

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
ARQUITETURA E URBANISMO

**A “hospitalidade” invertida: o papel das
relações configuracionais para a
compreensão do espaço urbano turístico.**

Raquel Egídio Leal e Silva

Orientador: Prof. Dr. Valério Augusto Soares de Medeiros

Brasília, dezembro de 2017.

RAQUEL EGÍDIO LEAL E SILVA

**A “hospitalidade” invertida: o papel das relações
configuracionais para a compreensão do espaço urbano
turístico.**

Tese desenvolvida como requisito parcial à obtenção do grau de *doutor*
pelo Programa de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo da Universidade de Brasília.

Orientador: Prof. Dr. Valério A. S. de Medeiros

Brasília, 19 de dezembro de 2017.

SSI586" Silva, Raquel Egidio Leal e
A "hospitalidade" invertida: o papel das relações
configuracionais para a compreensão do espaço urbano
turístico. / Raquel Egidio Leal e Silva; orientador Valério
Augusto Soares de Medeiros. -Brasília, 2017.
274 p.

Tese (Doutorado - Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)
- Universidade de Brasília, 2017.

1.Configuração. 2. Turismo. 3. Hospitalidade. 4. Cidade
histórica. 5. Sintaxe espacial. I. Medeiros, Valério
Augusto Soares de, II. Título.

TERMO DE APROVAÇÃO

RAQUEL EGÍDIO LEAL E SILVA

A “hospitalidade” invertida: o papel das relações configuracionais para a compreensão do espaço urbano turístico.

Tese aprovada como requisito parcial à obtenção do grau de doutor pelo Programa de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília.

Comissão Examinadora:

Prof. Dr. Valério Augusto Soares de Medeiros (Orientador)
Programa de Pós-graduação da FAU/UnB

Prof. Dr. Rômulo José da Costa Ribeiro
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília –
FAU/UnB

Profa. Dra. Patrícia Melasso Garcia
Universidade do Distrito Federal - UDF e Governo de Brasília - GDF

Dr. Carlos Madson Reis
Superintendente do IPHAN

Brasília, 19 de dezembro de 2017.

PARA BRASÍLIA

Para onde vim em busca de um sonho
e me presenteou com uma doce realidade
ao lado do Luiz e da Gigi,
aos quais também dedico esta tese¹.

¹ Inspiro-me na dedicatória de Jane JACOBS (2014) a Nova York.

Agradecimentos

A lista deve ser longa, pois um doutorado não se faz em 5 anos. Tudo começou no jardim de infância tendo como professora minha mãe, Rudenildes Leal, grande mestre a nos encorajar para a criatividade, para a leitura, para os estudos, para a universidade pública – nós, pois sou gêmea de Rangel e só fui ser eu mesma aos 17 na universidade. Hoje, minha mãe é uma grande amiga e confidente a quem devo inúmeros agradecimentos.

Agradeço ao meu pai, João Egídio, nosso professor de geografia, de conhecimentos gerais e de ditados populares; incentivando a leitura, fez-nos caminhar para a universidade pública. E por ser a minha lembrança mais antiga de ouvir sobre arquitetura quando descreveu a visita que fez à catedral de Brasília.

Agradeço aos meus irmãos, Rangel e Rafael, pois já sonhamos os mesmos sonhos.

Sou grata, aos amigos leais de Paranavaí: Érico Sanches, Ângela Thomasi, Thaís Caparroz, Luciane Correia e Junior Moreira, que sempre estiveram comigo; apesar da distância física e temporal, já sabiam que tudo daria certo.

À Universidade Estadual de Londrina, minha gratidão por me acolher, permitir-me ser arquiteta e urbanista por intermédio de seus mestres; o carinho maior é por aqueles que me fizeram olhar as cidades: Fausto Lima, Guatassara, Izabel Villac, Ângela e Faracco.

Sou imensamente grata aos apaixonados pelas cidades e suas relações que cruzaram meu caminho, ensinaram-me e trocaram saberes: João Baptista Bortolotti, Fernanda Carneiro, Solange Nozaki, Marcelo Salgado, Patrícia Melasso, Cris Terraza, Ângela Bertazzo e, em especial, a arquiteta Celina Ota.

Aos colegas da UEL, parceiros de vida, Marcela e Vinícius, Karina e Rodrigo. Aos colegas do mestrado na Universidad de Andalucia: Uky Moreno e Patrícia Mosti. Aos colegas da UnB, dos tempos de aluna especial: Ayrton Costa, Liz Sandoval, Verônica e Rogério. Aos colegas de pesquisa: Gabriel Salles, Isabella Wanderley, Marlysse Rocha, Mirian Rambo, André Torres e Rodrigo Marar pelas contribuições e encontros; em especial agradeço a Juliana Coelho e a Vânia Loureiro pela cumplicidade.

Agradeço a minha madrinha Maria Ruth por sempre acreditar em mim, investindo em meus estudos com bolsas para duas especializações e por todas as velinhas acesas nos momentos de aflição.

Agradeço a Rosemeire Pereira por cuidar com amor da Giovana para eu estudar. Ao apoio da tia Jane e do tio Américo e às boas energias da Heloisa Raquel, da Valquíria, do Celso Melo e da Glaica.

Agradeço aos funcionários da Secretaria da Pós-graduação da FAU UnB: Diego e Junior. E à UnB por financiar a inscrição do congresso HERITAGE 2016 Lisboa.

Sou grata ao Colégio Militar de Brasília por conceder a licença de qualificação por 3 meses e pelo apoio ao estudo. Aos colegas da seção do oitavo ano, em especial ao Capitão Miranda e ao Coronel Saad.

