espaço natural.

Para fins do estudo em cidades históricas, principalmente a capacidade de carga social e psicológica requer considerações por tratar-se “**do impacto humano**”

**que, se ultrapassado, causa a deterioração da qualidade do descansar”**  
(RICHEZ, 1992 apud NETO, 2008, p.78). [negrito nosso]

Para sua determinação será necessário considerar que as pessoas que visitam “as RPPNs” e outras áreas naturais, **bem como as cidades**, têm atividades, expectativas e percepções diferentes de um mesmo ecossistema ou ambiente construído, e que estas dependem de seu nível cultural, de suas características sociais, de suas motivações conscientes ou inconscientes, do seu próprio número de pessoas que participam na visita etc. (RUSCHMANN, 1997, p. 123). [negrito nosso]

Segundo a análise feita por Accioly (2004) para Cifuentes (1992), a *capacidade de carga turística* é

**... o nível de uso que uma determinada área pode suportar, num determinado período de tempo, sem que ocorram danos excessivos ou irreversíveis aos recursos culturais, ambientais e cênicos locais/regionais, sem prejuízo da qualidade da experiência objeto da visita.**(CIFUENTES, 1992 em SEABRA, 2000, apud ACCIOLY, 2004, p.23) [negrito nosso]

Essa conceituação também é considerada importante para o estudo em questão, uma vez que esse método analisa áreas naturais, considerando o processo de manejo da área, admitindo os seguintes níveis: *Capacidade de Suporte Física (CSF)*, dada pela simples relação entre o espaço disponível e a necessidade normal de espaço dos visitantes; *Capacidade de Suporte Real (CSR)*, sendo o limite máximo de visitas, determinado a partir da Capacidade de Suporte Física - CSF, após submetê-lo aos fatores de correção definidos em função das características particulares da área, sendo que as variáveis consideradas em sua determinação são: físicas, ambientais, ecológicas, sociais e de manejo (SEABRA, 2000 apud ACCIOLY, 2004, p. 24) e *Capacidade de Suporte Efetiva (CSE)*, é determinada utilizando o limite máximo da Capacidade de Suporte Real (CSR) calculada anteriormente, relacionando este número à capacidade que aquela área ou unidade de conservação tem de se ordenar, controlar e manejar, determinada por *Capacidade de Manejo*. Tendo por objetivo gerar um indicador quantitativo que auxiliaria em manter o número de visitantes em uma *área protegida*, abaixo do valor obtido pelo método, ou

seja, o valor máximo de visitação permitido na área em questão. Embora tenha teorizado a questão qualitativa da visitação em seu trabalho, em nenhuma das etapas do método a questão é colocada de forma prática.

A abordagem que mais se aplica à perspectiva qualitativa adotada para análise neste trabalho é a de Hernández (2000). Seus estudos baseiam-se no perfil da gestão europeia, que tende a incorporar a dimensão ambiental em toda a política urbana, denominado *sustentabilidade urbana*, relacionado à *capacidade de acolhida turística*<sup>7</sup> e a *gestão de fluxo de visitantes*. Os estudos sobre a capacidade de carga ou de acolhida turística veem sendo realizados na busca de se encontrar formas de operacionalizar o conceito de sustentabilidade, o qual surgiu no âmbito da gestão da fauna e foi incluído ao âmbito do turismo por necessidades operacionais, fundamentalmente relacionadas à gestão do fluxo de visitantes em espaços naturais protegidos. Hernández (2000) afirma que desde a década de oitenta têm sido feito diversos estudos sobre o assunto, como por exemplo os de Stankey (1985), Pearce (1989) e Getz (1983). A autora ressalta ainda que os impactos econômicos são os primeiros a serem observados, por serem mais facilmente quantificados e por serem considerados positivamente pela população. Em seguida, os impactos físicos e sociais são considerados. No entanto, sua apreensão é mais difícil por se tratar de aspectos qualitativos, definidos como o “preço ecológico e social que têm que pagar pelo benefício que gera a atividade turística” (GLASSON, 1995 apud Hernández 2000, p. 132).

Os estudos desenvolvidos por Oliveira (2003), que deram origem a um livro intitulado “**Capacidade de carga em cidades históricas**”, serve de base ao desenvolvimento desta dissertação, visto que o autor trata a respeito do conceito atual de capacidade de carga, de grande relevância no contexto europeu, a fim de oferecer instrumentos que permitam um melhor planejamento para as novas políticas públicas em cidades históricas. Além disso, o autor analisa a possibilidade de aplicação do conceito de *capacidade ambiental* (environmental capacity), distinto do

---

<sup>7</sup> O conceito de capacidade de acolhida turística deve ser entendido de forma ampla, como um processo de planejamento e controle do impacto que o turismo produz, se concentrando principalmente sobre formas de gerir o fluxo de visitantes nas cidades turísticas.

conceito de *capacidade de carga*, conforme medidas adotadas na Grã-Bretanha, visando ao planejamento e à gestão das estâncias do estado de São Paulo<sup>8</sup>, tendo como principal objetivo salientar a importância da abordagem de capacidade ambiental para as estâncias turísticas.

A partir da revisão de literatura sobre capacidade de carga em cidades históricas, é possível afirmar que, no Brasil apenas são tomadas medidas em relação à circulação de veículos pesados nos centros históricos das cidades, atitude adotada devido à possibilidade de ocorrência de algum acidente ou incidente de trânsito que venha a trazer prejuízos. Mesmo assim, essa medida não impede que continuem ocorrendo acidentes que envolvam perdas irreparáveis em relação ao patrimônio (GRAMMONT, 2006).

#### **1.4. Capacidade de carga turística em cidades históricas**

Inicialmente, é importante ressaltar que é escassa uma literatura que conceitue qualitativamente a capacidade de carga turística em cidades históricas. Isso ocasiona dificuldade no desenvolvimento desse trabalho, assim como serve de estímulo a fim de que seja possível encontrar alternativas viáveis ao controle da capacidade de carga turística em cidades históricas.

Primeiramente buscaram-se referências sobre a crescente demanda por atrativos turísticos em cidades históricas. Nessa linha Pires (2002) inicia sua obra afirmando ser crítica a situação do patrimônio cultural que é passível de utilização turística em nosso país, admitindo nosso atraso em lidar com atrativos culturais, afirmando, assim, ser necessário engajar o visitante em alternativas diferentes das visitas tradicionais. Isto ratifica a importância da experiência do aprendizado e do enriquecimento cultural, tendo a preservação do patrimônio como um fator essencial ao turismo cultural.

Pires (2002) também faz alusão à literatura internacional, que vislumbra um amadurecimento da população mundial, sobretudo nos países com renda suficiente

---

<sup>8</sup> Este se restringe às estâncias turísticas do estado de São Paulo, particularmente Itu e a análise de

para empreender em viagens de turismo. Esse amadurecimento por consequência, ocasiona um efeito direto no crescimento do turismo cultural, o que proporcionará no futuro um mercado seguro nessa área. Além disso, aponta alternativas de geração de renda associando prestação de serviço à cultura<sup>9</sup>. Vale ressaltar alguns exemplos que podem caracterizar a expansão do turismo cultural como o da Áustria e o da Inglaterra. Primeiro, a visitação aos lagos permanece estável desde 1975, ao passo que o turismo cultural cresceu 135%. Segundo, embora o segmento chamado “sol e alegria” seja majoritário, o turismo cultural tem conseguido crescer uma taxa de 15% ao ano.

A demanda turística por cidades históricas brasileiras também aumenta a cada ano. Esse aumento pressiona, por um lado, o poder público que tem a função de gerir e zelar pelos bens patrimoniais da cidade e por outro lado, a iniciativa privada, que busca investir nesses locais. Em meio a esses dois interesses estão o turista e o autóctone, que, em sua maioria têm perspectivas distintas. Beni (2001) afirma que a atividade turística estimula a proteção das heranças culturais. Citando a cidade de Ouro Preto-MG, ele assegura ser necessário o estabelecimento de uma “Zona de Proteção” para que os locais turísticos sejam protegidos, resguardando suas peculiaridades.

Nessas cidades históricas os impactos mais visíveis em relação à capacidade de carga, geralmente, são os físicos que dizem respeito ao uso do território para acomodar grande número de pessoas, na maioria das vezes em eventos populares, tais como carnaval e shows, além de acomodações em infra-estrutura inadequada e os sócio-culturais os quais referem-se aos comportamentos distintos dos turistas, que podem se opor aos padrões culturais e morais da população local. Em muitas cidades históricas mineiras, por exemplo, a comunidade pratica e tem muito respeito pelos rituais festivos da religião católica. Visitantes nem sempre demonstram o mesmo respeito. Em um contexto como esse, para que o impacto seja minimizado, é fundamental que o turista tenha conhecimento e respeite os costumes locais.

---

um estudo feito em Chester, UK.

<sup>9</sup> Por exemplo como a livreria do Louvre, que fatura aproximadamente 29 milhões de dólares anuais com seus 3,5 milhões de visitantes.



Para que os moradores de cidades históricas preservem as características, particularmente as arquitetônicas de um determinado local, é preciso encontrar formas equilibradas de se compatibilizar as características históricas do local com alternativas de desenvolvimento sócio-econômico equilibrado. As cidades históricas não devem ser um território sitiado no tempo, delimitado, cercado e fechado, pois percebe-se que é mais charmoso aos olhos dos turistas/ visitantes que a cidade tenha um trânsito de serviços e de pessoas, evidenciando estar “viva” ao demonstrar seu cotidiano, com isso o turista pode vivenciar, observar e perceber que há um espaço dinâmico nestes locais. Talvez seja esse o fator que distingue, por exemplo, a cidade de Ouro Preto do Pelourinho, na Bahia, ou de Parati<sup>10</sup>, no Rio de Janeiro, pois Ouro Preto mantém em seu centro histórico o convívio com os moradores locais, seu comércio, dentre diversas situações que permeiam seu cotidiano, ao contrário de Parati ou do Pelourinho em Salvador que são o *não lugar*, em momentos ou lugares podendo ser fruto de uma teatralização para encantar o turista mais desavisado.

A vulnerabilidade das diferentes destinações à presença turística será um fator fundamental para estabelecer os padrões aceitáveis a serem mantidos durante o processo de gerenciamento. Para ilustrar este ponto, podemos examinar o caso dos locais declarados Patrimônio da Humanidade (*World Heritage Sites*). A própria natureza de Patrimônio da Humanidade significa que eles não apenas são finitos, mas insubstituíveis, sendo que o gerenciamento bem-sucedido destes locais é vital. A World heritage Convention exige que a comunidade internacional coopere para garantir que sejam eficazes as medidas tomadas para proteger e conservar estes locais. O gerenciamento destes locais se traduz quase sempre por controle de acesso. (COOPER, 2001, p. 229)

É notória a vulnerabilidade das cidades históricas, frente ao desenvolvimento das cidades, com a finalidade de trazer comodidades tanto a moradores, quanto aos visitantes/turistas. Para se viver nessas cidades é preciso encontrar uma forma de convívio com as limitações desse território, porém, as disputas serão constantes, com acordos que privilegiam em cada tempo a um dos interessados. Observa-se que

---

<sup>10</sup> A cidade está desde 1976 sem a circulação de veículos no centro histórico, por meio de lei estadual, o centro histórico é cercado com grossas correntes. Entretanto não foram dadas alternativas para transporte de idosos e portadores de deficiência, coleta de lixo e entrada de ambulâncias e carros de bombeiro. Mas a proibição contribuiu para a preservação do patrimônio municipal e para manter o calçamento de pedras. Fonte: [www.revistamuseu.com.br](http://www.revistamuseu.com.br).

para as cidades históricas como um todo, eventos como o carnaval popular, na maioria das vezes, são um problema. Por isso, os dirigentes a cada ano no período pré-carnaval, buscam melhores formas de uso do território, ou então, espaços alternativos, próximos à cidade, para que o evento possa ocorrer. O problema é como operacionalizar o sustentável, a partir da prevenção de riscos, de acordo com o conceito de vulnerabilidade. Entretanto, é necessário buscar o desenvolvimento sustentável da atividade, pautado no equilíbrio das ações, que priorize, principalmente, a preservação dos bens histórico-patrimoniais dessas cidades.

Há também grande dificuldade na formulação de políticas públicas que possam ajudar a coibir o impacto excessivo nessas localidades. Na literatura pesquisada foi encontrado o uso da legislação que proíbe o acesso a essas cidades, somente quando há casos extremos de saturação turística, como é o caso de Veneza na Itália.

A realização de estudos de capacidade de carga em cidades históricas perpassa a necessidade de conservação desses locais, como forma de evitar impactos desnecessários. Sendo assim, o estudo da capacidade de carga das cidades históricas é uma alternativa de controle do fluxo de visitantes/turistas, com a finalidade de garantir a manutenção dos bens histórico-patrimoniais os quais servem a atividade turística como atrativos turísticos.

### **1.5. Instrumentos de Política Pública para equilibrar oferta e demanda**

Os instrumentos de política pública podem ser utilizados para mediar o equilíbrio entre oferta e demanda, por meio de intervenção do estado. Sendo assim, inicialmente, é preciso admitir que mercados falham, gerando as “falhas de mercado”<sup>11</sup>, que tem sido a justificativa para que haja a intervenção governamental, com a finalidade de completar ou substituir o funcionamento do mercado, por meio de políticas públicas. Entretanto, essas falhas se constituem como condição necessária,

---

<sup>11</sup> Falhas de mercado são caracterizadas pela ineficiência na distribuição de recursos, ou seja, a renda esta sendo mal distribuída.

mas não suficiente para que haja a intervenção. O governo deve decidir em que situações atuar, visto que

“... o mercado não é muito eficiente em proteger recursos essenciais de sustentabilidade que não podem ser facilmente comprados e vendidos, como o ar puro, locais de natureza, espaço público, paisagens e vistas panorâmicas. O mercado é também pobre em sua capacidade de distinguir e dar prioridade aos elementos mais sustentáveis em relação aos menos sustentáveis. Isso tende a criar problemas de depreciação de recursos, desigualdade de renda e preocupação limitada em relação aos direitos coletivos da comunidade” (BRAMWELL, 2002, In: THEOBALD, 2002, p.388)

Uma das situações em que as falhas de mercados podem ocorrer são as externalidades<sup>12</sup>, sendo assim, será necessária, para manutenção do bem-estar social através da melhoria da eficiência econômica, que haja a intervenção do estado. Essa intervenção se dá por meio de instrumentos de política pública, advinda da teoria econômica neoclássica.

Tendo a atividade turística como uma atividade econômica de mercado, pode-se observar que o problema de ultrapassar-se a capacidade de carga turística pode gerar externalidade negativa. Abordando especificamente de cidades históricas, devemos considerar que os seus patrimônios são protegido por inúmeras leis, sendo assim faz-se necessário encontrar instrumentos e/ou formas de controle da capacidade de carga, como mais uma forma de intervenção de proteção ao patrimônio dessas cidades.

A formulação de políticas públicas é uma estratégia governamental que o país possui para atuar nas esferas Federal, Estadual e Municipal, para o desenvolvimento de ações pontuais e conseqüentemente melhor utilização dos recursos financeiros da União. As estratégias de ação são traçadas para todos os setores da economia de um país (CHIO, 2006, p. 73).

Tomando como base a análise de Castillo (2003), Field (1997), Lourençatto (2006) e Nogueira e Pereira (1999), serão apresentados a seguir os instrumentos de política pública, que são respectivamente:

---

<sup>12</sup> Externalidade são atividades de consumo ou de produção, de indivíduo ou empresa, que afetam a utilidade de outro indivíduo ou função de produção de outra empresa, sem compensação recebida ou paga, podendo ser positiva ou negativa.

A. **Instrumentos de comando e controle (CC):** são ações impostas por força de leis apoiadas na regulamentação direta do Estado. Para que tenham efetividade devem ser acompanhadas por fiscalização e sanção a violação. As formas mais usuais são:

- licenciamento: pedido de licença ao órgão responsável para atividade;
- zoneamento: regulamentação do uso em áreas públicas ou privadas;
- controles diretos: regulamentam os níveis permitidos ou desejáveis de uma atividade ou de seus subprodutos.

Perman *et al.* (1999) apud Barros (2008) consideram que os instrumentos de comando e controle devem ser utilizados quando for importante prevalecer o princípio da precaução, ou seja, quando a degradação ameace a sobrevivência de um patrimônio, natural ou construído, com conseqüências demasiadamente incertas para a humanidade.

B. **Instrumentos de Persuasão (IP):** são aqueles estímulos voluntários que levam indivíduos, grupos ou empresas a ações que interessam à coletividade, por meio do atrativo moral e posturas consideradas corretas. Esse instrumento tem na informação uma ferramenta útil;

C. **Instrumentos Econômicos (IE):** os instrumentos econômicos buscam alcançar metas através de incentivos positivos e\ou negativos, via sistema de *preços*. Os mais utilizados são:

- taxas/impostos/multas: a taxaçoão é um instrumento que impõem ao agente econômico um custo sobre o uso de um bem, serviço ou patrimônio;

- subsídios: esse instrumento auxilia os degradadores a suportarem os custos envolvidos no controle da degradação, por haver externalidades. Sendo assim, ao contrário da taxação, os agentes ganham incentivos (redução ou isenção), via carga tributária, crédito ou em dinheiro;
- licenças comercializáveis: determinada região é analisada e a partir disso é estipulado um limite máximo para se poluir/degradar, dentro desse limite são distribuídas licenças entre os interessados em explorar tal região e eles podem negociá-las entre si;
- depósitos reembolsáveis: é colocada uma taxa adicional no preço de um produto, configurando um retorno dessa taxa quando não há o consumo desse produto ou quando há o retorno de parte de seus resíduos, de forma direta ou indireta.

## CAPÍTULO II

### OURO PRETO: OBJETO DE ESTUDO SOBRE CAPACIDADE DE CARGA TURÍSTICA

#### 2.1 Aspectos metodológicos

A cidade de Ouro Preto – MG foi escolhida como **referencial empírico** desse trabalho por abarcar singular relevância, além de possuir relação direta com a formação da pesquisadora e de sua localização estratégica para levantamento de dados feitos *in loco*. Essa cidade é um dos focos da política de turismo do estado de Minas Gerais, sendo um dos cinco destinos indutores do turismo no país, os quais foram definidos por meio do estudo de competitividade dos 65 destinos indutores do turismo nacional, escolhidos pelo Ministério do Turismo, na política federal de 2007-2010<sup>13</sup>.

Por outro lado foram feitas *entrevistas* em secretarias da Prefeitura Municipal de Ouro Preto, com o *objetivo de verificar as ações que estão sendo desenvolvidas pelo órgão público responsável, em relação ao tema foco dessa dissertação, a capacidade de carga*. As entrevistas semi-diretivas, vão ao encontro a uma amostra qualificada, cujo o tema era introduzido e relacionando aos seguintes itens: taxa de ocupação da cidade, sazonalidade, número de leitos existentes na sede, projetos relacionados e calendário de eventos. Essas entrevistadas foram realizadas nos dias 18 e 19 de novembro de 2008, e envolveram algumas pessoas ligadas a área de turismo em Ouro Preto:

- Secretário Municipal de Cultura e Turismo;
- Assessor da Secretária Municipal de Cultura e Turismo;
- Assessora de Promoção Turística;
- Secretário Municipal de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano;
- Diretor de Transporte e Trânsito - OUROTRAN;

---

<sup>13</sup> Fontes: [www.turismo.gov.br](http://www.turismo.gov.br) e [www.turismo.mg.gov.br](http://www.turismo.mg.gov.br).

- Secretário Municipal de Obras e Serviços Urbanos<sup>14</sup>.

Antes do levantamento primário de dados, no entanto, foi necessário realizar um levantamento bibliográfico sobre o tema, seguido de análise. O conceito de capacidade de carga e\ou capacidade suporte tem sua origem nas ciências naturais, ou seja, na capacidade ambiental. Logo a maioria das referências bibliográficas encontradas são estudos realizados a partir de análises partindo dessa óptica. Diante disso, faz-se necessário relacionar e estabelecer uma nova leitura desses textos, a partir do foco delimitado por esse trabalho, isto é, *analisar a capacidade de carga nas cidades históricas, por meio de aspectos econômicos, de forma qualitativa*. É importante salientar que está implícito nesse trabalho o estudo de aspectos histórico-culturais, isso devido ao fato de estarmos tratando de cidades históricas, entretanto o foco principal foi a análise de aspectos econômicos. Também foram considerados estudos nacionais e internacionais, em busca de alternativas econômicas para controle do fluxo de visitantes.

Os estudos sobre capacidade de carga são complexos, uma vez que envolvem a análise tanto de fatores objetivos e quantitativos, quanto de fatores subjetivos e qualitativos, variando em dimensões e classificações em função do tipo de estudo feito por cada autor. De acordo com Barkham “Capacidade de carga é uma expressão bonita em sua simplicidade, complexa em seu significado e difícil de definir, pois em diferentes situações e para diferentes pessoas é entendida de modos diferentes.” (Barkham 1979 apud THEOBALD 2002, pp. 218-222).

Outro fator dificultador, que, entretanto, enriquece a análise do tema proposto, é a relação estabelecida entre economia e cultura, pois ao tratar de cidade histórica, mesmo por um viés econômico, está implícita ao tema a questão cultural, principalmente, o patrimônio. É salutar ressaltar que para atingirmos o objetivo desse

---

<sup>14</sup> Não foi obtida autorização de gravação dessa entrevista, porém foi informalmente confirmado que essa secretaria é responsável pela execução das mudanças físicas, propostas em projetos de outras secretarias. Atualmente a secretaria estuda, junto ao DNIT e DER, os trevos de acesso à cidade. O secretário diz acreditar que todo o problema da preservação encontra-se na trepidação e no peso, sugerindo que o calçamento deveria ser trocado, de forma que esse ficasse alinhado como o de Portugal. Alerta também para necessidade de se criar mais espaços destinados a estacionamento e que é de acordo com a proibição de trânsito no centro da cidade.

estudo foi considerado todo o universo da cidade, ou seja, todo o meio urbano, e não somente os atrativos tombados. Logo, estamos tratando do controle do número de pessoas na cidade, e não de algum atrativo específico, o que inclusive é um fator que dificulta a escolha de propostas de controle do fluxo de pessoas.