Agradeço ao Weber Sutti e ao Mario Antônio Ferrari Felisberto por disponibilizarem dados do IPHAN, indispensáveis para consolidação da pesquisa. Ao estagiário Cristian, que auxiliou no levantamento de dados, e ao Luiz Eduardo Christ pela produção de alguns dos mapas.

Agradeço ao meu marido, Luiz Eduardo Christ pelo apoio e compreensão e à pequena Giovana pela paciência (Essa tese também é de vocês!).

Por fim, agradeço ao meu professor orientador, Valério Medeiros, por quem tenho imensa admiração profissional e pessoal, pela generosidade em dividir o conhecimento e a sua história.

Resumo

A tese procura contribuir para a discussão dos elementos que integram a leitura do espaço urbano turístico pelos usuários (morador, visitante e turista), em seus aspectos configuracionais, de modo a colaborar para o planejamento urbano sensível à hospitalidade local. Ao olhar a cidade com interesse turístico, explora-se a compreensão de LYNCH (1997), HOLANDA (2002), MEDEIROS (2013) e GEHL (2014), que percebem a cidade como um espaço socialmente utilizável. A leitura configuracional, juntamente com a teoria da hospitalidade (GRINOVER, 2007; FERRAZ, 2013) é assumida como abordagem teórica, metodológica e ferramental. A amostra é composta por 18 assentamentos históricos brasileiros de pequeno porte que já apresentam o desenvolvimento da atividade turística estimulada pelos recursos patrimoniais.

Para o estudo, são duas as questões de pesquisa: (1) Do ponto de vista diacrônico, como a configuração colabora para a compreensão do espaço urbano em cidades de interesse turístico? (2) De que maneira uma maior acessibilidade configuracional pode favorecer o turismo? Os achados apontam que a relação entre configuração e turismo é inversamente proporcional: ganho de acessibilidade implica pior desempenho turístico. Portanto, as intervenções urbanas feitas nesses sítios numa perspectiva global, de todo o sistema urbano, devem atentar para não produzir efeitos capazes de comprometer a integridade dos centros históricos, áreas que materializam o foco turístico. Além disso, a relação entre hospitalidade e acessibilidade precisa ser invertida: é nas estruturas labirínticas que se encontram os espaços urbanos turísticos mais acolhedores.

Palavras-chave: configuração, turismo, hospitalidade e cidade histórica.

Abstract

This thesis aims to discuss the integrating elements of interpretation in touristic urban space from a user perspective (resident, visitor and tourist) through its configurational aspects, in order to collaborate to an urban planning sensitive to local hospitality. Observing the city with touristic interest, notions from LYNCH (1997), HOLANDA (2002), MEDEIROS (2013) and GEHL (2014) are explored, considering city as a socially usable space. The theoretical, methodological and technical approach consists in configurational reading combined with hospitality theory (GRINOVER, 2007; FERRAZ, 2013). The research sample is composed by 18 small sized Brazilian historical settlements that already present touristic activity stimulated by heritage resources.

The study points out two research questions: (1) From a diachronic perspective, how does configuration contribute for urban space understating in touristic cities? (2) In which way can a higher configurational accessibility favour tourism? Findings reveal that the relation between configuration and tourism is inversely proportional: higher accessibility reveals lower touristic performance. Therefore, global urban interventions performed in touristic cities, considering the entire system must be carefully undertaken otherwise compromising historical centres integrity, where touristic activities are concentrated. In addition, the relation between hospitality and accessibility must be reversed: most welcoming touristic urban spaces are located in labyrinthic structures.

Key words: configuration, tourism, hospitality, historical city.

Lista de Figuras

Figura 1.1 – Cidade e turismo: Ouro Preto, em Minas Gerais, carrega, em seu patrimônio histórico, a atratividade que move muitos turistas e propicia uma adorável acolhida, que vai além da culinária ou da arquitetura. Qual o segredo?	27
Figura 1.2 – Festival de Literatura na cidade de Paraty – RJ: a acolhida a todos no espaço público.	28
Figura 1.3 – Passeio pelas ruas de Paraty.	29
Figura 1.4 – Feira no adro do Santuário de Bom Jesus de Matosinhos, cidade de Congonhas – MG: moradores, visitantes e turistas.	31
Figura 1.5 – O caderno de viagens de Goethe (1786-1788) foi traduzido para o português e publicado pela editora Companhia das Letras.	32
Figura 1.6 – Capas dos Planos de Turismo do Ministério do Turismo.	39
Figura 1.7 – Mapa de Regionalização do Turismo, 2013.	43
Figura 1.8 – Infográfico Cidade e turismo compartilham o território identificado como espaço urbano turístico.	44
Figura 2.1 – Mensagem acolhedora. Cortegana, Espanha.	46
Figura 2.2 – Paisagem acolhedora. Cortegana, Espanha.	46
Figura 2.3 – Lençóis – BA: o ambiente convida à festa.	50
Figura 2.4 – Espaço convidando para brincar em Penedo – AL.	51
Figura 2.5 – Lugar de encontros: Mercado Municipal de Lençóis – BA.	53
Figura 2.6 – A rua acolhedora em Lençóis – BA.	55
Figura 2.7 – Croqui das possibilidades de percurso para quadras longas e quadras curtas.	56
Figura 2.8 – Praça Tiradentes em Ouro Preto – MG: centro e diversidade de uso.	57
Figura 2.9 – Caminho para Igreja e Santo Antônio, Tiradentes – MG.	59
Figura 2.10 – Feira da cidade de Monte Sião – MG.	60

Figura 3.1 – Esquema do ciclo do movimento segundo a lógica do movimento natural: “ciclo virtuoso do movimento”.	67
Figura 3.2 – Rede de caminhos da cidade de Viçosa do Ceará. As cores representam potenciais de movimento: quanto mais quentes, mais movimentadas; quanto mais frias, menos movimentadas	68
Figura 3.3 – Representação do desenho dos eixos sobre a imagem de satélite para consolidação da base cartográfica (detalhe da Cidade de Penedo – AL, imagem Google Earth®, ano da imagem 2016.	70
Figura 3.4 – Método de elaboração dos mapas axiais: (A) Representação linear sobre imagem do satélite no Qgis®, (B) Representação linear aberta no software AutoCAD®, (C) Visão geral do mapa axial no programa Depthmap®.	71
Figura 3.5 – No Qgis®, utilizando o plugin <i>Space Syntax Toolkit</i> ®, que permite a vinculação com o Depthmap®, foram gerados os mapas de segmento a partir de cada mapa axial.	72
Figura 3.6 – Modelagem da malha: 1. Tamanho de segmento, 2. Tamanho de eixo.	72
Figura 3.7 – 1. Trecho da malha de Ouro Preto – MG, irregular. 2. Trecho da malha urbana de Icó – CE, regular.	73
Figura 3.8 – Relação da mancha urbana com o curso d’água. A. limitado (Cachoeira), B. interrompido (Cidade do Goiás), C. sem relação (Diamantina).	73
Figura 3.9 – Relação do centro histórico (preto) e o núcleo de integração (vermelho). A. Interno (Ouro Preto – MG), B. Periférico (cidade de Goiás – GO) e C. Externo (Penedo – AL).	75
Figura 3.10 – Região Metropolitana de Curitiba, com destaque à cidade de Lapa, desconectada da grande conurbação urbana.	78
Figura 3.11 – Processo de Tombamento do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Município de Parati – Estado do Rio de Janeiro, datado de 1957. Documentos contidos no processo: (1) Decreto declaratório da conversão de Paraty em monumento histórico, datado de 1945; e (2) Croqui do Jornal do Brasil, com a Matéria “O presente não perdoa o passado”,	

de Luís Carlos Leal, alertando sobre as ações da época e possíveis danos ao patrimônio.	79	Figura 3.33 – São João Del Rei, perímetro de tombamento.	97
Figura 3.12 – Mapa do turismo brasileiro categorizado.	81	Figura 3.34 – São João Del Rei: 1915, 1930, 1944 e 1973	98
Figura 3.13 – Localização das cidades da amostra.	82	Figura 3.35 – Serro – MG, dados de expansão urbana.	99
Figura 3.14 – Mancha urbana das cidades em estudo, na mesma escala. Em vermelho, núcleo de integração; em azul, curso d'água; em preto, eixos.	84	Figura 3.36 – Área tombada de Serro, referência para a delimitação do centro histórico.	100
Figura 3.15 – Mapa da cidade de Alcântara (1996), com o limite de tombamento do Iphan.	86	Figura 3.37 – Cartografia de expansão urbana de Tiradentes – MG.	100
Figura 3.16 – Mapas e Imagens da cidade de Alcântara – MA.	86	Figura 3.38 – Área tombada de Viçosa do Ceará.	101
Figura 3.17 – Imagens de referência para construção dos mapas da expansão urbana de Cachoeira – BA.	87	Figura 3.39 – Estratégia para construção dos mapas de expansão urbana: à esquerda base cartográfica de 2017, ao centro imagem do Google Earth® de 2006, à direita, desenho com o conjunto de linhas apagadas, conformando a base de 2006 – Diamantina – MG.	101
Figura 3.18 – Imagens de referência para construção dos mapas da expansão urbana da cidade de Goiás – GO.	88	Figura 3.40 – Desconstrução do mapa para revelar o crescimento ao longo do tempo para a cidade de Laguna - SC.	102
Figura 3.19 – Descrição do perímetro de tombamento da cidade de Goiás – GO.	89	Figura 3.41 – Identificação, no núcleo de integração (eixos em vermelho e laranja), dos mais integrados do sistema (Cachoeira – BA, 1940).	102
Figura 3.20 – Mapa nominado Croquis 1, representando a primeira ocupação da cidade de Congonhas – MG.	89	Figura 3.42 – À esquerda, imagem com a identificação da poligonal da área tombada, em vermelho; à direita, poligonal de tombamento produzida no QGis® (Laguna – SC).	102
Figura 3.21 – Planta do Patrimônio Histórico de Congonhas, referência para o mapa de centro histórico.	90	Figura 3.43 – Expansão urbana da cidade de Ouro Preto: em cinza o centro histórico e em vermelho o núcleo de integração (NI). Mesmo com o passar do tempo e com novas conexões, o centro morfológico mantém-se coincidindo com o centro histórico.	103
Figura 3.22 – Mapas utilizados para construção da expansão urbana de Congonhas – MG.	90	Figura 4.1 – Croqui da Igreja Nossa Senhora do Carmo, cidade de Alcântara – MA.	105
Figura 3.23 – Mapa com a área de tombamento de Diamantina, 1966. Fonte: Iphan Processo 64 – T – 1938, p. 51.	91	Figura 4.2 – Croqui da situação de Alcântara e São Luís.	105
Figura 3.24 – Mapas de Diamantina – MG, 1940, 1979 e 2013. Fonte: VARAJÃO (2015).	91	Figura 4.3 – Capa do processo 390_T_1948, de tombamento do Conjunto Arquitetônico e Urbanístico da cidade de Alcântara – MA.	106
Figura 3.25 – Mapas de Icó, composição da expansão urbana.	92	Figura 4.4 – Centro histórico de Alcântara – MA.	106
Figura 3.26 – Expansão urbana do centro histórico de Laguna.	93		
Figura 3.27 – Expansão urbana de Laguna em foto aérea.	93		
Figura 3.28 – Área tombada Lapa -PR	94		
Figura 3.29 – Ouro Preto: 1765 e 1890.	95		
Figura 3.30 – Ouro Preto: centro histórico.	95		
Figura 3.31 – Figura 3.31 – Paraty - RJ 1948 e 1956..	96		
Figura 3.32 – Área de influência do centro histórico de Paraty.	96		