## **2.2 A inserção de Ouro Preto no roteiro turístico**

O povoado que daria origem à cidade de Ouro Preto, foi fundado pela bandeira de Antônio Dias em 1698, sendo elevada a vila em 1711, chamada Vila Rica. Em 1897 Ouro Preto perde o status de capital mineira, especialmente por *não apresentar alternativas viáveis ao desenvolvimento físico urbano*, sendo a sede transferida para o antigo Curral Del Rey, na atual capital Belo Horizonte, onde uma nova cidade, planejada e espaçosa, estava sendo preparada. Pode-se inferir que esse ato tenha favorecido a conservação de grande parte dos monumentos coloniais da antiga capital de Minas Gerais (CAMARGO, 2002).

O Documentário Arquitetônico do pintor paulista José Washt Rodrigues, que consiste em um cadastro minucioso das plantas, elementos funcionais e decorativos da cidade, fez parte das iniciativas para impedir a desapareição das velhas edificações da antiga Vila Rica. Entretanto, a "descoberta" da importância histórica de Ouro Preto só ocorreu após a Semana de Arte Moderna de 1922, exatamente no ano de 1924, quando alguns intelectuais ligados ao movimento de 22, dentre eles Mário de Andrade, Tarsila do Amaral, Oswald de Andrade, o poeta surrealista francês Blaise Cendrars e figuras da elite cafeeicultora paulista como o mecenas Paulo Prado, um dos patrocinadores da semana, percorreram várias cidades de Minas Gerais, com o intuito de conhecer, valorizar e divulgar por meio da arte a importância dessas cidades e de seus bens patrimoniais, o que culminou no tombamento de Ouro Preto como Patrimônio Nacional pelo Governo Vargas, Monumento Nacional em 1933, e pelo IPHAN desde 1938.

Essa viagem foi chamada por Camargo (2002) de Redescoberta do Brasil, cuja preservação e a o patrimônio cultural faziam parte da agenda. Esse momento é de grande importância para a cidade, no que se refere a sua projeção como destino



turístico, nacional e internacional. O reconhecimento de um conjunto arquitetônico como patrimônio nacional, histórico e artístico; por consequência, respaldou e estimulou turistas de todo o mundo a conhecê-lo.

A construção da imagem de Ouro Preto baseia-se em personagens históricos, particularmente na figura de Tiradentes, num lugar de grandes feitos para a formação da nacionalidade. Todo esse imaginário serviu aos fins da reorganização do Estado após a Revolução de 1930, pode-se notar uma apropriação do patrimônio numa manipulação política, chegando à promoção turística da cidade.

Conforme Camargo (2002)

Cidade monumento, museu, hotel, **estímulo para o agenciamento das igrejas enquanto atrativos, o processo de tornar Ouro Preto um centro receptor de turismo** pode ser observado também nos transportes. É digno de nota que os anúncios publicitários mais sofisticados da Estrada de Ferro Central do Brasil (desenhos em cores), fossem veiculados a partir de 1939 mostrando a cidade representada simbolicamente por uma igreja estilizada. (...) Conseqüentemente, havia uma **intenção mercadológica deliberada de promover Ouro Preto e os atrativos patrimoniais para turista nacional e internacional**, inserindo-a numa pauta de atrações já existente (CAMARGO, 2002, pp. 88-89). [negrito nosso]

Algumas publicações também ajudaram a promover a cidade, como foi o caso de uma obra, a qual foi reeditada dezenas de vezes, o “Guia de Ouro Preto” do poeta modernista Manuel Bandeira. O livro narra um passeio a pé na cidade de Ouro Preto, dando ênfase aos atrativos. A revista *Travel in Brazil*, que mudou o nome para *This is Brazil*, publicada até 1943, também foi uma tentativa de atrair turistas internacionais europeus. No entanto, não atingiu o sucesso devido a Segunda Guerra Mundial, especialmente por ter sofrido severas restrições para obtenção de papel e outros materiais importantes para a impressão da revista. Restava, portanto, chamar a atenção dos norte-americanos, mas depois do incidente em Pearl Harbour em 1941, a possibilidade se esvaiu, haja vista que os intuitos seriam voltados para o fortalecimento do país e não para o turismo. (CAMARGO, 2002).

Almeida (2006) explica a forma como alguns lugares se tornam turísticos:

[...] geralmente, são evidenciados os atrativos, a presença de recursos raros e excepcionais, as representações da sociedade. Esses são fatores que

motivariam os interesses pelos lugares. A hipótese subjacente é que os lugares têm qualidades intrínsecas, objetiváveis, as quais agiriam de forma determinante sobre os fluxos de pessoas e de bens. (ALMEIDA, 2006, p.115)

Segundo a autora a “turistificação” em cidades históricas se dá a partir do momento em que se busca a diversificação de atrativos e eventos para o local, priorizando o atendimento ao turista. É necessário realizar uma análise da estrutura existente e dos anseios dos residentes. Esse novo uso interfere nos lugares, cria novos espaços, mudando a dinâmica local, devido aos novos valores dados ao lugar, que, provavelmente, antes não existiam.

Por sua magnífica arquitetura colonial, a cidade de Ouro Preto foi o primeiro sítio brasileiro considerado Patrimônio Mundial da UNESCO, recebendo o título de Patrimônio Cultural da Humanidade em 1980.<sup>15</sup> O gráfico 01, elaborado a partir de dados de visitação ao Museu da Inconfidência em Ouro Preto, ilustra claramente o crescimento paulatino da demanda de uma década para outra. Vale ressaltar que esse atrativo turístico foi aberto à visitação em 1943, mas os dados obtidos são do ano de 1945 a 2005. O gráfico 02, que mostra o ciclo de evolução de uma área turística, auxilia-nos na análise dos dados apresentados no gráfico 01, principalmente a partir da década de 90, quando se pode observar uma curva de declínio da demanda. Declínio esse, que pode ser analisado como um primeiro indício de vulnerabilidade do local em relação ao fluxo demandante. Ou seja, a demanda diminui em função da presença de externalidades negativas que começam a prejudicar a qualidade da visita. Sendo assim, o demandante busca outros destinos e não mais essa localidade.

---

<sup>15</sup> Fonte: <http://www.ouropreto.mg.gov.br/acidade/historia.php>.

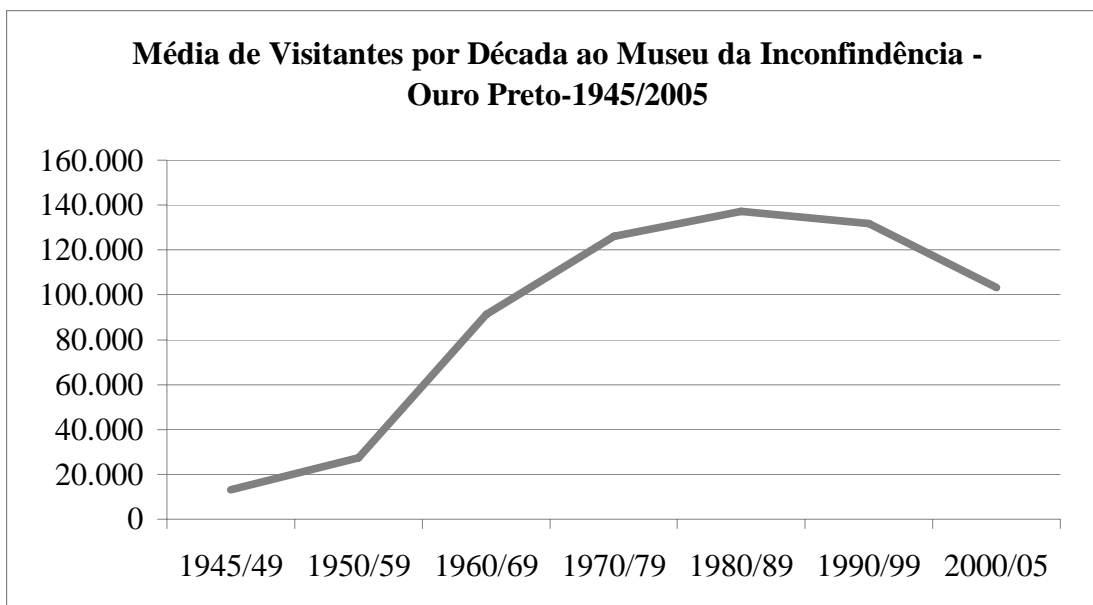


Gráfico 01: Média de Visitantes por Décadas ao Museu da Inconfidência-Ouro Preto-1945/2005.  
Fonte: Elaboração própria a partir de dados fornecidos pelo Museu da Inconfidência em Ouro Preto.

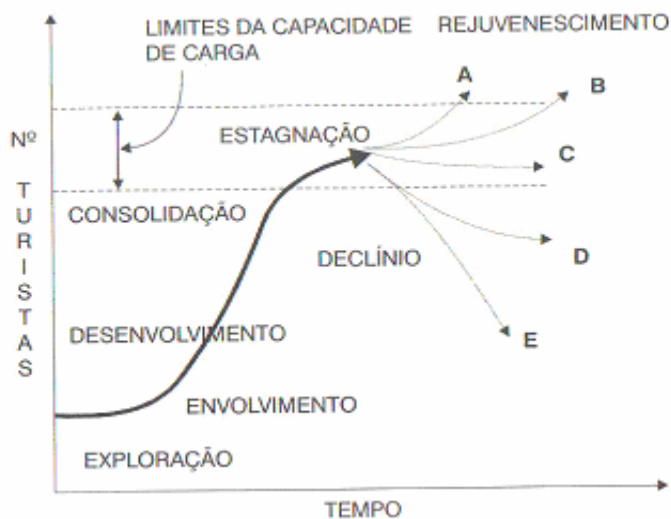


Gráfico 02: Ciclo de evolução de uma área turística  
Fonte: R. W. Butler. "The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources", em The Canadian Geographer, 14 (1), 1980, p.7, apud Williams e Gill, 2002, p.247.

Atualmente, Ouro Preto é um dos destinos mais procurados do país, principalmente pela motivação cultural. Entretanto a cidade possui diversos outros atrativos, tais como os naturais e de lazer, os quais agregam valor e possibilidades a diversos tipos de turistas.

Segundo o plano de marketing turístico da cidade de Belo Horizonte-MG, Plano Horizonte, desenvolvido pela empresa *Chias Marketing Ltda* em 2007, a cidade de Ouro Preto é tida como um “produto estrela<sup>16</sup>” para Belo Horizonte, ou seja, esse “produto” está associado de forma direta à oferta turística da cidade de Belo Horizonte. A localização privilegiada da capital mineira favorece o aumento de sua demanda turística em função da demanda por cidades históricas, assim, pode-se inferir que o conjunto arquitetônico e paisagístico de Ouro Preto, cidade inscrita na lista de Patrimônio da Humanidade, incluindo ainda seus distritos, interfere diretamente na demanda por Belo Horizonte, em função de seu potencial e força de atratividade. Conclui-se que é importante para Belo Horizonte que a qualidade da visita ofertada na cidade de Ouro Preto e principalmente a conservação de seus atrativos seja mantida em bom estado. (Plano Horizonte. **Plano de Marketing Turístico de Belo Horizonte**. Relatório Final Chias Marketing, 2007).

Hoje, o destino faz parte da política nacional do Ministério do Turismo, como um dos 65 destinos indutores do desenvolvimento turístico regional, que tem por objetivo estudar esses pólos capazes de impulsionar o turismo no Brasil, avaliando itens fundamentais para o melhor desenvolvimento da atividade turística. A meta é transformar a região, até 2010, num “produto turístico” de inquestionável qualidade internacional. A cidade possui vários quesitos positivos, tais como uma boa rede de hospitalidade, artesanatos de qualidade e estrutura natural propícia a prática de esportes radicais. Contudo, ainda precisa melhorar no que se refere à qualificação na prestação de serviços receptivos.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> Excepcional potencialidade, valoração de destaque, adquirida a partir da avaliação dos recursos e produtos turísticos de Belo Horizonte e de seu entorno.

<sup>17</sup> Fonte: Destino Minas, Revista Viagens Gerais, ano 1, n.8, novembro de 2007, p. 16-21.

## 2.3. Estratificação Turística de Ouro Preto

O lugar é produto das relações humanas entre homens e natureza, tecido por relações sociais que se realizam no plano vivido, o que garante a construção de uma rede de significados e sentidos [...] a produção do lugar liga-se indissociavelmente à produção da vida. (CARLOS, 1996 apud Almeida, 2006, p. 115)

A cidade de Ouro Preto convive com diversificada demanda turística, que varia em função de seu calendário, atraindo a jovens e idosos. Essa é uma cidade que habita também grande número de estudantes, além de seus autóctones. Em período de eventos há maior estratificação em função do fator motivacional.

### 2.3.1. Dados Coletados

#### Dados do Instituto Estrada Real<sup>18</sup>

Por meio da pesquisa realizada na cidade de Ouro Preto, no período de 18 e 19 de novembro de 2008, foi obtida a planilha “Resumo de informações turísticas de Ouro Preto”, que se encontra em anexo, esses dados foram compilados pelo Instituto Estrada Real - IER, a partir de pesquisa do Observatório do Turismo, feita junto aos meios de hospedagem da cidade. Em visita ao IER no dia 23 de janeiro de 2009, foi possível obter informações a respeito da metodologia de pesquisa utilizada e demais dados sobre a cidade, como também sobre os circuitos<sup>19</sup> e a Estrada Real como um todo, dados que foram disponibilizados por Frederico Pereira Coelho, economista do

---

<sup>18</sup> “O Projeto Estrada Real é o maior programa turístico em desenvolvimento no Brasil, Implantado em 177 municípios de 3 unidades da federação: Minas Gerais (162 municípios), Rio de Janeiro (7 municípios) e São Paulo (8 Municípios). O Projeto Estrada Real é hoje peça fundamental no incentivo ao desenvolvimento econômico e social sustentado, à diminuição das desigualdades regionais, à geração de emprego e renda e à preservação dos patrimônios históricos, culturais, artísticos e ecológicos, através da atividade turística. O Projeto é desenvolvido ao redor do tema de cidades históricas. Possui 1.400 km de extensão e liga Ouro Preto (MG) e Diamantina (MG) com Rio de Janeiro (RJ) e Paraty (RJ), sendo que a maioria destas cidades se encontra no Estado de Minas Gerais”. Fonte: Pesquisa de Demanda na Estrada Real: objetivos e etapas, documento do Instituto Estrada Real, BH, julho de 2006.

<sup>19</sup> O estado de Minas Gerais adota a política de circuitos turísticos para o desenvolvimento da atividade turística da região. A cidade de Ouro Preto está contida no Circuito do Ouro, sendo assim o Instituto Estrada Real pesquisa essa e as demais cidades em busca de uma amostra do perímetro.

Núcleo de Estudos, Pesquisa e Informações. Vale destacar que os dados coletados em Ouro Preto não são tão significativos para um estudo da cidade, visto que ela possui aproximadamente 110 meios de hospedagem, oficialmente declarados, mas o IER só analisa uma amostra de 11 a no máximo 15 empresas parceiras, que disponibilizam os dados.

O IER busca mensurar a demanda da atividade turística na área de influência da Estrada Real, tendo como objetivo nortear as ações do Programa Estrada Real, desenvolver a qualidade da oferta turística e, também, ajudar na promoção e comercialização dos diversos produtos turísticos que a compõem. A partir desses estudos o Instituto visa estabelecer uma leitura de todo o *percurso* da Estrada Real, por isso esses dados são significativos para o órgão. Em relação à planilha obtida, pode-se verificar que a oferta de cada período/evento variou em função dos dados que foram disponibilizados espontaneamente por essas empresas, sendo assim, a demanda será em função dos dados de oferta gerados, ou seja, é uma oferta e demanda real desse universo, entretanto não é expressivo a ponto de revelar a cidade em sua totalidade.

Temos na planilha, que deu origem ao gráfico 02, a apresentação de dados sobre a estimativa do fluxo de turistas em 2007 que foi de 273.413 e que em 2008 teve um aumento de 10,7%, passando para um total de 302.600. É importante observar que esse crescimento se dá em uma cidade histórica, num universo com uma população que soma 67.048<sup>20</sup> habitantes.

---

<sup>20</sup> Dados fornecidos pelo IBGE 2007.

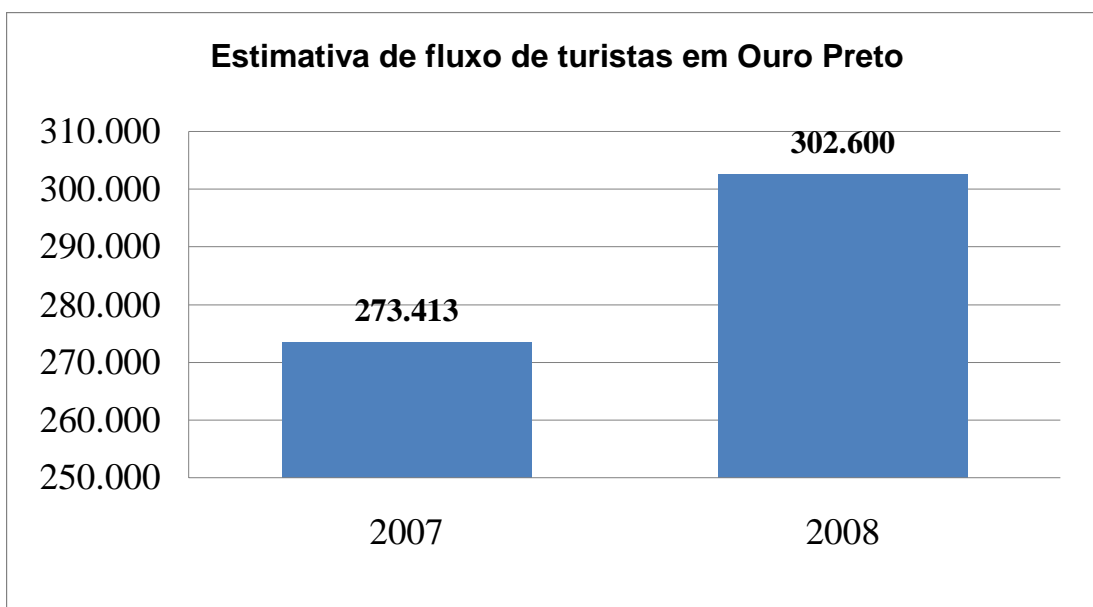


Gráfico 03: Estimativa de fluxo de turistas em Ouro Preto.

Fonte: Elaboração própria a partir de dados fornecidos pelo Instituto Estrada Real, BH, 2008.

#### Dados Museu da Inconfidência

O Museu da Inconfidência, situado à Praça Tiradentes, a principal de Ouro Preto, segundo historiadora do IPHAN da cidade, é um dos museus mais visitados do país. Isso pode ser comprovado uma vez que ele possui e disponibiliza dados estatísticos de visitação e público desde 1945, ou seja, desde o segundo ano de seu funcionamento. Os resultados totais encontrados do período de 1945 a 1989 foram baseados em livros de assinatura do visitante, recolhidos em almoxarifado. Contudo, não foram encontrados registros de ticket de entrada. O espaço cultural do Museu da Inconfidência, que envolve a Galeria Sala Manoel da Costa Athaide e o Auditório, o Anexo I, só registram visitação e público a partir do ano de 1990.

A partir desse ano, a Área de Promoção Cultural cria os Projetos Vídeo no Anexo e Vídeo Científico, além das promoções em lançamentos de livros, cd's, filmes e vídeos, passando, assim, a registrar o número de público usuário. Contudo, de 1990 a 1996 ainda não existia discriminação da visitação. Isso demonstra mais uma vez que os registros de visitação mensal não foram encontrados na sua totalidade, sendo registrados apenas os totais anuais. Somente a partir de 1997 temos os registros de dados diferenciando o perfil dos visitantes em estudante,

estrangeiro e nacional (no dado nacional, é incluído o número de visitantes moradores locais). Nota-se, além disso, que a especificação da coleta de dados evolui de anual para mensal.

Durante o mês de julho o Anexo I do Museu da Inconfidência, a saber, Sala Manoel da Costa Athaíde e o auditório, são cedidos para as atividades do Festival de Inverno da UFMG. Os números referentes à visitação de estrangeiros do mês de janeiro a julho estão baseados em média percentual aproximada, pois esses dados foram obtidos a partir da contagem de assinaturas de visitantes no livro de visitas. Essa realidade começa a mudar a partir de 1997, uma vez que passa a ser adotado formulário especial para registro de estudantes, contendo o local de procedência, o número de alunos, a escola e a série, através do qual pôde-se observar a incidência maior de visitação de escolas locais de Belo Horizonte e de cidades vizinhas. Observa-se, ainda, que nos meses de maio a julho, foram recebidas algumas escolas particulares de São Paulo e Rio de Janeiro, geralmente para a realização de trabalhos de pesquisa sobre a Inconfidência Mineira e Artistas e Artífices dos séculos XVIII e XIX.

Somente a partir julho de 1997, com o início das pesquisas dos dados sobre a visitação do Museu desde sua fundação, é que surge a preocupação em se fazer o registro no livro de assinaturas destacando a procedência do visitante estrangeiro. Por meio desses registros é possível comprovar a predominância do visitante europeu, sobretudo, o francês, o italiano e o alemão. Nota-se também, com menor incidência, a visitação de turistas orientais vindos do Japão e da China e de países africanos. Da América do Norte, o maior número de visitantes é Canadense. Nos meses de julho a setembro o número de visitantes estrangeiros é maior em função das férias na Europa e também no período das festividades do carnaval.

No ano de 1998, temos um detalhamento do número de turistas ainda maior, passando a se fazer o registro dos dados de visitação do museu e de seus dois anexos – auditório e sala Manoel da Costa Athaíde, mensalmente e por categoria de visitante. O público começa a ser descrito como visitantes nacionais, estrangeiros, estudantes e comunidade. A coleta de dados permanece nesse formato até o ano de 2005, último ano de dados obtidos.