Figura 4.5 – Região Metropolitana de São Luís – MA: Alcântara está separada da mancha urbana de São Luís pela baía de São Marcos	107	Figura 4.22 – Vista da Cidade de Congonhas – MG, com destaque para o Santuário do Senhor Bom Jesus de Matosinhos, ao fundo.	118
Figura 4.6 – Mapas de evolução urbana da cidade de Alcântara – MA: os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.	108	Figura 4.23 – Ortofoto de 1986 como indicação da área tombada de Congonhas – MG.	119
Figura 4.7 – Croqui de edifício da cidade de Cachoeira – BA.	109	Figura 4.24 - Vista do Santuário Bom Jesus de Matosinhos, Congonhas – MG.	119
Figura 4.8 – Convento de Nossa Senhora do Carmo, em Cachoeira – BA.	109	Figura 4.25 – Mapas de expansão urbana da cidade de Congonhas – MG: em azul o Rio Maranhão; os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.	120
Figura 4.9 - Vista da cidade de Cachoeira – BA.	110	Figura 4.26 – Vista de uma rua de comércio e serviços, ladeira típica da cidade de Diamantina – MG.	
Figura 4.10 – Mapa turístico de Cachoeira – BA.	110	Figura 4.27 – Rua da Quitanda e ao fundo a Catedral de Diamantina.	121
Figura 4.11 – Igreja do antigo Seminário de Belém, em Cachoeira – BA.	111	Figura 4.28 – Mapa da área tombada de Diamantina – MG, em 1944.	122
Figura 4.12 – Mapas da expansão urbana da cidade de Cachoeira – BA: em azul está indicado o Rio Paraguaçu; os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.	112	Figura 4.29 – Praça Dom Joaquim (adro da Igreja Nossa Senhora do Rosário, século XVIII), requalificada pelo PAC Cidades Históricas, em Diamantina – MG.	123
Figura 4.13– Croqui de edifício da cidade de Cachoeira – BA.	113	Figura 4.30 – Arquitetura colonial entre morros em Diamantina – MG.	123
Figura 4.14 – Ao fundo, de janelas verdes, a Casa Cora Coralina e ponte sobre o Rio Vermelho, na Cidade de Goiás – GO.	113	Figura 4.31 – Mapas de expansão urbana da cidade de Diamantina – MG: os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.	124
Figura 4.15 – Mapa da área tombada da Cidade de Goiás – GO.	114	Figura 4.32 – Vista geral da Cidade de Icó – CE, com destaque para o Largo de Théberge.	125
Figura 4.16 – Rua na Cidade de Goiás, próxima à Igreja da Boa Morte (ao fundo).	114	Figura 4.33 – Mapa com a delimitação da área tombada pelo IPHAN na cidade de Icó – CE.	125
Figura 4.17 – Mapa turístico da Cidade de Goiás – GO.	114	Figura 4.34– Croqui Igreja Matriz, Icó – CE.	126
Figura 4.18 – Interior da Igreja Nossa Senhora da Abadia, restaurado pelo Programa Monumenta.	115	Figura 4.35 – Largo de Théberge, em Icó – CE.	126
Figura 4.19 – Vista em direção ao Museu das Bandeiras.	116	Figura 4.36 – À esquerda, mapa do núcleo de 1790; à direita, imagem de satélite atual. A comparação demonstra as alterações no desenho urbano do Largo de Théberge.	126
Figura 4.20 – Mapas de expansão urbana da cidade de Goiás – GO: em azul o Rio Vermelho; os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.	117	Figura 4.37 – Igreja Matriz de Icó – CE.	127
Figura 4.21 – Santuário Bom Jesus de Matosinhos, em Congonhas – MG.	118		