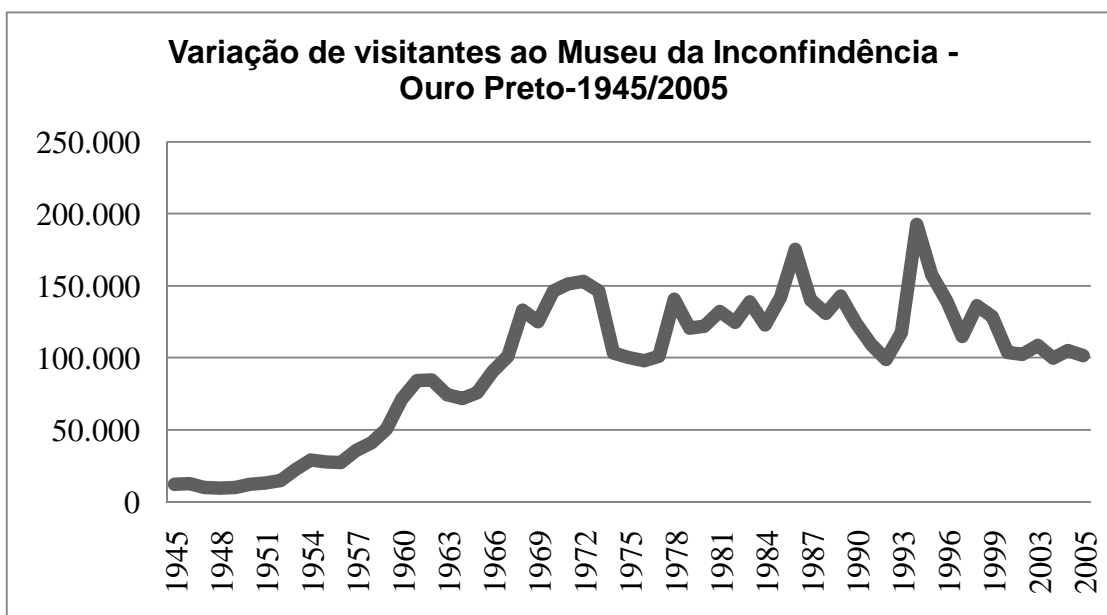


Gráfico 04: Varição de visitantes ao Museu da Inconfidência - Ouro Preto -1945-2005.  
 Fonte: Elaboração própria a partir de dados fornecidos pelo Museu da Inconfidência em Ouro Preto.

#### Dados relacionados ao consumo de água em Ouro Preto

O órgão responsável que atua no gerenciamento do saneamento básico, que inclui o abastecimento de água no município é o SEMAE – Serviço Municipal de Água e Esgoto. Esse órgão está vinculado a Prefeitura Municipal da cidade. Um primeiro contato com o SEMAE foi estabelecido no início do mês de janeiro de 2009, por meio de um profissional químico, o qual explicou que a água que abastece a cidade não é hidrometrada, pois o abastecimento de água da cidade não é somente feito pelas Estações de Tratamento de Água - ETA, também são encontrados diversos poços artesianos. Em resposta a procura de dados sobre o consumo de água, principalmente em períodos com maior fluxo turístico, foi informado que há um estudo de vazão de uma das ETA's, entretanto ele não foi disponibilizado pela empresa. A funcionária também concorda com o argumento de que o consumo aumente em períodos de eventos, ou seja, de maior fluxo turístico na cidade.

### Dados da Associação Comercial e do calendário de Eventos da cidade

Em conversa, com o representante da parte de turismo da Associação Comercial, Willian Adeodato, o mesmo solicitou que todos os questionamentos fossem feitos por e-mail. Em resposta, via e-mail, disse que todas as informações solicitadas poderiam ser obtidas no Observatório do Turismo, instituição de pesquisa do IER e que a Associação Comercial abriga em sua sede o Instituto de Turismo e Eventos de Ouro Preto, além de possuir representante no Conselho de Turismo.

Em relação ao calendário de eventos, o representante recomendou consulta ao site oficial da cidade, o qual foi consultado, porém disponibiliza somente eventos da cidade a partir do mês de junho, o que desconsidera, por exemplo, um evento importante para a cidade, que é o carnaval. Essas informações foram solicitadas junto ao responsável pela área de eventos da Secretaria de Cultura e Turismo, entretanto, não foram obtidos dados. Foram considerados nesse estudo como eventos mais importantes da cidade os 11 eventos analisados pelo IER, respectivamente Carnaval, Semana Santa, 21 de abril, 1º de maio, Corpus Christi, Cine OP, Festival de Inverno, Festa do 12, Fórum das Letras, Tudo é Jazz e Reveillon.

### Dados obtidos da Secretaria Municipal de Cultura e do Turismo de Ouro Preto

Além das entrevistas realizadas, foram obtidos os dados referentes aos resultados para a cidade de Ouro Preto do Estudo de Competitividade dos 65 destinos indutores do desenvolvimento turístico regional, pesquisa integrante do Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil, política federal, Ministério do Turismo. Esse estudo deu origem a um relatório de ações<sup>21</sup>, que devem

---

<sup>21</sup> A metodologia utilizada foi a GUT – gravidade, urgência e tendência - , que define em quais atuais estágios de condições e recursos a cidade se encontra e quais são as ações que devem ser priorizadas. Após estudo das 13 dimensões, que captam elementos importantes para a competitividade do destino, foram geradas as seguintes ações propostas para a cidade, a serem conduzidas pelo grupo gestor: medição de impactos da atividade turística; código ambiental municipal; setor específico de estudos e pesquisa; planejamento e políticas públicas; sistema de transporte do destino; sistema de estatística; sinalização turística; energia, comunidade e facilidades financeiras;

ser tomadas pelas lideranças locais, por meio das instâncias de governança, ações que afetam diretamente na capacidade de acolhida da cidade, ao impulsionarem o destino a se estruturar para melhor receber o turista.

#### **2.4 Limite ultrapassado? Capacidade de carga turística em Ouro Preto**

As cidades históricas não comportam a crescente demanda turística, visto que sua infraestrutura urbana não está preparada para receber tão grande fluxo, sendo assim, elas sofrem impactos ambientais, sócio-culturais e econômicos. Grammont (2006), autora do artigo “Ouro Preto: problemas de um patrimônio histórico no início do século XXI”, oriunda de uma família tradicional da cidade de Ouro Preto, trata com propriedade a questão da preservação do patrimônio enfatizando as dificuldades que a cidade tem vivenciado, sobretudo em relação à preservação das edificações da cidade. O mau uso, muitas vezes, está relacionado às atividades de lazer e/ou a fins turísticos.

[...] a cidade enfrenta problemas com relação ao turismo predatório e de massa. Ouro Preto é palco de diversos eventos de massa. A população diversificada, composta por comunidade universitária, intelectuais e artistas, além da tradicional comunidade mineira, é traduzida nos diversos eventos celebrados todos os anos na cidade. Festas diversas, tanto por suas concepções quanto pelo público que atraem, se intercalam e atraem multidões de turistas a cidade. (GRAMMONT, 2006, p. 459).

A autora discute as peculiaridades da gestão urbana concomitante, federal e municipal, a falta de comprometimento de alguns setores da população, o risco de incêndios, os roubos de peças sacras, além das conseqüências para o patrimônio em um contexto de desenvolvimento urbano que tem privilegiado grandes centros populacionais. Além disso, aponta providências necessárias à preservação dos sítios históricos nacionais, haja vista que Ouro Preto retrata os problemas de grande parte desses sítios.

---

qualificação profissional; rede pública de esgoto; rede pública de água e cooperação regional. Fonte: Relatório Ouro Preto - Estudo de competitividade dos 65 destinos indutores do desenvolvimento turístico regional e Metodologia. GRU, 2008.

De acordo com Cooper (2001)

[...] podemos examinar o caso dos locais declarados Patrimônio da Humanidade (World Heritage Sites). A própria natureza de **Patrimônio da Humanidade significa que eles não apenas são finitos, mas insubstituíveis, sendo que o gerenciamento bem-sucedido destes locais é vital**. A World Heritage Convention exige que a comunidade internacional coopere para garantir que sejam eficazes as medidas tomadas para proteger e conservar estes locais. O gerenciamento destes locais se traduz quase sempre por controle de acesso” (COOPER et al, 2001, p. 229).(negrito nosso)

### Análise das entrevistas e dos turistas

Dentre as seis entrevistas realizadas com o setor público, é possível observar que somente dois dos entrevistados respondeu com clareza, e relacionou sua resposta com o conceito de capacidade de carga turística. Os dois são funcionários da Secretária de Cultura e Turismo, esse fato traz certa tranquilidade, visto que eles possuem conhecimento do conceito e podem utilizá-lo em projetos para a região. No entanto, a maioria, quatro do total de seis entrevistados, respondeu à entrevista pautados somente na questão do trânsito e no fluxo intenso de veículos pela cidade, argumentos que denotam a clara evidência da ultrapassagem da capacidade de carga turística da cidade.

Cooper (2001, p. 505) estuda os visitantes, propondo ser feito *gerenciamento de visitantes*. Temos que essa poderia ser uma alternativa viável à destinação turística, quando a mesma busca definir que tipo de turista quer e está preparada para receber. Esse tem por objetivo os seguintes fatores:

- enriquecimento da experiência da visita;
- aumento das chances de repetição desta visita;
- estímulo a despesas mais altas;
- indução de maior simpatia por causas com a conservação ou preservação, em um dado local.

Também devem ser levadas em consideração as aspirações e os desejos do turista, haja vista que

O consumidor de serviços turísticos da nova economia é mais exigente, sendo também mais criterioso ao fazer suas escolhas, visto que o advento da tecnologia da informação (TI) permite possibilidades ímpares, tanto aos empreendedores, quanto aos consumidores. A relação estabelecida entre os agentes deste mercado é estreitada, facilitando a divulgação da oferta turística (TRIGUEIRO, 2008).

### Características do trânsito

O “termômetro” que mede e dá ênfase a ultrapassagem da capacidade de carga turística parece ser realmente a questão do trânsito. Na cidade de Ouro Preto já aconteceram vários acidentes envolvendo o patrimônio. A seguir serão destacados alguns acidentes relacionados ao trânsito, que mais chamaram a atenção e foram noticiados em toda a mídia:

- Em novembro de 2002, um caminhão de uma distribuidora de bebidas deslizou e destruiu o chafarriz, monumento do século XVIII. A restauração foi concluída em junho do mesmo ano, uma obra que custou cerca de R\$15.000,00 (quinze mil reais);<sup>22</sup>
- Em agosto de 2003, um caminhão baú, que transportava roupas, tecidos, parafusos, móveis dentre outros objetos, bateu no chafariz da Praça Américo Lopes, o mesmo do acidente ocorrido em 2002, derrubando uma de suas torres de pedra sabão. O fato aconteceu quando o motorista passava pela Rua Randolpho Bretas, também conhecida com “Rua da Escadinha”, a qual é muito íngreme, quando derrapou nas pedras molhadas, chocando-se contra o monumento. Em depoimento, o motorista disse não ter visto a placa indicativa de proibição do tráfego de caminhões pesados naquela rua, o que pode denotar falhas na sinalização e/ou desatenção do motorista. Transeuntes

---

<sup>22</sup> Fonte: Chafariz restaurado é destruído em Ouro Preto. Disponível em: <http://noticias.terra.com.br/brasil/interna/0,,OI135483-EI306,00.html>, consultado em 19 dez. de 2008.

informaram que no mesmo dia dois carros de passeio haviam perdido o controle no mesmo local, que estava molhado e escorregadio;<sup>23</sup>

- Em 2006, um acidente com um micro-ônibus destruiu parte da fachada de uma capela do século XVIII na rua São Francisco de Assis;<sup>24</sup>
- Em novembro de 2007, um micro-ônibus invadiu uma casa no Rosário, bairro da cidade, demonstrando a necessidade de adequações no trânsito. A residência invadida faz parte do projeto Museu Aberto de Ouro Preto, construída em 1726<sup>25</sup>. A figura 03, a seguir, nos possibilita visualizar esse acontecimento.



Figura 03 – Acidente com ônibus em Ouro Preto.

Fonte: Jornal Diário de Ouro Preto, 14 de nov. 2008, ano IV, nº 1114.

- Em março de 2008, um grave acidente envolvendo um caminhão baú de uma empresa alimentícia, fez uma vítima fatal. O caminhão não conseguiu frear, atingindo 11 veículos e ferindo 12 pessoas, dentre elas uma senhora que estava na calçada, que veio a falecer. O caminhão perdeu os freios e desceu desgovernado a Rua Senador Rocha Lagoa, conhecida como Rua das Flores,

<sup>23</sup> Ibidem, p. 21.

<sup>24</sup> Fonte: [www.otempo.com.br/otempo/noticias/?IdNoticia=72666](http://www.otempo.com.br/otempo/noticias/?IdNoticia=72666)

que possui inclinação considerável. Esse desastre retoma a discussão sobre a proibição do tráfego de veículos pesados no centro histórico da cidade. Nessa data o trânsito de veículo pesado estava restrito no centro histórico por força de uma decisão judicial. No entanto, o Ministério Público defende a restrição ainda maior, já que veículos com capacidade para até cinco toneladas, como é o caso desse caminhão baú, estão autorizados a circular pelas ladeiras da cidade. De acordo com o Jornal Diário de Ouro Preto “Há mais de cinco anos, a Unesco denunciou que o tráfego pesado é prejudicial à conservação dos casarões e das ruas, e ainda chegou a afirmar que foi um dos motivos que colocaram em risco o título de patrimônio histórico mundial da cidade”;<sup>26</sup>

- Em abril de 2008, a assinatura do TAC (Termo de Ajustamento de Conduta) entre o Ministério Público Estadual e Prefeitura Municipal garantiu a retirada de caminhões do centro histórico de Ouro Preto, as decisões incluem mudanças para o transporte coletivo. Para tanto, serão feitas definições segundo o TAC e licitações. O município tinha o prazo máximo de 90 dias para pôr as determinações em prática. Seriam proibidos os veículos de passageiros, de carga ou de uso misto, que extrapolassem oito metros de comprimento, 3,5 metros de altura (incluindo a carga), 2,6 metros de largura e o peso bruto total superior a sete toneladas. Excepcionalmente, com a autorização do IPHAN, poderia haver algumas liberações, em função de não existir outro veículo de menor porte para fazer distinto transporte. Esse acordo atingiria somente a Zona de Proteção Especial, definida pelo IPHAN. Em reportagem, o Secretário de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano, Gabriel Gobbi, afirmou que “foi um grande avanço, pois a resolução dos problemas do trânsito em Ouro Preto está em entendimento desde 1999. A maior parte dos monumentos e casario dos séculos 17 e 18 está nesta área” <sup>27</sup>, certamente as ações advindas desse ajuste de conduta são ações pontuais que interferem

---

<sup>25</sup> Jornal “Diário de Ouro Preto”. Ouro Preto e Mariana, 14 de nov. de 2008, ano IV, nº 1114, Fatos e fotos da semana, p.08.

<sup>26</sup> Ibidem, p. 22.

<sup>27</sup> Patrimônio Protegido. Fonte: Jornal “Estado de Minas”, 07 de abril de 2008.

diretamente na questão da capacidade de carga turística da cidade de Ouro Preto, assim como na preservação de seus bens;

- Em junho de 2008, dois decretos municipais limitaram o horário para o serviço de carga e descarga no centro histórico, restringindo o acesso a circulação de veículos de carga nessa área, medida tomada depois do termo de ajustamento de conduta em abril;<sup>28</sup>
- Ainda em junho de 2008 o trânsito de ônibus foi restringido em Ouro Preto. A determinação de limitar o tamanho dos ônibus resguarda a integridade da cidade, protegendo o patrimônio arquitetônico e garantindo a segurança de moradores e visitantes. A justiça da comarca determinou alterações no transporte coletivo do centro histórico, medida que inclui troca de ônibus por micro-ônibus, redução de linhas e de frota. Foi dada a prefeitura local o prazo de 60 dias para cumprir a ordem, sob pena de multa diária de R\$5.000,00 (cinco mil reais), de acordo com o promotor de justiça Ronald Crawford, que, no dia 05, entrou com um pedido de cumprimento de sentença. Há sete anos, ou seja, em 2001, houve a determinação judicial proibindo o trânsito pesado na área central, embora não tenha sido cumprida. O promotor de justiça Marcos Paulo de Souza Miranda, também coordenador das Promotorias de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais, afirmou que com a nova decisão judicial, Ouro Preto passa a ser a primeira cidade mineira sem trânsito pesado nas ruas, sinalizando que outras cidades históricas podem seguir esse exemplo. <sup>29</sup>

Após vários incidentes no trânsito de Ouro Preto, a cidade recebe, via programa Monumenta<sup>30</sup>, um estudo de tráfego do município feito pela empresa Tectran – Técnicos em Transporte -, e a partir desse estudo foi gerado um relatório

---

<sup>28</sup> Trânsito restrito em Ouro Preto. Fonte Jornal “Estado de Minas”, 04 de junho de 2008.

<sup>29</sup> Justiça restringe ônibus no centro de Ouro Preto. Fonte: [www.uai.com.br](http://www.uai.com.br), em 17 jun. 2008.

<sup>30</sup> O Monumenta é um programa de recuperação do patrimônio cultural urbano brasileiro, executado pelo Ministério da Cultura e financiado pelo BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento. As 26 cidades que participam do Monumenta foram escolhidas de acordo com sua representatividade histórica e artística e a urgência das obras de recuperação. Fonte: <http://www.monumenta.gov.br/site/>.



final com pareceres e recomendações visando à melhora do trânsito na cidade, a serem seguidas. As recentes intervenções propostas para a Praça Tiradentes podem ser visualizadas no anexo 04.

A principal atividade econômica do município ainda é a mineração, seguida por trabalho público (prefeitura e universidade) e turismo. O trânsito pesado que ainda passa na cidade é constituído pelo transporte coletivo que vai de Ouro Preto a Mariana e o transporte de empregados das mineradoras da região, sendo assim, a proibição da passagem de ônibus grandes inviabilizaria a contratação de mão-de-obra da cidade, o que não é o objetivo dos gestores públicos.

A questão que se refere ao trânsito sempre é lembrada quando se busca informações sobre a capacidade de carga em cidades históricas, em função dos episódios freqüentes que vem aflorando. Sendo assim, a comparação a seguir realizada entre quatro cidades históricas do estado de Minas Gerais, apresentada por meio da visualização da tabela 01, é pertinente aos objetivos desse estudo, uma vez que apresenta dados do impacto por meio da população e seu número de veículos circundantes.

#### **Comparativo entre Cidades Históricas de Minas Gerais**

<b>Cidade</b>	<b>População</b>	<b>Frota de carros</b>	<b>Frota de ônibus</b>	<b>Frota de micro-ônibus</b>	<b>Área da cidade (Km<sup>2</sup>)</b>
Ouro Preto	67.048	11.352	285	134	1.245
Mariana	51.693	7.672	191	101	1.193
São João Del Rei	81.918	14.289	178	92	1.464
Diamantina	44.746	5.382	263	45	3.870

Tabela 01: Comparativo entre Cidades Históricas de Minas Gerais

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do ano de 2007, disponíveis no site do IBGE.

Considerando os dados da tabela acima, podemos constatar que a cidade de São João Del Rei é a que possui maior população, dentre as cidades históricas

analisadas. Todavia a cidade de Ouro Preto, a segunda maior em população, é a primeira em maior número de frota de ônibus e micro-ônibus, possuindo também a segunda menor área para a circulação deles. Deve-se observar também que todas as cidades históricas em questão possuem população universitária, além do autóctone e do turista demandando transporte local. Relacionando o número da frota de carro com o da população, é possível inferir que Ouro Preto e São João Del Rei possuem um crescimento médio proporcionalmente semelhante, enquanto as cidades de Mariana e Diamantina têm crescimento inferior ao das duas cidades, mas com valor significativo.

Em visita a cidade de Ouro Preto para a realização de entrevistas, no mês de novembro de 2008, foi possível observar que a Praça Tiradentes nesse período estava em obras. Informações obtidas junto à Secretaria Municipal de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano, por meio do secretário, sinalizavam a diminuição do espaço destinado a estacionamento na praça, a construção de um passeio central com acesso a pedestres e rampa junto ao monumento de Tiradentes, e, ainda, estava previsto o término da área de estacionamento em frente ao Museu da Inconfidência. É sabido que nas décadas de 20 e 30, a Praça Tiradentes era arborizada e possuía um grande jardim, sendo palco de muitos eventos ao ar livre, conforme fotos a seguir. O secretário quando questionado se a obra seria uma estratégia de retomada ao passado<sup>31</sup>, feita pela atual gestão municipal, ele respondeu que não e acrescentou que essas obras faziam parte das ações do TAC, e priorizavam a melhora no trânsito da cidade e a qualidade da visita para pedestres.

---

<sup>31</sup> SILVA (2008) em artigo sobre a “representação contemporânea do triunfo eucarístico”, evento do período colonial brasileiro, feita em Ouro Preto no ano de 2006, faz inferências sobre essa festa, a partir de um ato idealizado pelo prefeito da época, Ângelo Oswaldo. Como mais uma ação do mesmo prefeito, temos as obras de intervenção na praça Tiradentes, criando um canteiro central, o que pode ser visto como uma tentativa de retomada a um tempo passado. É preciso compreender a relevância de tal encenação para o turismo e para a comunidade, a fim de que essas ações não sejam um mero simulacro.

*Praça Tiradentes, 192?*



Figura 04 – Praça Tiradentes na década de 20.  
Fonte: Livro “Ouro Preto em Luiz Fontana”, 1988, s/p.

*193?*



Figura 05 – Praça Tiradentes na década de 30.  
Fonte: Livro “Ouro Preto em Luiz Fontana”, 1988, s/p.

O movimento do trânsito também foi observado a partir da Praça Tiradentes, durante os dois dias de visita a cidade. Pôde-se inferir que o local ainda possui trânsito intenso de carros, caminhões e ônibus. Os ônibus que agora são utilizados realmente têm proporções menores que os anteriores. Porém o transporte coletivo de Ouro Preto a Mariana, que, necessariamente, passa em um dos lados da praça, continua sendo feito por ônibus do mesmo tamanho. Isso pode ser constatado através da visualização das figuras 06 e 07, a seguir.



Figura 06 – Detalhe da obra na Praça Tiradentes com caminhão baú.  
Fonte: Karla Trigueiro, 2008.



Figura 07 – Ônibus em tamanho normal, linha Ouro Preto-Mariana, passando pela Praça Tiradentes, com obras ao fundo.  
Fonte: Karla Trigueiro, 2008.

A planta da Praça Tiradentes em Ouro Preto, disponível no anexo 03, dá ênfase a intervenções propostas pelo governo atual, para melhorar o trânsito da cidade, como também para reduzir o espaço destinado a estacionamento na praça, deixando um espaço livre maior para os visitantes e moradores, em frente ao Museu da Inconfidência.

Cada destinação tem diferentes índices de vulnerabilidade à presença da atividade turística. Sendo assim, é necessário estabelecer padrões que sejam aceitáveis de acordo com as peculiaridades locais, padrões que auxiliarão no processo do planejamento sustentável.

## CAPÍTULO III

### ABORDAGEM ECONÔMICA

#### 3.1 Considerações Iniciais

As investigações acerca da capacidade de carga turística, sob o enfoque quantitativo, isto é, definições de quantas pessoas por espaço\tempo uma determinada área suporta, levando-se em consideração qual atividade turística é desenvolvida no local, ainda são incipientes e controversas. Limitar<sup>32</sup> um local a determinado número de pessoas sempre é uma tarefa difícil, pautada em conceitos diversos.

Bimone e Punzo [s.d.] no texto “How many are too many (tourists)? Tuscan Cities” tratam de quais são as condições desejáveis para que haja o equilíbrio entre os protetores dos recursos e os visitantes. Eles questionam quais são os critérios para se definir a quantidade excessiva de visitantes e a condição para o turismo ser sustentável, sendo pautado em atitudes, também sustentáveis, dos turistas. Os conceitos e os resultados podem e devem variar em função de cada comunidade, partindo, primeiramente, da análise do conceito de capacidade de carga feita pela OMT, que se relaciona a definição de sustentabilidade do turismo. Conforme os autores

A capacidade de carga de um destino turístico é o número máximo de pessoas que possa visitá-lo durante o mesmo período sem comprometer o seu desempenho ambiental, física, econômica e características sócio-culturais e sem uma redução no nível de satisfação dos turistas. (tradução nossa) (Bimone e Punzo, s.d., p. 2-3)

---

<sup>32</sup> Sobre a questão, pode ser visto BRITO (2007), que desenvolveu estudo sobre “certificação de destinos turísticos de dominante patrimonial: uma estratégia para o estabelecimento de um diálogo entre patrimônio cultural e turismo em cidades históricas”, a partir do selo patrimonial, dentro da necessidade de um tratamento dos atrativos e da infraestrutura, enfatizando a necessidade de um planejamento adequado dos produtos culturais, tendo como foco o atrativo em si, como insumo básico da atividade.

A relação estabelecida entre o número de visitantes mínimo e o máximo, buscando se encontrar um valor de equilíbrio para visitação dos destinos, também deve envolver reflexões relacionando ao consumo de água, eletricidade, poluição ambiental, lixo, boa qualidade de vida para os residentes e outros aspectos, os quais, certamente, aumentam proporcionalmente, dependendo do número de pessoas e/ou atividade desenvolvida no local. Assim, o número proposto como limite será baseado na realidade de cada destino, considerando outras variáveis além da área.

### **3.2 Controle via Quantidade**

“Para que se avance da abordagem qualitativa para a quantitativa, em termos de determinação da capacidade de carga, é necessário delinear as diferentes áreas de estudo (...) e examinar os processos pelos quais a capacidade de carga é determinada e de que forma ela poderá mudar com o passar do tempo”. (COOPER, 2001, p.222).

Cooper (2001) admite que a pesquisa da capacidade de carga de forma quantitativa precisa ser continuada, levando-se em consideração fatores locais e externos, dentro do processo de planejamento e desenvolvimento, que gera reflexos na sociedade, na cultura, no meio ambiente, na economia e nos turistas.

O controle via quantidade será estudado a partir da análise do caso de Veneza, por meio das considerações tecidas por Borg (1995), exemplo que na literatura estudada é avaliado como sendo extremo. Em 1951 observou-se na região um êxodo da população e de atividades econômicas em função da atividade turística intensa, justificável por uma intensa competição no que se refere ao uso do centro histórico, entre turistas e residentes, com isso a população reduziu para menos da metade. Em 1952 mais de meio milhão de turistas geraram 1,2 milhões de pernoites na cidade, já em 1992 passam a 1,21 milhões de chegadas, com 2,168 milhões de pernoites em hotéis e hospedagem em locais que não fazem parte da rede hoteleira. Além dos milhares de excursionistas recebidos por dia, que nesse mesmo ano, somaram seis milhões. O autor destaca que a ilha, a qual possui por volta de 700

hectares de área, numa “forma urbis<sup>33</sup>” única, teve seu patrimônio preservado graças a uma série de leis de proteção, entretanto, verificou-se que somente em 1992 foi visitada por mais de sete milhões de pessoas, o que é um fato preocupante.

O número de visitantes/turista que a cidade recebe já se aproximou da capacidade de absorção turística limite da cidade. Diante disso, várias são as alternativas propostas para o controle do fluxo excessivo de turistas na cidade. Como primeira possibilidade, expressando certa rigidez de postura, pode ser feito o controle do centro histórico, restringindo o trânsito a carros privados e o estacionamento restrito a moradores, como em Amsterdan que estuda um estacionamento diversificado ou em Salzburgo e Brujas que já colocaram em prática um estudo do trânsito, não permitindo que os veículos turísticos estacionem no centro. Mas isso ocorre considerando que haja um transporte público para fazer o traslado dos visitantes até o centro histórico, permitindo que as autoridades públicas façam o controle do fluxo turístico (BORG, 1995).

Como segunda alternativa, sensivelmente mais suave e possivelmente mais efetiva no controle da demanda excessiva, tem-se a implantação de um sistema de reservas antecipadas. Isso pode ser viabilizado por meio da compra de um pacote de serviços que inclua bônus para alimentação, visitas às exposições e museus, descontos e outros. Podendo ser obrigatório ou opcional o uso de bilhetes de entrada, servindo ao incentivo a esse tipo de reserva. Ou ainda, através da criação de um cartão de uso exclusivo na cidade, “City Currency Card”, que serviria como um cartão de crédito, válido para a duração da visita e apto a pagar os bens e serviços adquiridos dentro da cidade. O tipo de cartão varia de acordo com o perfil do cliente e com o acordo pré-estabelecido ao adquiri-lo. Ambos, o *pacote* ou o *cartão*, podem estruturar o fluxo por meio da reserva antecipada.

Essas alternativas demonstram que Veneza, dentro da gestão do fluxo de visitantes, tenta encontrar soluções para o controle desse fluxo. Borg (1995) destaca que seria interessante tornar a cidade inacessível a alguma categoria de visitante, se

---

<sup>33</sup> Termo utilizado pelo autor para caracterizar o tipo distinto de construção do espaço urbano de Veneza.



possível, em especial aos excursionistas, acreditando que esse tipo de turista ao permanecer menos de 24 horas, movimente menos a economia do destino e o impacte mais. A gestão do fluxo de visitantes na cidade de Veneza, se dá por meio do controle da *quantidade* de pessoas que circulam e que têm acesso a cidade. Entretanto, não a cerceiam, somente diminuem a facilidade de permanência e de prestação de serviço sem um prévio agendamento com bastante antecedência.

É importante salientar que no momento em que o estudo de Borg foi viabilizado, o “Veneza Card”, cartão obrigatório de uso do turista, estava sendo apresentado como alternativa para a cidade, sendo que o número de cartões o mais restrito possível, tal qual a capacidade de absorção do centro de Veneza. Essa ferramenta é baseada no artigo de Ermolli y Guidotti (1991) apud Borg (1995), que dizem ser essencial, para a sua funcionalidade, que todas as partes envolvidas acreditem que a regulação do fluxo de visitantes é indispensável a todos os subsistemas da cidade e que haja um alto grau de cooperação entre os usuários do sistema.

A partir de um estudo da capacidade turística sócio-econômica de Veneza feito por Costa (1990) apud Borg (1995), pôde-se concluir que a solução admitida como ótima seria de 9.780 turistas que utilizassem hotéis (com uma ocupação de 89 por 100), 1.460 turistas em outro tipo de hospedagem e um máximo de 10.587 excursionistas. Porém esses valores vêm sendo infringidos com o aumento a cada ano do fluxo de visitantes a esse destino, pressionando o patrimônio e a população com os excessos provocados pela atividade turística.

Sendo assim, pode-se admitir, a partir do caso de Veneza, que a atividade turística gera benefícios. No entanto, também ocasiona enormes custos sociais. A solução do problema com relação à capacidade de carga turística em cidades históricas é um fator que já aflige as cidades européias, mas constitui-se como uma dificuldade mundial que, por conseguinte, chegará a outras cidades.

### 3.3 Controle via Preço

O controle via preço será analisado a partir do estudo do caso da cidade de Bonito – MS, que adota o *voucher* para controle de fluxo local. Fundamentado na análise do trabalho de Vieira (2003) é possível entender o voucher único, como um instrumento modelo de gestão da atividade turística executada nessa região, concebida como pólo receptivo de ecoturismo do estado, baseando-se no *preço* para controlar o fluxo de visitantes.

O voucher único<sup>34</sup>, como um instrumento de gestão da atividade turística, teve surgimento espontâneo, sendo criado por um dos membros da comunidade, se estabelecendo através de um “pacto de adoção e utilização<sup>35</sup>” feito por todos os atores da atividade turística local. O voucher passa a ser comercializado nas agências do receptivo da cidade de Bonito – MS. Entretanto, não exclui o controle da frequência de visitantes feita pela prefeitura local. Essa forma de controle foi baseada na exploração sustentável dos recursos turísticos locais, a partir da constituição de uma rede de cooperação que envolve o poder público e o trade turístico.

O autor diz que voucher pode ser definido como “um documento fornecido pelo operador da viagem, que lista os serviços que você comprou e com os quais você “paga” hotéis, tour’s<sup>36</sup> ou aluguel de carros”, ou diretamente explicitado como sendo “um comprovante de pagamento” (VIEIRA, 2003, p. 17). Especificamente no turismo, é considerado um “contrato de prestação de serviços futuros”. Na atividade turística são comercializados produtos intangíveis, sendo assim o voucher, se torna o ticket comprobatório de compra, por prévio pagamento, de um serviço a ser consumido na destinação turística. A venda pode ser direta ou feita por agência e/ou operadoras. Entretanto cada empresa envolvida na prestação desse tipo de serviço deverá cumprir o que foi acordado entre as partes, como ocorre em qualquer outro tipo de contrato.

---

<sup>34</sup> Criado pelo COMTUR, através da Instrução Normativa n.º 01/95, como instrumento de ordenamento da atividade turística.

<sup>35</sup> Termo utilizado pelo autor.

<sup>36</sup> Passeios turísticos.

O voucher de Bonito/MS é obrigatório<sup>37</sup> em todos os passeios turísticos locais, sendo que o voucher único inicial se constituía de 05 vias, em cores diferentes e com a mesma numeração, destinadas respectivamente a: **branca** – via a ser entregue no atrativo visitado; **amarela** – via do guia que conduz o passeio; **azul**: via do turista (ou grupo); **rosa**: via da agência que comercializou o passeio, e **verde**: via da prefeitura, que não deve ser destacada do bloco. A numeração do voucher serve para que seja feita a reserva em passeios, nele também deve constar espaço a ser preenchido com dados da agência, do momento da comercialização, a identificação do turista e do passeio. À medida que os blocos de voucher's eram utilizados e devolvidos a prefeitura para a realização do recolhimento do imposto (ISS), as agências recebiam novos talões.

A partir de 2003, o voucher sofre algumas transformações, passando a ser impresso em formulário contínuo pela prefeitura, possibilitando que o preenchimento fosse realizado de forma manual ou eletrônica. Além disso, em 2002 mudou a forma de recolhimento para ISSQN – Imposto sob serviço de qualquer natureza, a fim de que seja mais efetivo o recolhimento e disciplinando a questão do preenchimento da nota fiscal. Permanecem as 05 (cinco) vias, todas na cor branca com o impresso preto e cópias feitas com carbono, para evitar fraude, salientando a ocorrência de multa para documento rasurado. É imprescindível a razão social de cada agência, permanecendo a exigência de devolução dos blocos anteriores preenchidos e recolhimento do imposto para entrega de novo voucher's. As inovações deram espaço para o código dos passeios, dos guias turísticos e das agências endossadas e na parte superior, em código de barras, para o número de controle do município.

O voucher se consolida, como um fixador de limites nos passeios<sup>38</sup>, por meio de vários acontecimentos. Inicialmente com a formação do primeiro curso de guias de turismo regional em 1993, ato posterior a Eco 92, que introduz a discussão da sensibilização em relação à preocupação ambiental. Junta-se a essas ações em

---

<sup>37</sup> A resolução normativa no. 009/95, instituiu a obrigatoriedade do uso do voucher. A prefeitura fica responsável pela emissão e disponibilização gratuita e esse instrumento serve também aos fins de recolhimento de tributação da atividade.

1995, a criação da lei Municipal 689/95, a qual torna obrigatório o acompanhamento por guias especializados, em todos os passeios turísticos locais. Ainda nesse mesmo ano ocorre a aprovação da lei Municipal 695/95, que institui o Conselho Municipal de Turismo – COMTUR.

A capacidade de carga dos atrativos foi definida pelos órgãos ambientais responsáveis. O Ministério Público Local – Promotoria de Meio Ambiente nos casos da Gruta do Lago Azul, rio Sucuri e Balneário Municipal, e nos demais o Conselho Municipal de Meio Ambiente – COMDEMA e o Conselho Municipal de Turismo – COMTUR foram os órgãos responsáveis pela frequência diária estabelecida, baseados na utilização sustentável (VIEIRA, 2003, p. 30).

### 3.4. Simulação Quantidade e Preço para Ouro Preto

A interpretação do patrimônio cultural e natural, tal como defendida neste livro, cumpre o objetivo de ajudar as localidades a criar uma infraestrutura adequada ao desenvolvimento das atividades do turismo. Sem um programa interpretativo eficaz, as cidades históricas ainda se ressentem da falta de uma apresentação integrada e popular de suas características culturais e ecológicas, tanto para a população, quanto para visitantes e turistas. Pior ainda, **a ausência de interpretação e gerenciamento de visitantes em sítios históricos tem resultado na concentração de turistas em ambientes sensíveis, como cachoeiras, grutas e monumentos urbanos, causando-lhes sérios prejuízos e prejudicando a qualidade da experiência do visitante** (MURTA e GOODEY, 1995, p. 12). [negrito nosso]

O processo de interpretação do patrimônio, ainda incipiente no Brasil, porém bem desenvolvido nos EUA e na Europa, auxilia tanto o morador quanto o visitante na leitura espacial valorativa do local, devendo fazer parte da realidade de todos, não somente daqueles que possuem uma situação financeira favorável, isto é, dinheiro, tempo e cultura para apreciar, pois o acesso aos bens culturais patrimoniais deve ser democratizado. Contudo, haverá um aumento do número de visitantes que precisará ser ajustada ao longo do tempo. Sendo assim, a partir das alternativas analisadas ao

---

<sup>38</sup> O dado “limites de visitantes por atrativos” possibilita saber o somatório do número de visitantes / mês ou ano por atrativo, como também os números totais em todos os atrativos, possibilitando uma visão global do fluxo de turistas ao longo do ano, fornecendo subsídios ao planejamento local.

longo do texto é possível apresentar uma simulação de *quantidade e preço* para a cidade de Ouro Preto – MG, a fim de encontrar possíveis soluções para os problemas decorrentes do turismo atualmente na cidade, evidenciados por meio de circunstâncias em que a capacidade de carga turística é excedida.

Antes de considerar as variáveis quantidade e preço, seria de igual importância analisar o instrumento de política pública, *persuasão*, que se associado a outras políticas também pode trazer resultados positivos e múltiplos para a questão do controle da capacidade de carga turística de uma cidade. A finalidade seria, por meio de estímulos voluntários utilizando argumentos éticos e morais, reunir população local e os turistas em prol da diminuição do impacto do fluxo excessivo de visitantes na cidade em determinadas épocas. Seria mais prudente, por exemplo, que um visitante utilizasse o transporte público da cidade e deixasse seu carro estacionado durante sua estada. Entretanto, entende-se que somente a atuação desse instrumento de política pública não seria suficiente para regular a demanda por cidades históricas, uma vez que os agentes envolvidos nesse mercado não se organizam de forma adequada, sem a interferência do Estado regulador. Dessa forma, esse instrumento tem papel fundamental no processo de sensibilização com relação à necessidade de controle do fluxo excessivo de visitantes em locais sensíveis, principalmente por articular informação, mas para ser utilizado, tratando-se especificamente da cidade de Ouro Preto, deve ser gerado um órgão público vinculado à prefeitura que compile dados e os divulgue amplamente. Assim, a informação associada a algum instrumento regulador trará estabilidade e diminuição de impactos a cidade.

## Quantidade

A partir do estudo e da exposição de dados realizados durante todo o trabalho, constata-se a evidência de visitação excessiva a cidade de Ouro Preto. Sendo assim, uma das alternativas para se mudar esse quadro, seria estipular um número total de visitantes por dia, o que poderia ser regulado por meio da contagem dos visitantes. Considerando a análise quantitativa, o instrumento de política pública que melhor se aplica nesse caso é o de *comando e controle*, o qual consistiria em criar, via legislação, algumas normas que limitem o acesso à cidade. Entretanto, o Estado tem dificuldades em fiscalizar e punir os transgressores, o que torna a alternativa tão eficaz nesse caso.

Vale ressaltar diante do exposto, que por parte desse trabalho não existe a pretensão nem a vontade de que seja desenvolvido e/ou fixado número ideal de visitantes para a cidade de Ouro Preto. Na verdade, o objetivo é encontrar alternativas de distribuição da demanda ao longo do tempo, diminuindo os picos de demanda, para um maior aproveitamento dos espaços públicos com menor fluxo, em prol de uma visita de qualidade aos atrativos da cidade, mantendo preservado o patrimônio.

O *zoneamento* é mais uma viável forma de controle, já utilizada em cidades brasileiras como Parati, conforme anteriormente citado. Essa forma cerceia o espaço da cidade em áreas e, assim, define as atividades permissíveis nesses locais. Caso essa possibilidade fosse implantada na cidade de Ouro Preto, suprimiria a alma da cidade, uma vez que tem-se mantido atualmente o convívio com os moradores e o comércio ativo, em pleno centro histórico. Duas vezes, em anos anteriores, por motivo de acidentes freqüentes, a Rua da Escadinha em Ouro Preto (conforme citado por meio das reportagens) teve seu trânsito impedido, o que gerou grandes reclamações, principalmente da parte de seus moradores. Contudo, em função de providências necessárias à preservação do sítio histórico, a cada ano que passa, esses habitantes devem fazer concessões em função da manutenção desse bem, de valor insubstituível.

Alguns economistas apontam desvantagens da política de “comando e controle”, que foram destacados por Barros (2008):

- economicamente são ineficientes porque não consideram as diferentes estruturas de custos dos agentes privados para redução de poluição, em nosso caso leia-se impacto;
- têm custos administrativos muito elevados, pois envolvem o estabelecimento de normas e/ou especificações por agências oficiais, bem como um forte esquema de fiscalização;
- criam barreiras à entrada de novas empresas; a concessão de licenças não comercializáveis tende a perpetuar a estrutura de mercado existente;
- após atingir o padrão ou que a licença seja concedida, o poluidor não é encorajado a introduzir novos aprimoramentos tecnológicos (anti-poluição);
- podem sofrer influência de determinados grupos de interesse.

## **Preço**

Uma das formas em que o preço pode aparecer para regular o fluxo de visitantes é por meio de taxas, impostos e\ou multas. O voucher de Bonito-MS é um exemplo de taxa utilizado para esse fim.

Para esse diagnóstico utilizaremos a análise dos gráficos a seguir, criados a partir da combinação dos dados de visitação ao Museu da Inconfidência em Ouro Preto – MG, durante os anos de 2003 a 2005, os quais serão analisados considerando os principais eventos da cidade, a partir de um estudo do Instituto Estrada Real.