Figura 4.38 – Comércio local em Icó – CE.	127	Figura 4.58 – Igreja Nossa Senhora de Assunção, Catedral da Sé, em Mariana – MG.	140
Figura 4.39 – Mapas de expansão urbana da cidade de Icó – CE: em azul o Rio Salgado; os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.	128	Figura 4.59 – Mapa turístico da cidade de Mariana – MG.	140
Figura 4.40 – Parte do acervo edificado do conjunto tombado pelo IPHAN na Rua Gustavo Richard, em Laguna – SC.	129	Figura 4.60 – Praça Tiradentes, em Ouro Preto – MG.	141
Figura 4.41 – Vista aérea da área tombada de Laguna – SC.	129	Figura 4.61 – Mapa turístico do centro histórico da cidade de Ouro Preto – MG.	141
Figura 4.42 – Museu Anita Garibaldi, em Laguna – SC.	130	Figura 4.62 – Igreja São Francisco de Assis, em Ouro Preto – MG.	142
Figura 4.43 – Área tombada de Laguna – SC.	130	Figura 4.63 – Vista geral da cidade de Ouro Preto, com destaque para a topografia e o desnível dos telhados.	
Figura 4.44 – Região Metropolitana de Tubarão – SC: Laguna está isolada da área conurbada, o que também é produto de sua posição geográfica.	131	Figura 4.64 – Ladeira típica de Ouro Preto – MG (Rua do Pilar).	143
Figura 4.45 – Mapas de expansão urbana da cidade de Laguna – SC: em azul o Oceano Atlântico (direita) e a Lagoa do Imaruí (esquerda); os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.	132	Figura 4.65 – Croqui: arquitetura religiosa em Ouro Preto – MG.	143
Figura 4.46 – Parte do acervo edificado do conjunto tombado pelo IPHAN, Lapa – PR.	133	Figura 4.66 – Mapas de expansão urbana da cidade de Ouro Preto: os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.	144
Figura 4.47 – Área tombada pelo IPHAN em Lapa – PR.	133	Figura 4.67 – Arquitetura colonial de Paraty – RJ.	145
Figura 4.48 – Igreja Matriz de Lapa – PR.	134	Figura 4.68 – Área de influência do centro histórico de Paraty – RJ.	145
Figura 4.49 – Região Metropolitana de Curitiba – PR, com indicação da cidade de Lapa isolada da área conturbada.	134	Figura 4.69 – Mapa Turístico de Paraty – RJ.	146
Figura 4.50 – Casa Lacerda, em Lapa – PR.	135	Figura 4.70 – Cidade de Paraty – RJ e a presença da mata atlântica e do mar.	146
Figura 4.51 – Praça Horácio de Matos, em Lençóis – BA.	135	Figura 4.71 – Mapas de evolução urbana da cidade de Paraty – RJ: em azul, à direita, está o Oceano Atlântico; os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.	148
Figura 4.52 – Mapa turístico da cidade de Lençóis – BA, com indicação do traçado urbano.	136	Figura 4.72 – Vista da cidade de Penedo – AL, às margens do Rio São Francisco.	149
Figura 4.53 – Via inclinada (antiga Rua do Rosário) com destaque, na parte superior, para a Igreja Nossa Senhora do Rosário, em Lençóis – BA.	136	Figura 4.73 – Edifícios emblemáticos de Penedo – AL: 1. Convento dos Franciscanos ou Residência Maria dos Anjos e Cruzeiro de Pedra; 2. Igreja de N. Sra. da Corrente; 3. Igreja de São Gonçalo Garcia dos Homens Pardos.	150
Figura 4.54 – Mercado Municipal às margens do rio Lençóis.	137	Figura 4.74 – Igreja São Gonçalo Garcia, em Penedo – AL.	151
Figura 4.55 – Croqui vista dos edifícios da Praça Horácio de Matos, em Lençóis – BA.	138	Figura 4.75 – Croqui da Igreja Nossa Senhora do Rosário, em Penedo – AL.	151
Figura 4.56 – Igreja São Francisco de Assis (esquerda) e Igreja Nossa Senhora do Carmo (direita) em Mariana – MG.	138		
Figura 4.57 – Área tombada da cidade de Mariana – MG.	139		

Figura 4.76 – Igreja São Gonçalo Garcia, em Penedo – AL.	152		
Figura 4.77 – Convento e Igreja de Santa Cruz, em São Cristóvão – SE.	152		
Figura 4.78 – Área tombada de São Cristóvão – SE.	153		
Figura 4.79 – Vista aérea da cidade de São Cristóvão – SE.	153		
Figura 4.80 – Relação entre São Cristóvão e Aracaju, em Sergipe.	154		
Figura 4.81 – Croqui do Convento e da Igreja de Santa Cruz, em São Cristóvão – SE.	154		
Figura 4.82 – Igreja de São Francisco de Assis, em São João del-Rei – MG.	155		
Figura 4.83 – Rua comercial de São João del-Rei – MG.	155		
Figura 4.84 – Perímetro de tombamento de São João del-Rei – MG.	155		
Figura 4.85 – Museu Regional de São João del-Rei – MG.	156		
Figura 4.86 – Croqui da Igreja São Francisco de Assis, em São João del-Rei – MG.	156		
Figura 4.87 – Confeção do tapete religioso, São João del-Rei – MG.	157		
Figura 4.88 – Conurbação de São João del-Rei – MG com o Distrito de Águas Santas e com a cidade de Santa Cruz de Minas.	158		
Figura 4.89 – Mapas de expansão urbana da cidade de São João del-Rei: em azul está a rede hídrica, com o Rio das Mortes em destaque; os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.	158		
Figura 4.90 – Vista geral da cidade de Serro – MG.	155		
Figura 4.91 – Serro – MG e suas camadas em diferentes níveis para acompanhar a topografia. Ao fundo, Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição.	159		
Figura 4.92 – Rua comercial em Serro: traçado sinuoso e vista ao fundo da Igreja de Santa Rita.	160		
Figura 4.93 – Mapas de expansão urbana da cidade de Tiradentes – MG: em azul está o Rio das Mortes em destaque; os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.	161		
Figura 4.94 – Tiradentes – MG, com ruas adaptadas à topografia do terreno.	162		
Figura 4.95 – Mapa da área tombada de Tiradentes – MG, com destaque para os edifícios de característico interesse patrimonial.	163		
Figura 4.96 – Igreja Matriz de Santo Antônio, em Tiradentes – MG.	163		
Figura 4.97 – Mapas de expansão urbana da cidade de Tiradentes – MG: em azul está o Rio das Mortes em destaque; os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.	164		
Figura 4.98 – Igreja do Céu, em Viçosa – CE.	165		
Figura 4.99 – Solar dos Pinho Pessoa, em Viçosa do Ceará – CE.	165		
Figura 4.100 – Igreja Matriz de Nossa Senhora da Assunção de Viçosa do Ceará.	166		
Figura 4.101 – Laguna – SC apresenta atualmente mancha urbana descontínua, decorrente das condições topográficas.	168		
Figura 4.102 – Comparativo diacrônico da conectividade para uma seleção de cidades da amostra (mapa axial).	169		
Figura 4.103 – Alcântara – MA “cresce” para dentro, ampliando a conectividade.	170		
Figura 4.104 – Congonhas – MG se expande mantendo a conectividade.	171		
Figura 4.105 – Trecho norte da cidade de Paraty – RJ.	171		
Figura 4.106 – Topografia da cidade de Serro – MG.	172		
Figura 4.107 – O traçado urbano acomoda-se à topografia, conformando uma rede de caminhos moldada pelas curvas de nível.	172		
Figura 4.108 – Comparativo diacrônico da integração global (Rn) para uma seleção de cidades da amostra (mapa axial).	173		
Figura 4.109 – Comparativo diacrônico da NAIN para uma seleção de cidades da amostra (mapa de segmentos).	174		