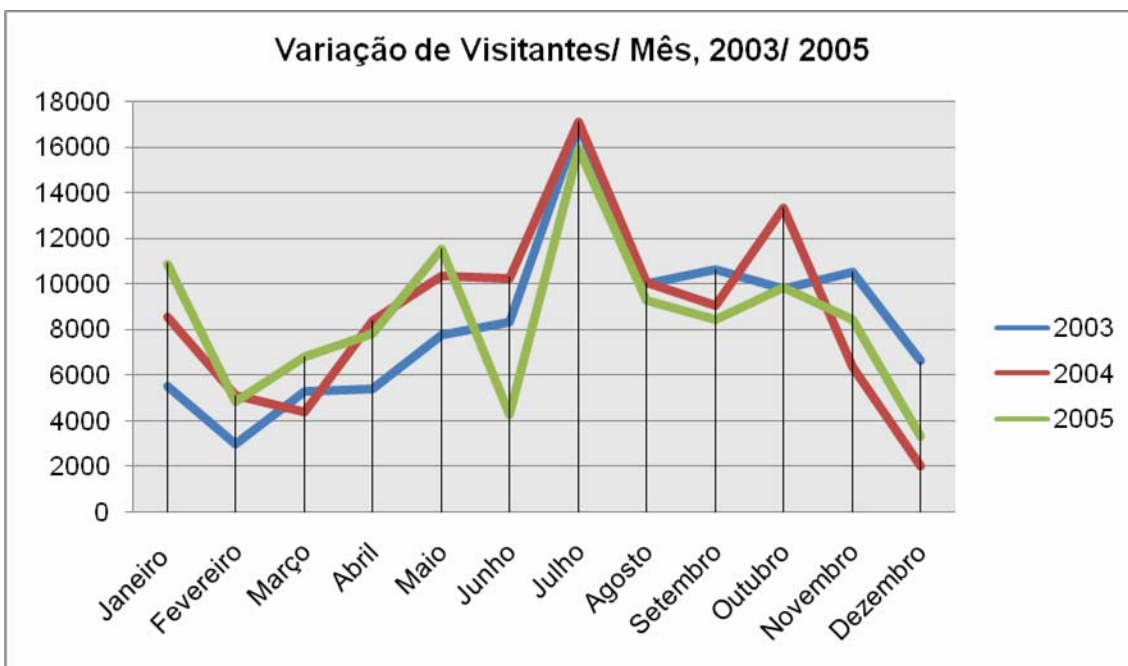


Gráfico 05: Variação de Visitantes/ Mês Museu da Inconfidência, 2003/ 2005.  
 Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Museu da Inconfidência - Ouro Preto, 2003-2005.<sup>39</sup>

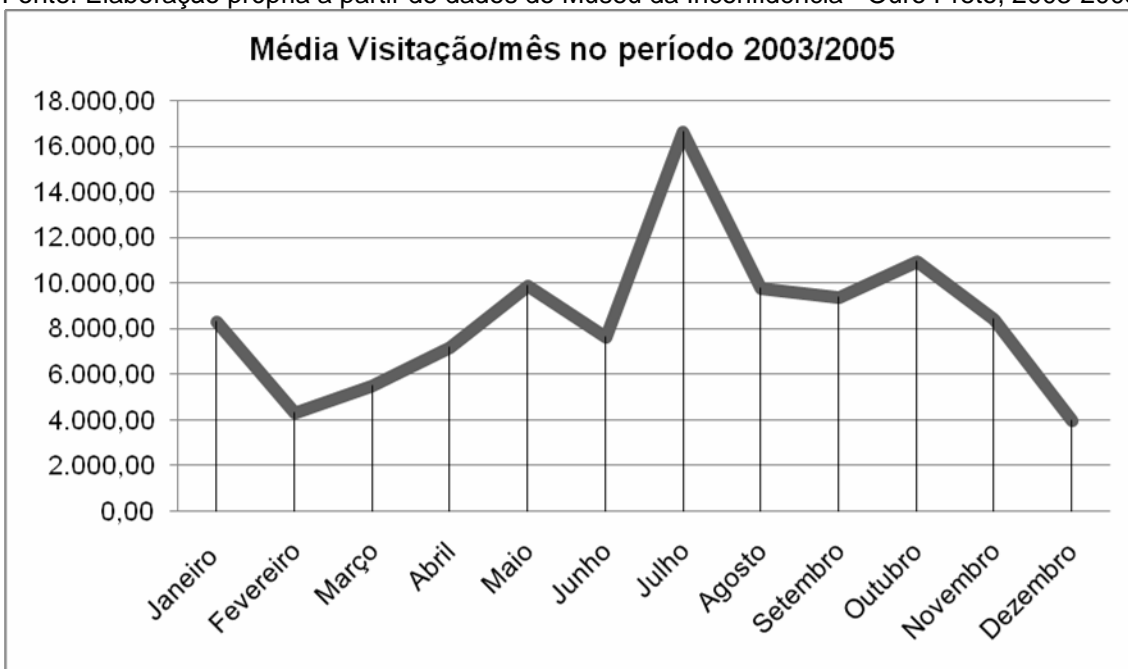


Gráfico 05: Média Visitação/mês Museu da Inconfidência no período 2003/2005.  
 Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Museu da Inconfidência - Ouro Preto, 2003-2005.<sup>40</sup>

<sup>39</sup> Ver dados completos utilizados para elaboração do gráfico em tabela, anexo 02.

<sup>40</sup> Ver dados completos utilizados para elaboração do gráfico em tabela, anexo 02.



Os principais eventos da cidade de Ouro Preto-MG somam um total de 11 acontecimentos ao longo do ano, são os seguintes, de acordo com dados da planilha “resumo de informações turísticas de Ouro Preto” oriundos do Instituto Estrada Real<sup>41</sup>, eles se dividem em:

- **Carnaval** – 05 dias do mês de fevereiro ou de março em função do calendário (para esse estudo definiremos fevereiro);
- **Semana Santa** – 03 dias do mês de março ou abril, em função do calendário (para esse estudo definiremos março, devido ao fato de ocorrer 40 dias após o carnaval);
- **21 de Abril** – 03 dias do mês de abril;
- **1º de maio** - 03 dias do mês de maio;
- **Corpus Christi** – 04 dias do mês de junho;
- **Cine OP** – 06 dias do mês de junho;
- **Festival de Inverno** – todo o mês de julho;
- **Tudo é Jazz** – 04 dias do mês de setembro;
- **Festa do 12** – 04 dias do mês de outubro;
- **Fórum das letras** – 04 dias do mês de novembro;
- **Reveillon** – 01 dia de janeiro (considerando o fato de ser um mês de férias no Brasil).

Com a apresentação desses dados é possível verificar que, basicamente, só não ocorrem eventos no calendário da cidade nos meses de agosto<sup>42</sup> e dezembro. No entanto, dezembro por ser mês de férias já exerce grande atratividade de turistas, mesmo sem possuir eventos. Essa variedade de eventos se dá porque a gestão pública e a iniciativa privada caminham juntas rumo ao objetivo de criar e consolidar evento ao longo de todo o ano. A média de dias ocupados por programações em eventos no mês é de 06 dias, sendo esses os eventos do calendário fixo da cidade,

---

<sup>41</sup> Dados disponíveis no anexo 01.

desconsiderando os eventos particulares que são realizados de forma privativa no Centro de Artes e Convenções de Ouro Preto. Da relação de eventos citados, alguns podem se utilizar do espaço do Centro de Artes e Convenções de Ouro Preto em algum momento.

Em relação ao tipo de público que freqüenta os eventos listados, é importante salientar que é muito variado. O carnaval atrai grande público jovem. Por outro lado, a Semana Santa pessoas de mais idade, com o objetivo de participar dos rituais católicos. O público que freqüenta a festividade de 21 de Abril é um público patriótico, vem a cidade por causa do evento organizado pelo Governo do Estado de Minas Gerais, para entrega de medalhas a personalidades públicas de destaque. Já o 1º de Maio é freqüentado por militantes de partidos políticos que buscam, na maioria das vezes, reivindicar alguma causa da luta trabalhista. São milhares de pessoas durante todo o dia, os ônibus que os levam a cidade, formam uma quilométrica fila ao longo da estrada de acesso. O evento de Corpus Christi, por também ser promovido pela Igreja Católica, atrai um público semelhante ao da Semana Santa.

Outro evento, o mais recente dentre eles, é o Cine OP. A primeira mostra de cinema na cidade ocorreu em 2006, devido a isso seu público ainda não pode ser bem definido. O Festival de Inverno ocorre durante todo o mês de julho e reúne atividades múltiplas, no formato de um fórum das artes, possui freqüentadores diversificados e ampla participação dos moradores locais. Nos dias dedicados ao “Tudo é Jazz” a cidade se torna a capital do jazz e o público específico são os amantes desse gênero musical. Essas três programações são eventos que difundem principalmente a arte, em suas variadas manifestações.

A Festa do 12<sup>43</sup>, possuidora de muita fama e em função dessa atrai jovens que desconhecem seu significado: o 12 de outubro passou a ser data para o público jovem ir a cidade. No entanto esse evento comemora o aniversário da Escola de Minas, vinculado a Universidade Federal de Ouro Preto, seu objetivo é reunir alunos

---

<sup>42</sup> Se o carnaval ocorrer em março, o mês de fevereiro também ficará sem evento, para considerações desse estudo fixamos o carnaval em fevereiro.

e, principalmente, ex-alunos, que retornam a cidade, para comemorar em repúblicas e em um grande baile. Porém são festas produzidas somente para esse público, por isso os outros visitantes que vão a cidade, sem saber disso, fazem sua própria festa nas ruas. No mês seguinte acontece o Fórum das Letras, cuja criação tem a intenção de promover o diálogo entre autor e público participante, valorizando a importância da cidade, que tem sido receptora de escritores de várias escolas literárias ao longo da história. Seus participantes são aqueles que se interessam pela arte da literatura em suas variadas facetas.

O último evento listado é o réveillon, que não é uma festividade pública em Ouro Preto, geralmente são feitas festas em determinados meios de hospedagem e/ou em clubes da cidade. É importante ressaltar, que em todos os eventos há a participação de moradores locais.

---

<sup>43</sup> Ver comentário sobre o evento em entrevista da assessora da Secretaria de Cultura e Turismo, em anexo.

## Análise de dados

Analisando de forma associada os gráficos 04 e 05 e o calendário de eventos já apresentados, é possível traçar um **perfil da sazonalidade** da cidade de Ouro Preto-MG tomando como base o fluxo de turistas, ao longo do ano, em um dos principais atrativos da cidade situado na praça central, que dispõe desses dados compilados, o Museu da Inconfidência.

No gráfico 04, “Média Visitação/mês no período 2003/2005, Museu da Inconfidência, é possível inferir em uma análise mês a mês que:

- *Janeiro* tem fluxo considerável por ser um mês de férias, principalmente, escolares, apesar de ter somente um dia ocupado por evento;
- O gráfico apresenta uma queda de fluxo de visitantes no mês de *fevereiro* em relação a janeiro. Entretanto acredita-se que esse dado pode não condizer com a realidade, haja vista que o tipo de turista que frequenta a cidade nesse mês, vindos principalmente para as festas de carnaval, pode não ter visitado o museu. Sendo assim não foi considerado na pesquisa. Há que se buscar forma mais eficaz de obter esse dado;
- No mês de *março* a demanda tem um ligeiro acréscimo. Certamente, nesse caso, o evento da Semana Santa tem influenciado essa demanda;
- Observa-se também um ligeiro acréscimo no mês de *abril*;
- Em *maio* tem-se a ampliação do fluxo de visitantes a um pico superior ao do mês de janeiro;
- Em *junho*, o fluxo volta a diminuir sensivelmente.
- Ocorre grande crescimento no mês de *julho*, seguramente influenciado pelo Festival de Inverno. É importante também considerar o período de verão europeu, são meses que certamente geram impacto positivo na

demanda, devido ao constante fluxo de visitantes estrangeiros à cidade considerada patrimônio da humanidade;

- Em *agosto* a demanda volta a sofrer queda, estabilizando-se em patamar similar ao do mês de maio, é importante lembrar que nesse mês não há eventos;
- Há um ligeiro decréscimo em *setembro*, apesar da presença de evento de quatro dias nesse mês;
- Em *outubro* a demanda tem acréscimo, influenciada, sobretudo, pelo evento do 12 de Outubro que atrai participantes e não-participantes;
- No mês de *novembro* ocorre um decréscimo em relação ao mês anterior, mesmo com o acontecimento de evento consolidado;
- O mês de *Dezembro* atinge o nível de menor demanda no ano.

Diante dos dados apresentados, é possível estabelecer para a cidade de Ouro Preto, como alternativa de política pública via instrumentos econômicos, a *taxação/tributação* a atrativos turísticos, em função de um perfil de sazonalidade, objetivando o controle do fluxo de turistas/visitantes. Exemplificando, seria possível pensar em tarifas com valor duplicado, aplicadas a visitação de atrativos turísticos do local em épocas de maior fluxo na cidade. Esse instrumento deve ser criado por meio de aparato do estado, via legislação.

Todavia, para que esse não seja um elemento de exclusão social, poderiam ser criados *subsídios* que forneçam condições de que o visitante potencial, de menor poder aquisitivo, visite a cidade e contribua com um menor impacto, indo a cidade em épocas de menor fluxo. Uma forma seria pensar em subsídios no meio de hospedagem, no período de baixa temporada poderia ser cobrado 1/3 do valor pago em alta, ou algum outro valor. O objetivo é incentivar positiva e negativamente a demanda, de acordo com o fluxo já existente, a fim de distribuir a demanda ao longo do tempo.

O sistema de *licenças negociáveis* também é outra forma que pode ser adotada para ajuste da demanda turística em Ouro Preto. Esse mesmo instrumento

foi utilizado na cidade de Caldas Novas, no estado de Goiás, quando ocorreram problemas com a queda de temperatura de suas águas térmicas, e, por isso, precisaram controlar e diminuir o número de visitantes. Pensando em um número “ideal” de visitantes para cada localidade, poderia ser proposta uma contagem na “porta” de entrada da cidade, a fim de controlar o fluxo. Essa forma é complexa, em se tratando da fiscalização que demandaria, mas sobretudo pelo inconveniente de se chegar ao número limite de visitantes, tendo que, a partir daí, impedir o acesso à cidade aos demais interessados.

Desconsiderando essa necessidade de contagem per capita, percebe-se que o sistema de licenças negociáveis pode ser aplicado para o controle do número de visitantes, via controle dos atendimentos feitos nos estabelecimentos da cidade, visto que o turista tem algumas necessidades básicas na destinação visitada. Em se tratando da rede hoteleira, pode-se pensar no funcionamento a partir da licença de hospedar um determinado número de pessoas, por meio de cotas fornecidas a cada meio de hospedagem da cidade, pela administração municipal, após uma pré-avaliação. Caso fosse necessário, seria possível que um estabelecimento comprasse cotas de outro, que não estivesse hospedando naquele período. Dessa forma, para aqueles estabelecimentos que vendessem cotas, seria interessante/lucrativo permanecer com quartos vazios e receber pela venda do direito de hospedar. Esse sistema pode ser pensado a partir da organização de pousadas, hotéis, restaurantes, e/ou demais tipos de estabelecimentos.

Por fim, pode-se afirmar que essas seriam as alternativas via instrumentos econômicos que ajudariam no controle do fluxo de visitantes na cidade histórica de Ouro Preto-MG, partindo da análise de suas peculiaridades e restrições.

## Ponderações

Uma demonstração de que há demanda maior do que oferta, em cidades históricas, é a super capacidade de visitação, que fatidicamente diminui a qualidade da visitação/experiência. A proibição de uso de veículo próprio nas cidades históricas, como ocorre em Brujas, pode causar certo desconforto e insatisfação ao visitante, entretanto são medidas que diminuem sensivelmente o impacto do excesso de fluxo na região.

O poder público deve estar preparado para formular políticas públicas com o objetivo de controlar a demanda, de forma equilibrada, ou seja, demonstrando o interesse em proteger o patrimônio e que, de preferência, tenha o apoio da população e/ou dos turistas envolvidos, a fim de que elas funcionem efetivamente, ao terem aceitação. No Brasil, vimos que as leis simplesmente impostas são rejeitadas e na maioria das vezes são descumpridas.

Na busca por definirmos qual instrumento pode ser mais adequado ao controle do fluxo de visitantes, deve-se levar em consideração as especificidades de cada cidade histórica, o contexto social, político e econômico inserido deve ser analisado. Segundo Barros (2008), os critérios de escolha do instrumento de política adequado envolvem a consideração da eficácia relativa de cada alternativa, o tempo requerido para que os efeitos comecem a surgir e as restrições para o seu uso.

Desse modo, pode-se concluir que para a cidade de Ouro Preto seria necessária uma combinação de políticas em prol do controle do fluxo de visitantes, a fim de preservar e manter o seu patrimônio, conforme as alternativas discutidas anteriormente. A cidade já possui mídia espontânea que a vende e, conseqüentemente, atrai turista de todo o mundo. Pensando e planejando a capacidade de carga turística de Ouro Preto, constatamos não ser preciso criar vários picos de fluxo, oriundos da concepção de vários eventos ao longo do ano. O fluxo existente precisa ser distribuído, ao longo de todo o ano, talvez em função do estudo do perfil dos turistas que a cidade recebe ou que quer vir a receber.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

É evidente a existência da dificuldade de controle do fluxo de visitantes em cidades históricas em todo o mundo, haja vista que o fluxo excessivo nessas cidades compromete a experiência do visitante e também o atrativo, ao provocar deteriorização excessiva e constante. Mas especificamente no Brasil, ainda não existe preocupação direta com o controle de fluxo turístico nessas cidades, ou seja, a capacidade de carga turística em cidades históricas ainda é uma questão a ser pensada, discutida e planejada.

Considerando que a continuidade da atividade turística em cidades históricas dependa da existência dos atrativos que essas possuem, de valor irreparável, é iminente a necessidade de planejamento, para que sejam tomadas providências que privilegie a proteção ao patrimônio, o mais rápido possível.

Como a proposta do trabalho foi encontrar alternativas de controle de fluxo de visitantes, via instrumento econômico, para o espaço da cidade como um todo e não somente baseada em seus atrativos, essa especificidade envolveu discussões sobre as facilidades e as dificuldades em relação ao ajuste do uso do espaço urbano da cidade, haja vista que limitar o número de visitantes\turistas em área delimitada é mais fácil do que limitar o acesso a uma cidade, ou seja, limitar quantitativamente por meio de instrumento legal.

Esse estudo possibilitou a compilação de literatura a respeito, além de análise comparativa prática, a partir do estudo de Veneza e de Bonito. Esses dois casos aprendidos são tomados como alternativas possíveis para o controle do fluxo de pessoas, respectivamente via quantidade e preço. O panorama brasileiro estudado através da realidade da cidade de Ouro Preto-MG, permite antever a situação, evitando degradação por meio de políticas públicas de prevenção.

A análise dos instrumentos econômicos, via política pública flexibiliza as possibilidades. Pode-se pensar em controle via um sistema de licenças negociáveis nos diversos serviços que são prestados na cidade, ou ainda via taxação em atrativos, nos períodos de grande fluxo turístico. É importante ressaltar que o “valor a ser pago”, para a conservação dos atrativos, deve ser dividido por todos que



reconhecem seu valor. Ao pensar na alternativa taxaço, num primeiro momento há a repulsa, mas atentando-se a necessidade de controle dos impactos causados aos bens patrimoniais, impactos esses que possui também um valor, essa barreira é transposta. A expulsão das pessoas de dado local, muitas das vezes tem relação com o aumento do preço, assim a maior preocupação em relação ao uso dessa alternativa é de que haja a total elitização do destino em prol da preservação, evitando isso, temos como alternativa a mudança do hábito da visitaço para períodos de menor fluxo turístico, ou ainda por meio da implantação de taxas diferenciadas que permitam a visita dos menos favorecidos economicamente.

As alternativas quantitativas são inibidoras de demanda, sendo também não ideais, por gerarem a necessidade do uso de grande aparato para fiscalizaço, muitas vezes não disponível, além de cercearem o direito de ir e vir das pessoas na cidade. É preciso pensar: como seria feito e quais seriam os critérios adotados para impedir a visita a partir de tal número de pessoas? Questões assim são mais facilmente respondidas e calculadas quando se trata de espaços fechados, por exemplo em parques e reservas, entretanto no ambiente da cidade, como é a proposta do trabalho, outros fatores tem que ser levados em consideraço, que não o quantitativo.

Questões de igual importância e de valor subjetivo, tais como o valor da experiência adquirido com a visita e\ou a qualidade da visita, devem ser levados em consideraço.

Partindo do pressuposto de que todo tipo de turismo gera algum tipo de impacto, o planejamento deve prever a situaço atual instalada, para que baseado na realidade ações sejam propostas em prol da salvaguarda do atrativo principal, o patrimônio. O excesso de visitantes em determinada destinaço pode comprometer seus atrativos, sendo possível inclusive que o fluxo turístico seja inibido com o passar do tempo.

A grande questão desse trabalho foi buscar responder como ajustar demanda e oferta, priorizando a conservaço do atrativo, evitando gerar exclusão social, haja vista a existência de “custos sociais” no uso desse território para fins turísticos.

Uma alternativa viável seria a destinação turística definir que tipo de turista está preparado e quer receber, definindo esse perfil a localidade traçaria as metas de gerenciamento da atividade em função dos visitantes, podendo inclusive traçar ações para o controle do fluxo no calendário.

Sendo assim é possível afirmar que um bom *gerenciamento do perfil de turistas* que visita a cidade, bem como o estudo da demanda potencial, junto a escolha do tipo de turista que a cidade deseja receber, garantirá as cidades históricas leituras de seu fluxo turístico e considerações importantes em forma de dados, a serem usados no planejamento turístico local. É preciso também considerar o *marketing* da cidade, reconhecendo que esse seja responsável por gerar a “super procura”, que sobrecarrega a infraestrutura local. A cidade estudada, Ouro Preto, tem mídia espontânea e isso mantém o fluxo turístico da cidade ativo durante todo o ano, entretanto a administração local ainda busca parceria para divulgação em alguns momentos.

No Brasil, de um modo geral, a prioridade não é conter a demanda, e sim gerar demanda, objetivando aumentar procura pelo destino Brasil. Em se tratando de turismo cultural, o objetivo é o mesmo. Entretanto, em prol de alternativas mais sustentáveis, temos como outra possibilidade viável a *diversificação dos atrativos*<sup>44</sup>, tipos e fins. O maior problema é a concentração do fluxo em determinada área, com o uso da diversificação dos atrativos, é possível pensar em rotatividade das áreas visitadas, por meio de um planejamento e da divulgação das diversas possibilidades para dada região.

Atualmente nas cidades históricas, considerando o desajuste entre demanda e oferta é mais prudente pensar em formas de distribuição da demanda ao longo do tempo, em oposição à elaboração de mais eventos para o calendário. Por exemplo, em Ouro Preto percebe-se calendário de evento estabelecido durante quase todo o ano, além do grande potencial para turismo de aventura, ainda pouco explorado.

Um levantamento de dados criterioso e específico de cada cidade, em relação a seu *fluxo turístico* e seu *perfil de sazonalidade* também pode possibilitar que sejam

---

<sup>44</sup> Argumento inclusive citado por dirigentes locais entrevistados.

feitas projeções futuras, em prol de um melhor planejamento do desenvolvimento turístico dessas.

É preciso admitir que há desajuste contraditório entre a necessidade de preservar e o estímulo recorrente por atividades turísticas intensas. As leis de salvaguarda ao patrimônio são descumpridas e esse fica exposto à degradação. A preservação surge como um “mal necessário” a manutenção das atividades turísticas em cidades turísticas, considerando que esse patrimônio é o atrativo principal, irreparável. A saída é buscar alternativas conciliatórias, não puramente restritivas, mais opções sensíveis às necessidades de cada cidade.

Completamos, entendendo ter sido possível identificar alternativas para a solução do problema, controle do fluxo de visitantes em cidades históricas, a partir dos estudos empíricos apresentados nesse trabalho. Essas escolhas darão subsídio à formulação de políticas públicas para as cidades históricas, por meio de mecanismos de preço e/ou de mercado. Apesar disso, admitimos a necessidade de continuidade de estudo do assunto, em função da dificuldade encontrada em conseguir delimitar métodos específicos ao controle de fluxo excessivo de turistas em cidades históricas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACCIOLY, Ana Paula Corrêa. **Uso da capacidade de suporte ecoturística como ferramenta de gestão ambiental: o caso da zona de uso intensivo do parque nacional de Brasília/DF**. Dissertação de mestrado integrante do Programa de Pós-graduação em Economia, Mestrado em Gestão Econômica do Meio Ambiente – Universidade de Brasília. Brasília, DF, agosto/2004.

ALMEIDA, Maria Geralda de. **A produção do ser e do lugar turístico**. In: José Borzacchiolo da Silva, Luiz Cruz Lima & Denise Elias (orgs.). *Panorama da Geografia Brasileira I*. São Paulo: Annablume, 2006, pp. 109-122.

ARCHER, Brian & COOPER, Chris. **Os impactos positivos e negativos do turismo**. In: Willian F. Theobald (org.). *Turismo Global*. São Paulo: SENAC, 2002, pp. 85-102.

BARROS, Marta Cristine Peres. Ensaio da disciplina IEGA, tema “**Instrumento de Política Ambiental**”. Centro de Estudos em Economia, Meio Ambiente e Agricultura, Universidade de Brasília, 2008.

BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. 6ª ed. atual, São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2001.

BEZZON, Lara Crivelaro (org.). **Guia prático de monografias, dissertações e teses: elaboração e apresentação**. Campinas, SP: Editora Alínea, 2004.

BIMONE, Salvatore; PUNZO, Lionello F. (assisted by Caterina Pisani). **How many are too many (tourists)? Tuscan Cities**. Observatory for Sustainable Tourism. University of Siena in Grosseto. [s.d]

BORG, Jan Van de. **El Turismo y lãs ciudades artísticas: El caso de Venecia**. Instituto de Estúdios Turísticos, Secretaría General de Turismo. *Revista Estúdios Turísticos*, nº 126, 1995, pp. 79-90.

BRAMWELL, Bill. **Selecionando instrumentos de política para o turismo sustentado**. In: Willian F. Theobald (org.). *Turismo Global*. São Paulo: SENAC, 2002, pp.375-391.

BRASIL, Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo 2007/2010**. DF, 83p.

BRASIL, Ministério do Turismo. **Programa de Regionalização do Turismo: Roteiros do Brasil**. Brasília, 2004 (Diretrizes Operacionais 61p. e Diretrizes Políticas 32p.).

BRITO, Marcelo. **Las ciudades históricas como destinos patrimoniales: potencialidades y requisitos**. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Geografía e Historia, Departamento de Geografía Humana, grupo de Investigación "Turismo, Patrimonio y Desarrollo", supervisión Miguel Ángel Troitiño Vinuesa, diciembre de 2007, 205 p.

CAMARGO, Haroldo Leitão. **Patrimônio histórico e cultural**. São Paulo: Aleph, 2002. (Coleção ABC do Turismo)

CASTILLO, Carlos Enrique Aragon. **Desenvolvimento para a conservação: alternativa sustentável e custo efetiva para a Amazônia**. Dissertação de mestrado em Economia, Gestão Econômica do Meio Ambiente do Programa de Pós-Graduação em Economia - Departamento de Economia da Universidade de Brasília, Orientador: Prof. Dr. Jorge Madeira Nogueira, 2003, 106 p.

CHIO, Fernanda Ming Netto. **Conta Satélite do Turismo (CST): instrumento metodológico para o desenvolvimento do Turismo**. Monografia(especialização) – Economia para o Turismo. Universidade de Brasília, Centro de Excelência em Turismo, 2006, Orientador: Jorge Madeira Nogueira, Brasília, 2006, 93 p.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. Tradução de Luciano Vieira Machado. 3.ed. – São Paulo, Estação Liberdade: UNESP, 2006.

COOPER, Chris et al. **Turismo – princípios e práticas**. Tradução Roberto Catardo Costa. 2.ed., Porto Alegre: Bookman, 2001.

**DESTINO MINAS** - Ouro Preto, uma maravilha do Brasil. Revista Viagens Gerais, ano 1, n.8, novembro de 2007, p. 16-21.

Diário de Ouro Preto. Ouro Preto e Mariana, 14 de nov. de 2008, ano IV, nº 1114, **Fatos e fotos da semana**, p.08. (jornal)

Estudo de competitividade dos 65 destinos indutores do desenvolvimento turístico regional - **Relatório Ouro Preto**. Ministério do Turismo, SEBRAE e Fundação Getúlio Vargas, 2008. (citado na p. 23)

FARIA, Dóris S. de. e CARNEIRO, Kátia Saraiva. **Sustentabilidade ecológica no turismo**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2001.

FIELD, Barry. **Análisis de Política Ambiental**. In: Economia Ambiental. Uma Introdução. Santafé de Bogotá: McGraw- Hill, 1997, sección IV, cap.9/10/11/12 e 13, p. 210-310.

GRAMMONT, Anna Maria de. **Ouro Preto: problemas de um patrimônio histórico no início do século XXI**. Itajaí: Turismo – Visão e Ação – vol. 8, n.3, p. 455-467, set./dez. 2006.

HERNÁNDEZ, Maria García. **Turismo y médio ambiente em ciudades históricas. De la capacidad de acogida turística a la gestión de los flujos de visitantes.** Anales de Geografía de la Universidad Complutense, Madrid, 2000, 20: 131-148.

INSTITUTO ESTRADA REAL. **Pesquisa de Demanda na Estrada Real: objetivos e etapas**, Belo Horizonte, julho de 2006. (citação p.17)

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica.** 6ª ed. São Paulo, Atlas, 2006.

\_\_\_\_\_. **Metodologia do trabalho científico.** 7ª ed. São Paulo, Atlas, 2006.

LOURENÇATTO, Érika Braga. **Uma nova abordagem para a avaliação de políticas de gestão de resíduos perigosos: análise da eficácia dinâmica estendida.** Dissertação de Mestrado em Gestão Econômica do Meio Ambiente do Programa de Pós-Graduação em Economia – Departamento de Economia da Universidade de Brasília, por intermédio do Centro de Estudos em Economia, Meio Ambiente e Agricultura (CEEMA). Orientadora: Prof. Dra. Denise Imbroisi, 2006.

Metodologia GUT – Gravidade, Urgência e Tendência. **Relatório Ouro Preto.** Ministério do Turismo – Programa de Regionalização do Turismo, Roteiros do Brasil, 2008.

MURPHY, Peter E. **Turismo e Desenvolvimento Sustentado.** In: THEOBALD, Willian F(org). Turismo Global. 2ed. Senac. SP, 2002.

MURTA, Stela Maris; GOODEY, Brian. **Interpretação do patrimônio para o turismo sustentado: um guia.** SEBRAE (MG), Belo Horizonte: 1995, 114p.

NETO, Diderot Lineu Nascimento. **Capacidade de carga turística como indicador do planejamento turístico. Análise de sua utilização em uma unidade de conservação: o caso da Fazenda Vagafogo no município de Pirenópolis (GO).** (Dissertação de Mestrado), Curso de Pós-graduação em Geografia, Universidade de Brasília, 2008. 128 p.

NOGUEIRA, J. M.; PEREIRA, R. R. **Critérios e Análise Econômicos na Escolha de Políticas Ambientais.** Brasília: UnB/NEPAMA, 1999, 20 p.

OLIVEIRA, Fernando Vicente de. **Capacidade de carga nas cidades históricas.** Campinas, SP: Papyrus, 2003 (Coleção Turismo).

**PATRIMÔNIO PROTEGIDO.** “Estado de Minas”, caderno Gerais, segunda-feira, 07 de abril de 2008, p. 23.

PIRES, Mário Jorge. **Lazer e turismo cultural**. São Paulo: Ed. Manole. 2ª edição, 2002.

PIRES, Paulo dos Santos. **“Capacidade de carga” como paradigma de Gestão dos Impactos da Recreação e do Turismo em Áreas Naturais**. Turismo em Análise, v. 16, n.1, p. 5-28, maio 2005.

PLANO HORIZONTE. **Plano de Marketing Turístico de Belo Horizonte**. Relatório Final Chias Marketing, 2007

RUSCHMANN, Doris V. de M. **Turismo e Planejamento sustentável: A proteção do meio ambiente**. 10ª edição. Campinas. SP: Papirus, 2003.

SANTOS, Milton. **Do meio natural ao meio técnico-informacional**. In: A natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: HUCITEC, 1996, pp. 186-192.

SILVA, Aryella Mascarenhas da. **Representação do triunfo eucarístico em 2006: relevâncias para a comunidade de ouro preto e para o turismo**. Artigo publicado no 2º Cultur e IV Seminttur - UESC, 12 a 14 nov. 2008 em Ilhéus-BA

THEOBALD, Willian F. (org). **Turismo Global**. 2ed. Senac. SP, 2002.

**TRÂNSITO RESTRITO EM OURO PRETO**. “Estado de Minas”, 04 de junho de 2008.

TRIGUEIRO, Karla. **Novas tendências do consumidor de turismo na nova economia**. Artigo apresentado e premiado como o melhor na III Semana de Estudos Turísticos da UFOP, 2008.

VIEIRA, João Francisco Leite. **Voucher Único – um modelo de gestão da atividade turística em Bonito – MS**. Dissertação de mestrado em desenvolvimento local, da Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande – MS, março/2003.

WILLIAMS, Peter W.; GILL, Alison. **Questões de gerenciamento da capacidade de carga turística**. In: Willian F. Theobald (org.). Turismo Global. São Paulo: SENAC, 2002, pp.245-260.

### **Revistas e sites consultados**

**Caminhão mata em Ouro Preto**. Disponível em:  
<[www.otempo.com.br/otempo/noticias/?IdNoticia=72666](http://www.otempo.com.br/otempo/noticias/?IdNoticia=72666)>. Acesso em 15 abr. de 2008.

**Chafariz restaurado é destruído em Ouro Preto.** Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/brasil/interna/0,,OI135483-EI306,00.html>>. Acesso em 19 dez. de 2008.

**Experiências de Paraty são compartilhadas em evento.** Disponível em: <<http://www.revistamuseu.com.br/>>. Acesso em: 01 de jul. 2008.

**IBGE – Dados de Ouro Preto, Mariana, São João Del Rei e Diamantina.** Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em 27 de jan. 2009.

**JUSTIÇA RESTRINGE ÔNIBUS NO CENTRO DE OURO PRETO.** Disponível em: <[http://www.uai.com.br/UAI/html/sessao\\_2/2008/06/17/em\\_noticia\\_interna,id\\_sessao=2&id\\_noticia=67581/em\\_noticia\\_interna.shtml](http://www.uai.com.br/UAI/html/sessao_2/2008/06/17/em_noticia_interna,id_sessao=2&id_noticia=67581/em_noticia_interna.shtml)>. Acesso em 17 jun. 2008.

**OURO PRETO, breve apresentação histórica do município.** Disponível em: <<http://www.ouropreto.mg.gov.br/acidade/historia.php>>. Acesso em: 17 de dez. 2008.

**PLANO NACIONAL DE TURISMO 2007/2010.** Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br>>. Acesso em 17 de dez. 2008.

**POLÍTICA ESTADUAL DE TURISMO – MG.** Disponível em: <<http://www.turismo.mg.gov.br>>. Acesso em 17 de dez. 2008.

**PROGRAMA MONUMENTA.** Disponível:< <http://www.monumenta.gov.br/site/>>. Acesso em: 28 de jan. 2009.



## APÊNDICES

### Apêndice 1 – Transcrições de entrevistas em secretarias municipais da Prefeitura de Ouro Preto

#### A. entrevista com o Sr. Gabriel Simões Gobbi – Secretário Municipal de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano de Ouro Preto, a primeira a ser realizada.

**Pesquisadora:** Queria saber se tem alguma ação nessa linha de capacidade de carga?

**Entrevistado:** quando cê ta falando nessa linha de capacidade de carga, eu acredito que cê ta falando do tráfego, do transito, não é isso? Na cidade? É, eu acho que é importante você ter conhecimento de um histórico sobre isso, o que ocorreu. É, através do programa Monumenta, que é um programa que foi feito em parceria com o governo federal e o município em 2001, na verdade em 2000; em 2001 começou; uma das ações que esse programa, que é de revitalização de centros históricos, através do Ministério da Cultura, e e e com participação do BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento -, foram previstas várias ações, desde restauração de imóveis até estudos e projetos. Um, uma das ações chamava-se “estudo do tráfego em Ouro Preto”, é, esse estudo do tráfego em Ouro Preto, ele foi patrocinado pelo programa e pra isso foi contratado uma empresa especializada em trânsito e transporte que chama-se Tectran. É uma empresa que dá consultoria pra todo o estado de Minas Gerais e até fora do estado de Minas Gerais, ela é especializada nessa área, e ela então fez um estudo do tráfego em Ouro Preto. Tanto na parte, no que se refere a sinalização, quanto na circulação de veículos, quanto estudo de carga e de transporte coletivo. Então foi um estudo bastante abrangente, que gerou um relatório, que eu vou até te arrumar esse relatório, uma cópia dele, porque eles analisam toda a situação. Bom, no que se refere especificamente a questão do trânsito pesado, que é o que implica em carga é, ficou muito claro de que independente dos prejuízos que possam ou não ser causados ao

patrimônio, decorrente de vibrações, ou decorrente da da da do sistema viário que não é adequado ao tráfego mais pesado, é é um consenso, tanto entre os órgãos públicos quanto os órgãos privados responsáveis, de que Ouro Preto não comporta um tráfego pesado no seu interior, na parte que nós chamamos como a parte histórica da cidade. É, com relação a isso, é e baseados nesses estudos, tanto da Tectran, quanto no estudo feito pela Universidade Federal, pelo "GEIPOT", é um grupo, esqueci o nome da sigla, o estudo do GEIPOT, o Ministério Público, inclusive, instauro vários inquéritos pra poder verificar se isso estaria trazendo dano ao patrimônio. Decorrente de toda essa gama de estudos e também desses entendimentos e desses questionamentos, principalmente do Ministério Público Estadual, é, esse ano foi elaborado um termo de ajustamento de conduta entre o Ministério Público e a Prefeitura, no qual já se direcionou uma série de medidas visando minimizar esse impacto. É esse TAC, ele estabeleceu primeiro o que seria a carga pesada no centro histórico, ou seja, se definir isso de uma forma mensurável, então ficou estabelecido que veículo pesado e carga pesada estaria impedido de ter acesso, exceto em caso de condições excepcionais, é claro você tem exceções, mais em regra geral seriam todos aqueles veículos que tivessem uma capacidade de carga superior a sete toneladas e dimensões superiores a 8,5 de comprimento, 3,5 de altura e 2,8; nós podemos confirmar até esses dados, porque de cabeça assim até a gente confunde, e 2,8 de largura, ou seja, definiu-se que os veículos que extrapolassem essas medidas, seriam considerados um veículo de carga pesada e portanto estariam impedidos de circular dentro de uma área, que ficou definida como sendo, a área da zona de proteção especial da cidade. Porque a zona de proteção especial é aquela área da cidade definida pela lei de uso e ocupação do solo, entendeu, interna ao perímetro tombado, mas é aquela área que exige um cuidado maior, porque ela é que esta, é nessa área que estão concentrados o arruamento setecentista, aquele arruamento de 1700, ou seja, aquele arruamento original da cidade e também a maioria, ou grande, ou quase que grande totalidade das edificações históricas. Né, as casas, os monumentos e tudo mais. Então, esse ajuste foi feito, com isso já se minimizou muito, além disso esse TAC estabeleceu quais seriam os horários permissíveis de carga e descarga na cidade, pois isso também

não havia, então estabeleceu-se que a carga e descarga só poderia ser feita nos horários de 06 as 09h e de 19 as 22h, salvo exceções, ta certo. Com isso também, você não tem um trânsito cumulativo, por que nesses horários como a cidade ainda não tem um movimento comercial e de tráfego intenso, você minimiza o impacto dessa carga no centro histórico. E além disso outras medidas foram solicitadas, como o ordena, ordenamento do trânsito na Praça Tiradentes, é o que nós tamos fazendo agora.

**Pesquisadora:** O que está sendo feito na Praça Tiradentes?

**Entrevistado:** Ali, na Praça Tiradentes nós tamos fazendo uma reorganização do tráfego e do trânsito, porque a praça, ela estava desordenada na forma como os veículos chegavam e estacionavam. Então, a ideia é primeiro retirar grande parte do estacionamento da praça, fazendo com que ela tenha um processo de humanização, ou seja, que ela possa ser compartilhada pelas pessoas, hoje ela esta praticamente tomada pelos carros, então a ideia é que os carros tenham a sua possibilidade de acesso, em parte de estacionamento, mas que a praça fique mais disponibilizada para que as pessoas possam circular, para os turistas possam visitar e dê conforto e segurança, inclusive atendendo a lei de acessibilidade, é, das pessoas portadoras de necessidades especiais e os idosos. Então, com isso, nós tamos fazendo ali um passeio central, da estátua, entre a estátua e a Escola de Minas tá sendo feito um passeio central, onde os carro vão poder estacionar, porém não encostando um na frente do outro e impedindo a passagem das pessoas, então ficaria garantido o acesso das pessoas entre os carros, né, e em frente ao museu deve ser iniciado uma obra que vai eliminar o estacionamento em frente ao museu, deixando ali uma praça pública, de forma que as pessoas possam ali ficar, transitar e e e ficarem ali tranquilamente. Então, dessas forma, são as primeiras medidas né, mitigadoras do processo, da carga e do tráfego na cidade, porque hoje nós sabemos que o problema de tráfego, o problema de trânsito, o problema dos veículos, ele não é só nas cidades históricas, ele é no mundo todo, então, como você, a grande questão é como conciliar a necessidade do veículo com a necessidade das pessoas, né, de terem acesso nas cidades, de poderem circular nas cidades. E até o problema social que isso causa, nós percebemos claramente que você quando esta num veículo,

you do not have a social integration, the person gets out of the vehicle and the maximum that she does is to drive the car, she cannot stop the car and talk. So, the way to humanize the city, to make the city a center of social life for people, it is it is it is of its own, of its own security too, it is to create a balance, and you cannot do this without limiting traffic, the traffic, the own parking in the city.

**Pesquisadora:** Uma outra questão é o número de visitantes, é, tem um controle desse fluxo?

**Entrevistado:** Olha hoje isso através da Secretaria de Turismo, é que, e da Ourotran, porque a Ourotran é o órgão responsável por todo o trânsito e tráfego na cidade, né, é um departamento que tá vinculado hoje a Secretaria de Governo, e com o apoio da Guarda Municipal, que foi instituída, os guarda-municipais hoje tão recebendo um treinamento pra poder trabalhar nisso, então, esse número de veículos que afetam a cidade e a própria necessidade, eles estão expressos num primeiro momento nesse estudo que a Tectran fez, lá eles fizeram medições realmente técnicas, naquela época, é um estudo já de alguns anos...

**Pesquisadora:** num perímetro urbano?

**Entrevistado:** é dentro do perímetro, dentro da chegada aqui, onde eles analisaram o volume de veículos coletivos, o o o volume de de carros de passeio que acessaam, hoje eu não saberia te precisar porque taria, talvez o setor de turismo ou Ourotran tenham dados mais atualizados, mas o relatório tem, isso vai poder ser passado pra você, dos relatórios, esse anterior que deu origem a esse estudo do tráfego.

**Pesquisadora:** Eu vou conversar com eles também.

**Entrevistado:** Eu acho que seria importante, o Carlos da Ourotran.

**Pesquisadora:** E, algum dado de, do período de sazonalidade, assim de fluxos de turistas, tem esse dado?

**Entrevistado:** Olha, eu não sei se tem esse dado, mas com certeza deve ter alguma coisa, eu não sei aonde eles estariam, não na Secretaria de Patrimônio porque na verdade esse não é um dos nossos, uma das nossas competência transmitir isso.

**Pesquisadora:** O foco relacionado com a capacidade de carga pra secretaria, é esse em relação ao trânsito?

**Entrevistado:** É em relação às conseqüências que isso traz ao patrimônio, porque na verdade a Secretaria de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano é uma secretaria que tem as regras e as normas do desenvolvimento do município, né, na parte que se refere a parte urbanística, não a econômica, mas a urbanística e também a parte de proteção do patrimônio. É você verificar ações tanto de preservação, de conservação, mas também de ações que você possa, é é vamos dizer, melhorar as condições de acessibilidade dentro da cidade e tudo mais. Então a parte da carga recentemente por exemplo, houve uma grande dúvida por parte do Ministério Público, do impacto que estaria sendo causados pelos veículos coletivos, quando eles passam por exemplo ao lado de determinados monumentos, afinal, isso cause um dano ou não? Então foi solicitado pela Prefeitura, um estudo técnico, eles mediram o nível de ruídos e vibrações que isso causa, pra verificar se isso poderia estar causando algum impacto, o relatório que foi apresentado, ele realmente não constatou esse esse dano direto pelos coletivos, mas nós temos que levar em consideração que embora seja um estudo técnico, existem alguns pontos questionáveis na apresentação da conclusão desse estudo, um deles é porque na verdade muitas vezes o próprio veículo coletivo não causa esse impacto de imediato, mas a constância e o volume ao tempo disso é o que pode vir a causar, ou seja, é um efeito cumulativo, vamos dizer assim, né. E outra coisa também é que não informam os detalhes, tipo, por exemplo, será que a pressão dos pneus estaria correta? Será que os ônibus todos eles tem a mesma pressão? Será que isso não influencia no resultado? Então, de repente, por exemplo se um no dia da medição por exemplo, se os ônibus estavam calibrados corretamente ou até mesmo incorretamente, com menos libras do que seria o natural, será que isso não afetou o resultado? Então nós temos algumas questões que a gente tem uma certa dúvida, se o resultado estaria tão preciso assim. É claro que é um relatório técnico, e dentro desse resultado técnico a gente tem que ter uma credibilidade, porém também pode ter algumas dúvidas né, que acho que seria necessário ser sanadas. Então da nossa parte da Secretaria de Patrimônio, a nossa grande preocupação, tanto como o

trânsito, com o tráfego, com a ordenação ou com qualquer outra atividade é no sentido de nós verificarmos se isso pode vir a causar a curto, médio ou longo prazo um prejuízo ao patrimônio como um todo, e aí nós não estamos falando só dos monumentos, nós estamos falando das edificações, nós estamos falando do sistema viário, porque tudo isso reflete né, se você tem um impacto sobre o calçamento e esse calçamento ele começa a apresentar muitos defeitos, naturalmente esses defeitos vão refletir depois, através do trânsito num resultado que pode ser prejudicial ao patrimônio como um todo.