Figura 4.110 – Mapa turístico da cidade de Ouro Preto – MG: a cidade teve o segundo pior desempenho no que se refere à legibilidade do espaço urbano (o labirinto).	175	Figura 5.3 – Porte A (área da mancha urbana).	196
Figura 4.111 – Comparativo diacrônico de legibilidade para uma seleção de cidades da amostra (mapa de segmentos).	176	Figura 5.4 – Porte B (população urbana).	196
Figura 4.112 – Comparativo diacrônico da inteligibilidade (orientabilidade) para uma seleção de cidades da amostra (mapa axial).	178	Figura 5.5 – Padrão da malha.	197
Figura 4.113 – Expansão urbana de Alcântara – MA, mapas de segmentos (variável NAIN).	182	Figura 5.6 – Topografia.	197
Figura 4.113 – Expansão urbana de Alcântara – MA, mapas de segmentos (variável NAIN).	183	Figura 5.7 – Distribuição do tipo de interseção segundo a topografia.	198
Figura 4.114 – Expansão urbana de Cachoeira – BA, mapas de segmentos (variável NAIN).	184	Figura 5.8 – Posição da rodovia em relação à malha viária.	198
Figura 4.115 – Expansão urbana de Cidade de Goiás, mapas de segmentos (variável NAIN).	185	Figura 5.9 – Relação da malha urbana com os cursos d’água.	199
Figura 4.116 – Expansão urbana de Congonhas - MG, mapas de segmentos (variável NAIN).	186	Figura 5.10 – Área dos sistemas em km ² .	200
Figura 4.117 – Expansão urbana de Diamantina, mapas de segmentos (variável NAIN).	187	Figura 5.11 – Número de linhas dos sistemas.	200
Figura 4.118 – Expansão urbana de Icó - CE, mapas de segmentos (variável NAIN).	188	Figura 5.12 – Número de segmentos do sistema.	201
Figura 4.119 – Expansão urbana de Ouro Preto - MG, mapas de segmentos (variável NAIN).	189	Figura 5.13 – Tamanho médio dos eixos. Em laranja, as cidades com tendência ao traçado orgânico; em verde, aquelas mais ortogonais.	202
Figura 4.120 – Expansão urbana de Alcântara – MA, mapas de segmentos (variável NAIN).	190	Figura 5.14 – Tamanho médio dos segmentos.	203
Figura 4.121 – Expansão urbana de São João Del Rei, mapas de segmentos (variável NAIN).	191	Figura 5.15 – Compacidade A.	204
Figura 4.122 – Expansão urbana de Alcântara – MA, mapas de segmentos (variável NAIN).	192	Figura 5.16 – Compacidade B.	204
Figura 4.123 – Expansão urbana de Serro - MG, mapas de segmentos (variável NAIN).	193	Figura 5.17 – Compacidade A: sistema, centro histórico e núcleo de integração.	205
Figura 5.1 – População total, estimativa do IBGE para 2017.	195	Figura 5.18 – Compacidade B: sistema, centro histórico e núcleo de integração.	205
Figura 5.2 – População urbana, segundo dados do IBGE (Censo 2010).	195	Figura 5.19 – Médias de compacidade comparadas para o Brasil, amostra e centros históricos.	206
		Figura 5.20 – Conectividade.	206
		Figura 5.21 – Conectividade comparada.	207
		Figura 5.22 – Integração HH.	208
		Figura 5.23 – Integração global: sistema, núcleo de integração e centro histórico.	208
		Figura 5.24 – Integração local.	209
		Figura 5.25 – Integração local: sistema, núcleo de integração e centro histórico.	209
		Figura 5.26 – Surgimento de subcentralidades potenciais nas cidades de São João del-Rei – MG, Laguna – SC e Alcântara – MA.	210
		Figura 5.27 – Sinergia.	210