#### **B. entrevista com Carlos Alberto Mendes de Souza – Diretor de Transporte e Trânsito - OUROTRAN;**

**Pesquisadora:** Por favor fale sobre capacidade de carga e sobre as funções da Diretoria de Transporte e Trânsito, livremente.

**Entrevistado:** A diretoria ela tem como função de é organizar o transporte e o trânsito de Ouro Preto, não só do centro histórico de Ouro Preto, mas de toda a cidade de Ouro Preto e seus distritos.

**Pesquisadora:** Essas atitudes implicam em quê assim? Em parceria com as outras secretarias e diretamente na capacidade de carga?

**Entrevistado:** O trânsito em Ouro Preto é um trânsito muito complexo. Nós somos sabedores de que não pode passar o trânsito pesado dentro do centro histórico, porque vem abalando toda a estrutura dos casarões antigos, né, que tem séculos né, então vem abalando, então nós temos uma medida, prefeitura e o, a 4ª Promotoria Pública, a qual viemos aplicar algumas doses amargas, dentre elas a proibição dos veículos pesados no centro histórico de Ouro Preto, nós também é modificamos o sistema de carga e descarga com o horário pré-definido, né, em locais, de acordo com as exigências do local com a demanda local nós temos horários diferentes, né, pra tentar fiscalizar. Agora a complexidade do trânsito aqui é muito grande, vou lhe dar um exemplo, nós tiramos todo o trânsito pesado do centro histórico de Ouro Preto, nós também proibimos também os ônibus das empreiteiras a vir, a passar pelo centro histórico de Ouro Preto, ficamos apenas com um ônibus

grande, que faz Mariana-Ouro Preto e vice-versa, esse ônibus ele leva, pra você ter uma idéia, antes de explicar isso. Esse ônibus, o emprego gerado em nossa região, tá começando agora em Cachoeira do Campo, que ali está sendo desenvolvido um parque industrial pelo Prefeito Ângelo Osvaldo e nós temos pro lado de Antônio Pereira, que é um distrito de Ouro Preto, mas pra acessá-lo nós temos que passar por dentro de outro município, que é o município de Mariana, e lá que gera emprego, na real significação da palavra, porque lá esta a Samarco, esta a Vale do Rio Doce e várias outras empreiteiras que trabalham em torno dessas mineradoras. E o pólo, e o fornecimento de mão-de-obra, é, de menos especialização, e mão-de-obra mais de operários, né, operária que eu digo no sentido figurativo, é de mão, de pegar na massa mesmo né, operário mais humilde estão localizados aqui em Ouro Preto no Morro São Sebastião, no Morro Santana, no Morro da Queimada, da Piedade, no Padre Faria e no bairro Santa Cruz, e se nós proibirmos esse ônibus de circular, nós vamos gerar desemprego, então é a dificuldade que nós temos em gerar esta única linha que esta fazendo esse tipo de trabalho ainda, porque nós tamos preocupados com os desempregos dos pais de família e justamente com a classe que mais necessita. Porque se nós colocarmos vans, por exemplo, pra substituir os ônibus, nos vamos trabalhar mais ou menos com uma média de trezentas vans, o que é humanamente impossível para Ouro Preto. Agora você vai, poderá me perguntar, não tem solução? Tem. Primeira solução, o ônibus dar a volta por fora de Ouro Preto e ter uma van ou um micro-ônibus pra trazer esse operário até o local permitido, isso ai acarretar em custos e tendo custos as empresas optam pra buscar os trabalhadores em um lugar mais próximo, então nós temos essa dificuldade realmente. A outra, qual a outra solução nós temos, a solução que nós temos, que eu acho é que não seria paliativo, seria definitiva, uma solução cara, mas futuramente terá que ser feito, ou num futuro bem próximo, é de nós tirarmos todo o calçamento do centro histórico e fazermos um lajão de aproximadamente cinqüenta centímetros, com ferragem, um lajão bem forte, porque o o o solo, principalmente do centro histórico é filito e o filito a água vai batendo, batendo, aquilo vai correndo, vai fazendo buraco e fazendo buraco a trepidação vai aumentando e o veículo grande ou pequeno passando por ali vai aumentar o buraco e a trepidação é que é a causa dos

problemas nos casarões, né. E fazendo essa laje, depois dela pronta, aí sim nós viemos chumbando o paralelepípedo por cima dessa laje, então vai ficar o piso igual esta agora, só com um suporte que não haverá abalo com o transitar de veículos. Não tô justificando, é é, ou melhor, tô justificando apenas essa linha, o resto nós estamos trabalhando com consciência e sabendo o que estamos fazendo. E mediante tudo isso, desse trabalho paralelo, porque nós não temos que pensar exclusivamente no centro histórico de Ouro Preto, porque nós não temos que coibirmos o trânsito, ou dirigirmos, ou diferenciá-lo se nós não podemos oferecer uma estrutura fora do centro, para que nós criemos algumas alternativas, e como seria essa alternativa? Nós temos de clarear os corredores, nós temos de fazer uma reestruturação, que estamos procedendo agora, dos ônibus, porque a medida que você tem os corredores, né, livre fora do centro histórico asfaltados, bem sinalizados, os pontos de ônibus com as distâncias compatíveis, né, com motorista instruído, onde parar ou não parar e como parar, nós teremos um deslocamento do ponto inicial ao ponto final com uma fluidez muito maior e principalmente preocupado com a classe trabalhadora porque 83%<sup>45</sup> do pessoal que usa transporte coletivo urbano dentro de Ouro Preto.

**Pesquisadora:** Tá, agora eu vou complicar um pouquinho mais. E os turistas? Porque tudo que o senhor me colocou é o cotidiano da cidade e quando chega uma data festiva o que procede?

**Entrevistado:** Perfeito. E nós então, com isso tudo, nós estamos equacionando o trânsito no centro histórico, mas não esquecendo do lado de fora, para que possa ter maior fluidez. E quais essas atitudes tomadas no centro histórico? Nós estamos fechando a Praça Tiradentes do Museu até a estátua do Tiradentes, tá, totalmente, fazendo um grande calçadão, para que o turista possa apreciar melhor a arquitetura da Praça Tiradentes e criando um pequeno estacionamento, mantendo um pequeno estacionamento da Praça Tiradentes até o antigo Escola de Minas, um estacionamento transversal em 90°, mas aí nós temos de preocupar além do turista

---

<sup>45</sup> Não foi informada fonte do dado.



com o estacionamento do “nosso próprio pessoal”<sup>46</sup>, essa fluidez de ônibus, nós vamos, em pensar com que a pessoa confie no sistema de transporte urbano, deixa seu carro em casa, a cidade ficará mais vazia. Mas seguindo orientação do Prefeito Ângelo Osvaldo, nós estamos criando alternativas para o turista, que são os estacionamentos onde não existia, nós estamos estudando, por exemplo, um estacionamento com uma capacidade para oitenta carros, ali, acima do Corpo de Bombeiros, ali, que já tá até sendo usado já. Nós estamos negociando, é, acima do Colégio Dom Pedro e do estacionamento em frente, nós estamos regulamentando, nós estamos negociando um terreno em cima ali, onde tem uma capacidade aproximada de 160 a 180 veículos, né. Nós estamos buscando com a Universidade Federal de Ouro Preto o aluguel de pelo menos a metade, ou de uma parte do estacionamento existente ali na praça, conhecida como praça da Prefeitura ou praça “Praia do Circo” né. Então, estamos negociando para oferecer mais comodidade ao turista e mais comodidade ao ouropretano. Agora nós temos também de procurarmos entender, vimos Ouro Preto fora de seu dia normal, que é o dia 21 de Abril, que é o Carnaval, que é a festa do 12, nós temos várias festas que a cidade recebe um número muito grande de turistas, então, nós teremos de criar o estacionamento fora de Ouro Preto, estamos criando também uma área de transbordo também para evitar o fluxo de caminhão dentro da cidade, estamos também procurando criar o “Portal de Ouro Preto”<sup>47</sup>, onde o turista receberá todas as informações necessárias, é, é, de guia, de hospedaria da cidade, com a finalidade de fixar o turista em Ouro Preto, ao contrário de ficar em Belo Horizonte e passar em Ouro Preto, nós queremos que ele fique aqui e passei em Belo Horizonte e nas cidades a volta de Ouro Preto.

**Pesquisadora:** O senhor sabe de alguma atitude em relação ao fluxo e número de pessoas? Deixar de lado o veículo, pode vir de ônibus e deixar aquele ônibus ali na entrada. E o fluxo de pessoas, tem algum projeto que o senhor tenha conhecimento que aconteça?

---

<sup>46</sup> Quando diz “nosso próprio pessoal” esse se refere diretamente à população da cidade.

<sup>47</sup> “Portal de Ouro Preto” é um projeto antigo da cidade, que já teve várias versões, no entanto nunca foi implantado. Seria similar ao portal da cidade de Petrópolis, um ponto de atendimento ao turista.

**Entrevistado:** Tem, a intenção nossa é justamente essa, de deixarmos os ônibus estacionados fora do centro histórico e haverá táxi e van pra trazer esse turista até a Praça Tiradentes.

**Pesquisadora:** Mas o controle do número não, né?

**Entrevistado:** Não, é independente e a gente conhece os períodos de mais necessidade, de maior fluxo, digamos assim, de turista, então a medida que vá acontecendo esses períodos de maior fluxo, nós vamos aumentando o número de atendimento. Hoje nós temos a condição de deslocarmos, por exemplo, cento e cinquenta táxis, de uma vez só, pra qualquer parte de Ouro Preto. Temos várias vans que podemos deslocar. Então falta de estrutura pra isso não tem problema não.

### **C. entrevista com Tiago Toffolo – Assessor da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo**

**Pesquisadora:** Eu quero saber se a secretaria tem alguma, algum projeto ou parceria com outra secretaria pra alguma intervenção na capacidade de carga na cidade, no perímetro urbano?

**Entrevistado:** Bem, você fala capacidade...

**Pesquisadora:** Capacidade de carga na cidade histórica, no perímetro urbano.

**Entrevistado:** Mas de carga no sentido, carga? É veículos? O quê que...

**Pesquisadora:** Não, do... é esse conceito capacidade de carga é...

**Entrevistado:** Capacidade de carga turística.

**Pesquisadora:** Isso! Capacidade de carga turística.

**Entrevistado:** Oh, Karla é o seguinte, a gente não tem nenhum estudo com relação a isso não. É, o que eu posso tá te colocando que é uma das, vamos dizer assim, ações da secretaria após a criação do Grupo Gestor. O quê que é esse grupo gestor? Ouro Preto, ele ta inserido como um dos 65 destinos indutores do Programa Nacional de Turismo, Programa de Regionalização, então, é, dentro de um seminário que foi realizado, da apresentação, como trouxe o Ministério do Turismo – MTur, juntamente com a Fundação Getúlio Vargas, esses resultados, foi realizado um seminário pra discutir esses resultados e disso então criou-se o Grupo Gestor, que teria a competência de verificar o andamento das ações propostas por esses

resultados e nesses resultados surgiram então várias metas a serem alcançadas. E a primeira delas é exatamente a medição dos impactos da atividade turística. Só que essa medição dos impactos da atividade turística, ela ainda é aberta, porque aberta, porque você tem vários tipos de impactos, é, e você tem ainda dentro dessa medição dos impactos da atividade turística a questão do estudo de carga. Mas isso tudo ainda tá em fase assim de entender o quê é isso, pelo fato de discussão, verificando se é já existe algum estudo por parte da Prefeitura, se existe, com quem está? Porque a gente não tem, né. Se existe alguma coisa já elaborada pela UFOP, pelo CEFET-OP, então a gente, vamos dizer assim, dentro dos resultados que foram obtidos nesse seminário, a gente tá buscando fazer um trabalho de pesquisa secundária pra ver o que já tem e em que estado está, se tá em andamento, se tá estagnado, ou não tá previsto. **Então, não tem propriamente hoje, é, uma ação clara com relação ao estudo de capacidade de carga.** Existe uma serie de ações que estão sendo feitas com relação ao trânsito que de certa forma, é, contribuem, vamos dizer assim, pra ordenar a questão do trânsito e com isso desafogar o impacto do trânsito na capacidade de carga da cidade, tá. Mais, eu não sei se esse estudo de capacidade turística tem a ver com um estudo espanhol.

**Pesquisadora:** É exatamente!

**Entrevistado:** Baseado nas teorias. Especificamente baseado dentro daquele estudo eu te falo que não, existem, ações por exemplo, igual vou te falar do grupo de estudo. Exatamente sobre os impactos vem a questão da criação de um setor de monitoramento, um setor estatístico, porque a gente não tem dentro da prefeitura hoje, infelizmente, dados pra você subsidiar. Falar assim, é, hoje nós temos um cenário X de fluxo turístico, enfim, a gente não tem isso com precisão. Hoje a gente esta estabelecendo uma parceria com o IER através do Observatório do Turismo, o que seria um departamento estatístico, que trabalha juntamente com NEASPOC da UFOP.

**D. entrevista com Gleiser Boroni – Secretário Municipal de Cultura e Turismo;**

**Pesquisadora:** Em cima da proposta do trabalho, capacidade de carga turística, eu queria saber algumas ações que estão sendo feitas aqui em Ouro Preto, pra controle desse fluxo?

**Entrevistado:** Eu gostaria que você esclarecesse novamente pra mim Karla, com mais precisão, qual o objetivo do trabalho? Que não ficou claro pra mim.

**Pesquisadora:** Tá, o objetivo do trabalho é encontrar formas de controle de capacidade de carga, de fluxo intenso de, tanto de moradores quanto de turistas pra cidade de Ouro Preto. Então, em cima dessa proposta, eu queria saber se tem alguma ação que tá sendo feita pra controle, especificamente, de fluxo de turista?

**Entrevistado:** No caso, seria fluxo de visitantes, número de pessoas que visitam a cidade, a forma que esse pessoal tá sendo recebido, o serviço que a cidade presta? Nesse sentido?

**OBS.:** Foi pedida uma pausa para que o assessor, que já havia sido entrevistado em dia anterior, pudesse dar explicações sobre o assunto a ser abordado em entrevista, ao secretário. Após isso, o mesmo teve mais argumentos para responder às questões.

**Pesquisadora:** Nesse sentido, as ações da secretaria em função desse controle e do impacto, igual, a gente pode pensar em grandes eventos, né, e no impacto desses grandes eventos, alguma coisa desse tipo.

**Entrevistado:** Na verdade Ouro Preto é uma cidade que ao longo dos últimos anos vêm promovendo mudança na sua dinâmica urbanística. A cidade em alguns pontos foram proibidos estacionamento, em outros pontos houveram afunilamento das ruas em virtude de acidentes automobilísticos com abalroamento de monumentos, chafarizes, casarões. Inclusive na semana passada teve um acidente com ônibus no bairro Rosário, então, está chegando a hora do poder público encarar de frente essa situação paradoxal, viver numa cidade que tem a sua população, o seu centro comercial no centro histórico de Ouro Preto e uma cidade também que

tem que ter a consciência que a preservação desse acervo arquitetônico barroco será a renda das gerações futuras, porque fatalmente um dia as riquezas minerais vão se exaurir e ficarão crateras, então a nossa cidade tem que se preparar realmente pra se voltar para ações continuadas na área de cultura e turismo. A Secretaria de Cultura e Turismo tem alguns projetos que visam realmente desafogar o centro histórico da cidade no quesito eventos, nos temos um projeto que chama “Fábrica Ouropretana”, que já esta em andamento as obras iniciais, para que Ouro Preto seja dotado de um “**centro municipal de eventos**”, onde poderemos ter show de massa, feiras e num local estratégico, porque ele tem um acesso pela rodovia do contorno que corta o trevo de Ouro Preto para a cidade de Mariana. Então com isso a gente vai estar desafogando aquele grande fluxo de massa, de visitantes que viriam para esses eventos. A cidade de Ouro Preto também tem uma grande deficiência com relação a números oficiais, ao próximo mandato a gente já esta pensando a contratação de uma assessoria especifica para levantar números. Número de visitantes que vêm de ônibus, que vêm de carro, que vêm de excursão; que fica um, dois, três dias na cidade; quais são as nossas deficiências. Criar questionários de avaliação de satisfação do turista, para que esses turistas realmente retornem. A prefeitura de Ouro Preto também esta se preparando, é, esta tomando algumas providências que há décadas não eram tomadas, por exemplo, **a falta de água na cidade**. Que, por exemplo, nós temos um grande fluxo de turistas e visitantes no carnaval, então, era uma época que faltava água, hoje infelizmente, com a seca, estamos tendo falta de água em dias normais. Então nós, a prefeitura criou um serviço, ao “porte” da água e de esgoto – SEMAE -, onde é, estamos captando recursos federais para não só captar mais água para a cidade, com melhor sistema de abastecimento, bem como para tratar o esgoto da cidade. Então todas essas ações, que não são ações específicas da secretaria de cultura e turismo, afetam a nossa capacidade de carga da cidade. Se você tem um bom serviço de saneamento básico e abastecimento de água, você tem bons índices para uma cidade sediar um evento. Se você tem uma boa estrutura de saúde, você tem como estar demonstrando para organizadores de grandes eventos; que precisam de uma agenda de dois, três e até cinco anos, pra trazer um grande congresso pra Ouro

Preto, que vai gerar fluxo de pessoas, gerar renda na cidade, então a prefeitura como um todo esta voltada com ações, é, sistematizadas, em todas as áreas, para que realmente a nossa cidade assuma, de forma mais profissional do que já temos, esse grande destino que nós somos hoje, inclusive um destino indutor, apontado pelo MTur. Então, nós acreditamos que, essas ações que são bem mais amplas que as ações específicas da secretaria de cultura e turismo, estão voltadas pra esse sentido.

**Pesquisadora:** Tem algum projeto pra controle do fluxo de turistas nos principais eventos, tipo carnaval, semana santa? Os grandes eventos mesmo.

**Entrevistado:** Nós recebemos uma proposta do IER para estar fazendo um assessoramento, de forma avulsa, em grandes eventos, ou de forma continuada ao longo do ano inteiro, para nós identificarmos a sazonalidade da cidade, usando os meses que nós temos que investir mais na programação cultural, artística para que o turista realmente tenha uma maior permanência na cidade de Ouro Preto. E nós também identificamos que nós temos um grande potencial no **ecoturismo**, principalmente considerando que vários destinos, é, nos distritos de Ouro Preto já estão se profissionalizando com boas pousadas, restaurantes, nós podemos citar Lavras Novas, Santo Antônio do Leite, e outros distritos, com isso nós acreditamos que a capacidade de carga de fluxo de visitantes não vai ser só na sede do município. Então, o turista pode ter os roteiros de visitas nas igrejas e nos museus, mas também ele pode ter caminhadas, trilhas ecológicas, se banhar nas cachoeiras. A nossa noite ouropretana também esta ficando mais interessante, novas chopperias, danceterias, né. A nossa programação no teatro, sempre temos grandes multidões, nos temos um cinema na cidade, então todos esses aparelhos, bem sincronizados com informação, que muitas vezes o problema que temos aqui em Ouro Preto é a informação. Você tem um grande evento que não chega ao conhecimento da população e muito menos do turista, então nossa meta para 2009, nossa primeira meta é informação, termos dados concretos para passar para a imprensa, para os estudos acadêmicos igual ao seu, bem como para trabalhar internamente as ações e realmente vão trazer pra nosso povo emprego e renda.

## **E. entrevista com Cecília Alfenas – Assessora de Promoção Turística da Secretária Municipal de Cultura e Turismo;**

**Pesquisadora:** Sobre capacidade de carga turística, quais são as ações que você acha que já estão sendo feitas na secretaria, diretamente ou indiretamente?

**Entrevistada:** Oh Karla, eu diria que é indiretamente. As ações que a prefeitura, a secretaria de turismo ela é composta de alguns departamentos e algumas assessorias com ações bem definidas. Eu fui da assessoria de promoção turística, existe o departamento de turismo, o departamento de promoção cultural e o departamento de indústria e comércio, ou seja, são três departamentos. Existe a assessoria de promoção turística, a assessoria de eventos e foi criada recentemente uma assessoria de projetos, que gerencia os projetos é, mais com patrocínio do Ministério, faz todas aquelas exigências de executar e prestar conta depois, quer dizer, não posso confiar só no “free lance”. Assim eu não vejo nenhuma preocupação, nenhuma coisa assim diretamente com a preocupação da capacidade de carga. As necessidades estão sendo trabalhadas, né, e, mas a gente não tem assim aquela pesquisa de capacidade, até quanto que para, como que pode vir a parar um dia, como é o caso por exemplo do nosso carnaval. O carnaval é o evento mais questionado do ano da secretaria, a preocupação existe e a gente não tem uma solução, uma definição assim, pensasse em segurar, mas são tentativas e carnaval cresce a cada dia.

**Pesquisadora:** Tenta-se como? Por exemplo?

**Entrevistada:** Tenta-se, no início os blocos iam se cadastrando, e faziasse uma programação e eles desfilavam. Eu mesma já saí pra assistir, pra desfilarmos junto. Os blocos iam subindo as ruas e eles se encontravam, ou não se encontravam. A secretaria cabia controlar os horários, controlar esse fluxo de pessoas e tudo, mas sempre desencontra e fura esquema e não se cumpre horário, e tal e, esses blocos se encontravam e era uma coisa muito perigosa. O antigo secretário, o Vitorio, agora já nessa gestão, ele tentou e tá conseguindo, o Gleiser tá dando seqüência, que é controlar esse fluxo de pessoas que saem num bloco, isso tudo durante o dia. Então criou-se critérios, até duas mil pessoas ele sai só com cadastro, depois tem um custo

e esse custo é alto, sabe. Hoje em dia eles têm que se inscrever com um número certo de participantes e a gente entrega um crachá, um boton. (...)