Figura 5.28 – Sinergia: sistema, núcleo de integração e centro histórico.	211	Figura 5.49 – Efeitos de cursos d’água na malha viária e variáveis configuracionais.	220
Figura 5.29 – Inteligibilidade.	211	Figura 5.50 – Categorias de turismo e relação com a rodovia.	221
Figura 5.30 – Inteligibilidade: sistema, núcleo de integração e centro histórico.	212	Figura 5.51 – Relação da cidade com a rodovia e variáveis configuracionais.	221
Figura 5.31 – NACH.	212	Figura 5.52 – Relação da cidade com a rodovia e variáveis configuracionais (sinergia e inteligibilidade).	221
Figura 5.32 – NACH: sistema, núcleo de integração e centro histórico.	213	Figura 5.53 – Distribuição do desempenho das variáveis segundo as cidades da amostra: quanto mais quente maior o valor; quanto mais frio, menor o valor.	225
Figura 5.33 – NAIN.	213	Figura 5.54 – Representação gráfica da ligação entre categorias de turismo (A - mais desenvolvida e D - menos desenvolvida) e uma seleção de variáveis.	226
Figura 5.34 – NAIN comparado: sistema, núcleo de integração e centro antigo.	213	Figura 5.55 – Mapa de Segmento de Alcântara – MA (variável NAIN).	227
Figura 5.35 – Relação espacial entre o núcleo de integração e o centro histórico.	214	Figura 5.56 – Mapa de Segmento de Alcântara – MA (variável NACH).	228
Figura 5.36 – Distribuição da amostra nas categorias de turismo.	215	Figura 5.57 – Mapa de Segmento de Cachoeira – BA (variável NAIN).	229
Figura 5.37 – Identificação da amostra nas categorias de turismo.	215	Figura 5.58 – Mapa de Segmento de Cachoeira – BA (variável NACH).	230
Figura 5.38 – Empregos e estabelecimentos de turismo por cidade, segundo dados do Ministério do Turismo para 2016.	216	Figura 5.59 – Mapa de Segmento da Cidade de Goiás – GO (variável NAIN).	231
Figura 5.39 – Visitação de turistas por cidade, para dados de 2016 (São Cristóvão não possui registro de visitação).	216	Figura 5.60 – Mapa de Segmento da Cidade de Goiás – GO (variável NACH).	232
Figura 5.40 – Esquema de organização da análise a partir das tabelas e gráficos dinâmicos, tendo a “Categoria de Turismo” como a variável prioritária.	217	Figura 5.61 – Mapa de Segmento de Congonhas – MG (variável NAIN).	233
Figura 5.41 – Categorias de turismo versus compacidade.	217	Figura 5.62 – Mapa de Segmento de Congonhas – BA (variável NACH).	234
Figura 5.42 – Categorias de turismo versus compacidade.	218	Figura 5.63 – Mapa de Segmento de Diamantina – MG (variável NAIN).	235
Figura 5.43 – Categorias de turismo <i>versus</i> integração global e NAIN.	218	Figura 5.64 – Mapa de Segmento de Diamantina – MG (variável NACH).	236
Figura 5.44 – Categorias de turismo <i>versus</i> NACH.	219	Figura 5.65 – Mapa de Segmento de Icó – CE (variável NAIN).	237
Figura 5.45 – Categorias de turismo <i>versus</i> sinergia (legibilidade) e inteligibilidade (orientabilidade).	219	Figura 5.66 – Mapa de Segmento de Icó – CE (variável NACH).	238
Figura 5.46 – Categorias de turismo <i>versus</i> topografia do sítio.	219		
Figura 5.47 - Topografia e as variáveis configuracionais.	220		
Figura 5.48 – Categorias de turismo e efeito de cursos d’água na malha viária.	220		

Figura 5.67 – Mapa de Segmento de Laguna – SC (variável NAIN).	239
Figura 5.68 – Mapa de Segmento de Laguna – SC (variável NAIN).	240
Figura 5.69 – Mapa de Segmento de Lapa – PR (variável NAIN).	241
Figura 5.70 – Mapa de Segmento de Lapa - PR (variável NACH).	242
Figura 5.71 – Mapa de Segmento de Lençóis - BA (variável NAIN).	243
Figura 5.72 – Mapa de Segmento de Lençóis - BA (variável NACH).	244
Figura 5.73 – Mapa de Segmento de Mariana – MG (variável NAIN).	245
Figura 5.74 – Mapa de Segmento de Mariana – MG (variável NACH).	246
Figura 5.75 – Mapa de Segmento de Ouro Preto - MG (variável NAIN).	247
Figura 5.76 – Mapa de Segmento de Ouro Preto - MG (variável NACH).	248
Figura 5.77 – Mapa de Segmento de Paraty – RJ (variável NAIN).	249
Figura 5.78 – Mapa de Segmento de Paraty – RJ (variável NACH).	250
Figura 5.79 – Mapa de Segmento de Penedo - AL (variável NAIN).	251
Figura 5.80 – Mapa de Segmento de Penedo - AL (variável NACH).	252
Figura 5.81 – Mapa de Segmento de São Cristóvão - SE (variável NAIN).	253
Figura 5.82 – Mapa de Segmento de São Cristóvão - SE (variável NACH).	254
Figura 5.83 – Mapa de Segmento de São João Del Rei – MG (variável NAIN).	255

Figura 5.84 – Mapa de Segmento de São João Del Rei – MG (variável NACH).	256
Figura 5.85 – Mapa de Segmento de Serro – MG (variável NAIN).	257
Figura 5.86 – Mapa de Segmento de Serro – MG (variável NACH).	258
Figura 5.87 – Mapa de Segmento de Tiradentes – MG (variável NAIN).	259
Figura 5.88 – Mapa de Segmento de Tiradentes – MG (variável NACH).	260
Figura 5.89 – Mapa de Segmento de Viçosa do Ceará - CE (variável NAIN).	261
Figura 5.90 – Mapa de Segmento de Viçosa do Ceará - CE (variável NACH).	262

Lista de Tabelas

Tabela 2.1 – Atributos espaciais de hospitalidade urbana.	50
Tabela 3.1 – Síntese das variáveis de análise.	74
Tabela 3.2 – Informações gerais sobre os critérios das cidades integrantes da amostra.	80
Tabela 3.3 – Seleção de variáveis aplicadas no estudo de expansão urbana, com indicação dos valores de referência.	99
Tabela 4.1 – Variáveis aplicadas ao estudo de expansão urbana da amostra.	163
Tabela 4.2 – Expansão da mancha urbana segundo o número de eixos, por período.	166
Tabela 5.1 – Atrativos Turísticos.	215