Então hoje eles têm que se inscrever para o desfile, tem que trazer documentação desses blocos, número de participantes e aí a secretaria faz um apanhado desse volume, manda confeccionar os botons, que vem com uma daquelas fitas que prendem e não saem mais, tá, e aí eles têm que desfilar com aqueles botons e então eles tem que na véspera ou antevéspera do desfile eles têm que buscar, tipo, eu sou bloco tal, pedi mil e oitocentos botons, aí gente conta mil e oitocentos botons, entrega pra eles, eles dão o recibo, paga uma taxa lá, tipo, eu não sei muito bem, um e pouco<sup>48</sup> por boton, que é tipo um alvará, uma taxa. Aí eles trazem esse depósito e levam os botons, então esse aí são credenciados. Aqueles que tinham quatro, cinco mil não saem mais, aí esses blocos eles são contidos num espaço, no Espaço Folia mesmo, que a noite tem shows, aí eles fazem as concentrações, a empresa, acho que a empresa, eu não sou mais do eventos, tá, por isso que eu não sei te contar com detalhes, talvez fosse mais interessante você conversar com o André, sobre essa preocupação, essa contenção do volume de carnaval, o volume de carga do carnaval que é o evento maior, e o André não deve demorar.

**Pesquisadora:** Eles saíram daqui do centro e agora estão naquele espaço da universidade, né?

**Entrevistada:** Cada bloco tem uma área de concentração, o quê que significa? Ali eles, é, primeiro vendem o abadá. Esse abadá dá direito a camisa e à cerveja na concentração, o pessoal vai, chega e tem que sai bem alegrinho, com isso existe um atraso, com isso desorganiza o planejamento anterior, que a gente faz. E, agora, essa concentração, os blocos grandes, eles não saem mais dessa concentração, tá. Eles ficam ali, ali mesmo você bota música, banheiro, segurança e eles fazem aquele carnaval interno, ali mesmo. É, e só saem os menores, até duas mil pessoas. Então essa foi uma medida mesmo de contenção. Durante a noite a prefeitura coloca os shows populares em vários pontos da cidade, com diferentes ritmos, para agradar a

---

<sup>48</sup> Referindo-se a um real e pouco.



todo mundo, então também dá uma dispersada, com esse objetivo também de não congestionar muito.

Semana Santa é um evento que não tem problema, Festival de Inverno também não. O 12 de Outubro é um evento que já nos trouxe muito problema, o que vem a ser o 12 de outubro? Você sabe porque estudou na universidade, é aquela, o aniversário da Escola de Minas que depois virou uma festa da universidade toda e que depois virou uma festa da cidade porque eu já cansei de ver em bairro de Belo Horizonte cartazinho assim, “Especial para o 12 em Ouro Preto”, né, quem vem nem sabe o quê é que é 12, chega aqui e pergunta. Eu me lembro de um secretário do outro governo Angelo Osvaldo, Mauro Verkena, que saía aqui durante o dia e falava assim:  
*Você é de onde?*

*Ah eu vim de Santa Luzia.*

*Você veio fazer o quê? ]*

*Ah, eu vim pra festa do 12.*

*O quê é o 12?*

*Ah, eu não sei.*

Então, naquele governo existiu a preocupação de conter também esse 12. Então teve ano que a gente em negociata com a universidade passou esse 12, que às vezes era numa quinta, passou pra sábado. Tentou de todo jeito controlar aquilo ali. Ai uma turma vinha num final de semana, outra vinha no outro final de semana e teve turma que veio de um final de semana ao outro, também não deu muito certo não, então, mas hoje em dia, até depois da morte da Aline<sup>49</sup> você mesma é testemunha que o 12 já tá bem contido. Pra nós, prefeitura, ele já não nós traz mais tantos problemas. Mas era um evento que a gente ficava arrepiada até o dia que ele acabava, porque, isso assim há uns oito, dez anos atrás, porque eu estou aqui no turismo desde 91 se não me engano, então eu já vi 12 de tudo em que é jeito. Hoje em dia as repúblicas têm segurança, existe um controle interno, então, (...)

**Pesquisadora:** Não entra qualquer pessoa.

---

<sup>49</sup> Referindo-se a crime ocorrido no doze em Ouro Preto, com repercussão nacional.

**Entrevistada:** (...) também diminui a preocupação, ou seja, é muito a medida do possível que se têm essas ações, não existe um planejamento, nós não temos projetos pra fazer.

**Pesquisadora:** É bem um ajuste de acordo com o que esta acontecendo.

**Entrevistada:** Porque é muito mais fácil, você que esta no turismo e já deve ter visto experiências das mais diversas. Que é muito mais fácil você hoje visitar, por exemplo, eu acho, que é o modelo Bonito, com todo aquele estudo, do que a gente agora tentar consertar Ouro Preto, Mariana, Congonhas, né. Consertar é doido, né, mesmo porque ninguém quer que mexa com eles.

**Pesquisadora:** A mudança traz certos receios do novo. E aquela obra que ta sendo feita na praça? Querendo ou não é uma intervenção. Eles também comentaram sobre uma obra na fábrica, para tentar tirar os eventos principais, porque eu via muito evento grande acontecer na Praça Tiradentes.

**Entrevistada:** De começo só aconteciam na Praça Tiradentes, depois veio a Praça da UFOP, né, deu uma distribuída boa. Então, a praça de eventos foi uma desapropriação que foi feita, exatamente com esse intuito também, é uma ação pra segurar sim, levar pra lá não só os eventos, mas oficinas, a parte social daquela parte da cidade e de outras partes, por enquanto. O espaço é belíssimo, o Tiago deve ter te falado, porque ele conhece a dedo aquilo ali. Falou?

**Pesquisadora:** Ele falou, é, especificamente, ele só citou, falou que não começaram ainda as obras, que é um projeto bem grande.

**Entrevistada:** É, tem um recurso do ministério, né, e uma obra que vão acontecer exposições, oficinas, muita coisa do social do bairro mesmo, alta, e uma área grande de eventos, com estacionamento, ai sim, ai vem (...), segurança vai ter que ter. Se você me perguntar aonde e como isso tudo vai funcionar, eu acho que ninguém ainda sabe te responder, mesmo porque agora que o prefeito foi reeleito, ele tá pensando, ele tá pensando não, ele tá já criando um projeto de uma fundação que vai gerenciar tudo isso que tá sendo criado. Listada e restaurar a parte física, isso assim ainda não tem quem vai trabalhar, como vai trabalhar, quando vai começar a trabalhar, não tem isso tudo, então é, já tá criando essa seção de gerenciamento,

porque aqui a secretaria ela cuida do teatro<sup>50</sup>, da parte que foi restaurada, mas ainda tem que mexer com pessoal e com programação do teatro; “a casa do folclore”; o arquivo público; é, ai tem, é a fábrica; o centro do artesão (na antiga Santa Casa, que também é uma obra do Ângelo); na Santa Efigênia tá fazendo uma casa de consciência negra (com toda a história e levantamento de tudo), então esse departamento que vai ser criado, eu acho que vai até aproveitar alguém aqui da parte cultural e que vai começar a gerenciar com, eu acredito que, com a preocupação de distribuir isso tudo e fazer a contenção. Acho que vai ficar muito bom, mas assim por hora a gente tá cuidando das obras civis, objetivando chegar até lá. (...) Agora, lógico que um caminho vai ter que ser andado, por exemplo, é, o Passo da Misericórdia, na antiga Santa Casa, não sei se alguém teve até a oportunidade de detalhar, mas foi previsto um espaço para exposição de artesanato, oficinas, exposição de arte mesmo, café, eu acho que tem livraria, estacionamento enorme, agora até tirar esse pessoal daqui e levar pra lá isso ai vai ser suado. Então assim foi muito bom que houve uma reeleição.

---

<sup>50</sup> Refere-se ao teatro municipal, o mais antigo da América Latina.

## ANEXO

### Anexo 1 – Planilha “Resumo de Informações Turísticas de Ouro Preto” – elaborada pelo Instituto Estrada Real

RESUMO DE INFORMAÇÕES TURÍSTICAS DE OURO PRETO								
Cidade	Meio de Hospedagem	UH	UH's/Empresas	Leitos	Leitos/UH's	Estimativa Fluxo de Turistas 2007	Estimativa Fluxo de Turistas 2008	Var %
Ouro Preto	110	2.223	20	5.383	2	273.413	302.600	10,7

Eventos	Estimativas de Fluxos de Turistas			Taxa Média de Ocupação		
	2007	2008	Var. %	2007 (%)	2008 (%)	Var. em pontos %
Festival de Inverno	94.875	-	-	80,11	-	-
Camaval	24.335	21.310	-12,4	75,35	65,98	-9,37
Tudo é Jazz	19.718	-	-	66,17	-	-
Reveillon	18.054	-	-	66,89	-	-
Festa do 12.	17.069	-	-	79,27	-	-
Cine OP	16.552	17.759	7,3	51,25	54,98	3,74
Forum das Letras	13.615	-	-	50,68	-	-
Corpus Christi	13.423	15.184	13,1	62,33	70,52	8,18
Semana Santa	9.710	11.527	18,7	60,13	71,37	11,25
1º de Maio	8.632	13.105	51,8	52,88	60,86	7,98
21 de Abril	7.495	13.003	73,5	46,42	80,52	34,10

\* OS ESPAÇOS EM BRANCO MOSTRAM QUE OS EVENTOS EM 2008 NÃO ACONTECERAM

CARNAVAL / 2007						CARNAVAL / 2008					
Ano_Mes	Dia_Sem	Demanda	Oferta	Tx_Oc	Turistas	Ano_Mes	Dia_Sem	Demanda	Oferta	Tx_Oc	Turistas
200702	16 - Sex	118	217	54,38%	2.927	200802	01 - Sex	87	169	51,48%	2.771
200702	17 - Sáb	212	217	97,70%	5.259	200802	02 - Sáb	149	169	88,17%	4.746
200702	18 - Dom	215	217	99,08%	5.333	200802	03 - Dom	149	169	88,17%	4.746
200702	19 - Seg	213	217	98,16%	5.284	200802	04 - Seg	139	169	82,25%	4.428
200702	20 - Ter	161	217	74,19%	3.994	200802	05 - Ter	105	169	62,13%	3.344
200702	21 - Qua	62	217	28,57%	1.538	200802	06 - Qua	40	169	23,67%	1.274
<b>TX DE OCUPAÇÃO - Carnaval</b>		<b>981</b>	<b>1302</b>	<b>75,35</b>	<b>24.335</b>	<b>TX DE OCUPAÇÃO - Carnaval</b>		<b>669</b>	<b>1014</b>	<b>65,98</b>	<b>21.310</b>

SEMANA SANTA / 2007						SEMANA SANTA / 2008					
Ano_Mes	Dia_Sem	Demanda	Oferta	Tx_Oc	Turistas	Ano_Mes	Dia_Sem	Demanda	Oferta	Tx_Oc	Turistas
200704	06 - Sex	217	265	81,89%	4.408	200803	21 - Sex	166	177	93,79%	5.049
200704	07 - Sáb	207	265	78,11%	4.205	200803	22 - Sáb	161	177	90,96%	4.896
200704	08 - Dom	54	265	20,38%	1.097	200803	23 - Dom	52	177	29,38%	1.582
<b>TX DE OCUPAÇÃO - Semana Santa</b>		<b>478</b>	<b>795</b>	<b>60,13</b>	<b>9.710</b>	<b>TX DE OCUPAÇÃO - Semana Santa</b>		<b>379</b>	<b>531</b>	<b>71,37</b>	<b>11.527</b>

21 DE ABRIL / 2007						21 DE ABRIL / 2008					
Ano_Mes	Dia_Sem	Demanda	Oferta	Tx_Oc	Turistas	Ano_Mes	Dia_Sem	Demanda	Oferta	Tx_Oc	Turistas
200704	20 - Sex	156	265	58,87%	3.169	200804	19 - Sáb	135	142	95,07%	5.118
200704	21 - Sáb	135	265	50,94%	2.742	200804	20 - Dom	125	142	88,03%	4.739
200704	22 - Dom	78	265	29,43%	1.584	200804	21 - Seg	83	142	58,45%	3.146
<b>TX DE OCUPAÇÃO - 21 de Abril</b>		<b>369</b>	<b>795</b>	<b>46,42</b>	<b>7.495</b>	<b>TX DE OCUPAÇÃO - 21 de Abril</b>		<b>343</b>	<b>426</b>	<b>80,52</b>	<b>13.003</b>

1º DE MAIO / 2007						1º DE MAIO / 2008					
Ano Mes	Dia Sem	Demanda	Oferta	Tx Oc	Turistas	Ano Mes	Dia Sem	Demanda	Oferta	Tx Oc	Turistas
200704	28 - Sab	201	285	75,85%	4.083	200805	01 - Qui	91	145	62,76%	3.378
200704	29 - Dom	157	285	59,25%	3.189	200805	02 - Sex	102	145	70,34%	3.786
200704	30 - Seg	146	285	55,08%	2.965	200805	03 - Sab	98	145	67,59%	3.638
200705	01 - Ter	47	247	19,03%	1.024	200805	04 - Dom	62	145	42,76%	2.302
<b>TX DE OCUPAÇÃO - 1º de Maio</b>		<b>551</b>	<b>1042</b>	<b>52,88</b>	<b>11.262</b>	<b>TX DE OCUPAÇÃO - 1º de Maio</b>		<b>353</b>	<b>580</b>	<b>60,86</b>	<b>13.105</b>

CORPUS CHRISTI / 2007						CORPUS CHRISTI / 2008					
Ano Mes	Dia Sem	Demanda	Oferta	Tx Oc	Turistas	Ano Mes	Dia Sem	Demanda	Oferta	Tx Oc	Turistas
200708	07 - Qui	166	227	73,13%	3.937	200805	22 - Qui	122	145	84,14%	4.529
200708	08 - Sex	169	227	74,45%	4.008	200805	23 - Sex	122	145	84,14%	4.529
200708	09 - Sáb	164	227	72,25%	3.889	200805	24 - Sab	118	145	81,38%	4.381
200708	10 - Dom	67	227	29,52%	1.589	200805	25 - Dom	47	145	32,41%	1.745
<b>TX DE OCUPAÇÃO - Corpus Christi</b>		<b>566</b>	<b>908</b>	<b>62,33</b>	<b>13.423</b>	<b>TX DE OCUPAÇÃO - Corpus Christi</b>		<b>409</b>	<b>580</b>	<b>70,52</b>	<b>15.184</b>

CINE OP / 2007						CINE OP / 2008					
Ano Mes	Dia Sem	Demanda	Oferta	Tx Oc	Turistas	Ano Mes	Dia Sem	Demanda	Oferta	Tx Oc	Turistas
200708	14 - Qui	130	227	57,27%	3.083	200806	12 - Qui	102	214	47,66%	2.566
200708	15 - Sex	135	227	59,47%	3.201	200806	13 - Sex	103	214	48,13%	2.591
200708	16 - Sáb	137	227	60,35%	3.249	200806	14 - Sab	137	214	64,02%	3.446
200708	17 - Dom	112	227	49,34%	2.656	200806	15 - Dom	100	214	46,73%	2.515
200708	18 - Seg	95	227	41,85%	2.253	200806	16 - Seg	127	214	59,35%	3.195
200708	19 - Ter	89	227	39,21%	2.111	200806	17 - Ter	137	214	64,02%	3.446
<b>TX DE OCUPAÇÃO - Cine OP</b>		<b>698</b>	<b>1362</b>	<b>51,25</b>	<b>16.552</b>	<b>TX DE OCUPAÇÃO - Cine OP</b>		<b>706</b>	<b>1284</b>	<b>54,98</b>	<b>17.759</b>

FESTIVAL DE INVERNO / 2007					
Ano Mes	Dia Sem	Demanda	Oferta	Tx Oc	Turistas
200707	08 - Dom	113	184	61,41%	3.308
200707	09 - Seg	125	184	67,93%	3.657
200707	10 - Ter	131	184	71,20%	3.833
200707	11 - Qua	129	184	70,11%	3.774
200707	12 - Qui	145	184	78,80%	4.242
200707	13 - Sex	137	184	74,46%	4.008
200707	14 - Sáb	164	184	89,13%	4.798
200707	15 - Dom	142	184	77,17%	4.154
200707	16 - Seg	144	184	78,26%	4.213
200707	17 - Ter	156	184	84,78%	4.564
200707	18 - Qua	159	184	86,41%	4.651
200707	19 - Qui	165	184	89,67%	4.827
200707	20 - Sex	173	184	94,02%	5.061
200707	21 - Sáb	177	184	96,20%	5.178
200707	22 - Dom	144	184	78,26%	4.213
200707	23 - Seg	139	184	75,54%	4.066
200707	24 - Ter	154	184	83,70%	4.506
200707	25 - Qua	160	184	86,96%	4.681
200707	26 - Qui	160	184	86,96%	4.681
200707	27 - Sex	151	184	82,07%	4.418
200707	28 - Sáb	161	184	87,50%	4.710
200707	29 - Dom	114	184	61,96%	3.335
<b>TX DE OCUPAÇÃO - Festival de Inverno</b>		<b>3243</b>	<b>4048</b>	<b>80,11</b>	<b>94.875</b>

TUDO É JAZZ / 2007					
Ano Mes	Dia Sem	Demanda	Oferta	Tx Oc	Turistas
200709	13 - Qui	126	184	68,48%	4.651
200709	14 - Sex	132	184	71,74%	4.827
200709	15 - Sáb	155	184	84,24%	5.061
200709	16 - Dom	74	184	40,22%	5.178
<b>TX DE OCUPAÇÃO - Tudo é Jazz</b>		<b>487</b>	<b>736</b>	<b>66,17</b>	<b>19.718</b>

FESTA DO 12 / 2007					
Ano Mes	Dia Sem	Demanda	Oferta	Tx Oc	Turistas
200710	11 - Qui	109	158	68,99%	3.714
200710	12 - Sex	153	158	96,84%	5.213
200710	13 - Sáb	156	158	98,73%	5.315
200710	14 - Dom	83	158	52,53%	2.828
<b>TX DE OCUPAÇÃO - Festa do 12</b>		<b>501</b>	<b>632</b>	<b>79,27</b>	<b>17.069</b>

FORUM DAS LETRAS / 2007					
Ano Mes	Dia Sem	Demanda	Oferta	Tx Oc	Turistas
200710	31 - Qua	74	158	46,84%	2.521
200711	01 - Qui	75	181	41,44%	2.231
200711	02 - Sex	111	181	61,33%	3.301
200711	03 - Sáb	126	181	69,61%	3.747
200711	04 - Dom	61	181	33,70%	1.814
<b>TX DE OCUPAÇÃO - Forum das Letras</b>		<b>447</b>	<b>882</b>	<b>50,68</b>	<b>13.615</b>

REVEILLON / 2007					
Ano Mes	Dia Sem	Demanda	Oferta	Tx Oc	Turistas
200712	28 - Sex	104	179	58,10%	3.128
200712	29 - Sáb	139	179	77,65%	4.180
200712	30 - Dom	137	179	76,54%	4.120
200712	31 - Seg	139	179	77,65%	4.180
200801	01 - Ter	85	187	45,45%	2.447
<b>TX DE OCUPAÇÃO - Reveillon</b>		<b>604</b>	<b>903</b>	<b>66,89</b>	<b>18.054</b>

**Anexo 2 – Tabela dados de visitação ao Museu da Inconfidência ano/mês e média dos anos 2003-2005**

<b>Meses/ ano</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>Total por mês</b>	<b>Média dos três anos</b>
Janeiro	5484	8518	10878	24880	8.293,33
Fevereiro	2955	5093	4819	12867	4.289
Março	5273	4394	6791	16458	5.486
Abril	5401	8364	7804	21569	7.189,66
Maiο	7719	10331	11541	29591	9.863,66
Junho	8323	10257	4296	22876	7.625,33
Julho	16912	17082	15915	49909	16.636,33
Agosto	10005	10080	9252	29337	9.779
Setembro	10594	9076	8429	28099	9.366,33
Outubro	9761	13315	9822	32898	10.966
Novembro	10495	6378	8459	25332	8.444
Dezembro	6590	2029	3317	11936	3.978,66
<b>Total</b>	<b>99.537</b>	<b>104.925</b>	<b>101.323</b>	<b>305.785</b>	<b>101.928,33</b>

Tabela - Dados de visitação ao Museu da Inconfidência ano/mês e média dos anos 2003-2005.  
 Fonte: Elaboração própria a partir de dados disponibilizados pelo Museu da Inconfidência em Ouro Preto.

### Anexo 3 – Planta da Praça Tiradentes em Ouro Preto e intervenções



### PLANTA ESQUEMÁTICA

**Fonte:** Disponível em:

[http://images.google.com.br/imgres?imgurl=http://redatores.files.wordpress.com/2008/10/mapa-da-mudanca-no-transito.jpg&imgrefurl=http://redatores.wordpress.com/2008/10/&usg=\\_\\_KHviDSaL9wwUcKn\\_IG3SfE9IxBk=&h=1152&w=1240&sz=406&hl=pt-BR&start=30&tbnid=TmDKijsjumsEpM:&tbnh=139&tbnw=150&prev=/images%3Fq%3Douro%2Bpreto%2Bpra%25C3%25A7a%2Btiradentes%26start%3D20%26gbv%3D2%26ndsp%3D20%26hl%3Dpt-BR%26sa%3DN](http://images.google.com.br/imgres?imgurl=http://redatores.files.wordpress.com/2008/10/mapa-da-mudanca-no-transito.jpg&imgrefurl=http://redatores.wordpress.com/2008/10/&usg=__KHviDSaL9wwUcKn_IG3SfE9IxBk=&h=1152&w=1240&sz=406&hl=pt-BR&start=30&tbnid=TmDKijsjumsEpM:&tbnh=139&tbnw=150&prev=/images%3Fq%3Douro%2Bpreto%2Bpra%25C3%25A7a%2Btiradentes%26start%3D20%26gbv%3D2%26ndsp%3D20%26hl%3Dpt-BR%26sa%3DN). Acesso em 13 fev. de 2009.