Lista de Quadros Resumo

Quadro Resumo 1.1 – Evolução das abordagens teóricas do turismo.	36
Quadro Resumo 2.1 – Escolas e teorias da hospitalidade.	46

LISTA DE SIGLAS

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPHAN – Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

SHUN – Sítios Históricos Urbanos Nacionais

COMEC – Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba

CUMN – Conjunto Urbano de Monumentos Nacionais

MTUR – Ministério do Turismo

SISTUR – Sistema de Turismo

NACH - Escolha angular normalizada

NAIN - Integração angular normalizada

NI - Núcleo de integração ou núcleo integrador

PAC - Programa de Aceleração do Crescimento

PNT - Plano Nacional de Turismo

PPG-FAU - Programa de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

R3 – raio 3 – Integração

UNESCO – Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura.

Sumário

Resumo.....	08
Abstract.....	09
Lista de Figuras	10
Lista de Tabelas.....	17
Lista de Quadros.....	17
Lista de Siglas	18
Sumário.....	19
Introdução	22
Capítulo 1 – Cidade e Turismo.....	26
1.1 CIDADE.....	27
1.2 TURISMO.....	29
1.2.1 Breve histórico no contexto mundial.....	31
1.2.2 Abordagem Teórica do Turismo.....	35
1.2.3 Políticas Públicas para o Turismo.....	39
1.3 ESPAÇO URBANO TURÍSTICO: CONCLUSÕES DO CAPÍTULO.....	43
Capítulo 2 – Hospitalidade.....	45
2.1 HOSPITALIDADE: DEFINIÇÕES.....	46
2.2 ESCOLAS DA TEORIA DA HOSPITALIDADE.....	47
2.3 HOSPITALIDADE NO ESPAÇO.....	50
2.4 HOSPITALIDADE NO ESPAÇO URBANO.....	51
2.5 A LEITURA DA CIDADE HOSPITALEIRA.....	54

2.5.1 Acessibilidade na Cidade.....	55
2.5.2 Legibilidade.....	57
2.5.3 Identidade	58
2.5.4 Urbanidade	59
2.5.5 Conforto.....	60
2.6 CONCLUSÕES DO CAPÍTULO.....	60
CAPÍTULO 3 – Teoria, Método e Ferramentas.....	62
3.1 ORIGENS.....	63
3.1.1 Teoria da Hospitalidade.....	63
3.1.2 Teoria dos Sistemas.....	63
3.1.3 Centros.....	65
3.1.4 Sintaxe Espacial	67
3.2 ASPECTOS METODOLÓGICOS.....	69
3.3 ASPECTOS FERRAMENTAIS.....	69
3.3.1 Base Cartográfica.....	69
3.3.2 Representação Linear	69
3.3.3 Mapa Axial e Mapa de Segmentos.....	70
3.4 VARIÁVEIS DE ANÁLISE.....	72
3.5 CONSTRUÇÃO DA AMOSTRA.....	78
3.6 A PRODUÇÃO DOS MAPEAMENTOS DIACRÔNICOS.....	85
3.6.1 Produção dos Mapas	101
3.6.2 Variáveis de Análise para a Expansão Urbana	103
Capítulo 4 – As Cidades Escolhidas.....	104
4.1 ENQUADRAMENTO E CARACTERIZAÇÃO DAS CIDADES.....	104

4.1.1 ALCÂNTARA –MA.....	105
4.1.2 CACHOEIRA – BA.....	109
4.1.3 CIDADE DE GOIÁS – GO.....	113
4.1.4 CONGONHAS – MG.....	118
4.1.5 DIAMANTINA – MG.....	121
4.1.6 ICÓ – CE.....	125
4.1.7 LAGUNA – SC	129
4.1.8 LAPA – PR.....	133
4.1.9 LENÇÓIS – BA.....	135
4.1.10 MARIANA – MG.....	138
4.1.11 OURO PRETO – MG.....	141
4.1.12 PARATY – RJ	145
4.1.13 PENEDO – AL.....	149
4.1.14 SÃO CRISTOVÃO – SE.....	152
4.1.15 SÃO JOÃO DEL-REI – MG.....	155
4.1.16 SERRO – MG.....	159
4.1.17 TIRADENTES – MG.....	162
4.1.18 VIÇOSA DO CEARÁ– CE.....	165
4.2 ANÁLISE COMPARADA DA EXPANSÃO URBANA	167
4.2.1 Conectividade.....	167
4.2.2 Integração Global (Rn e NAIN).....	172
4.2.3 Legibilidade (Sinergia).....	175
4.2.3 Orientabilidade (Inteligibilidade).....	177

4.3 CONSIDERAÇÕES SOBRE A AMOSTRA: CONCLUSÕES DO CAPÍTULO.....	179
Capítulo 5 - Números e Dados	194
5.1 VARIÁVEIS DE PORTE E DESENHO URBANO.....	194
5.1.1 POPULAÇÃO.....	194
5.1.2 PORTE A - Área.....	196
5.1.3 PORTE B.....	196
5.1.4 PADRÃO DA MALHA.....	196
5.1.5 TIPO DE INTERSEÇÃO.....	197
5.1.6 TOPOGRAFIA.....	197
5.1.7 POSIÇÃO EM RELAÇÃO À RODOVIA.....	198
5.1.8 POSIÇÃO EM RELAÇÃO AO CURSO D'ÁGUA	198
5.2 VARIÁVEIS DE DENSIDADE.....	199
5.2.1 ÁREA DO SISTEMA.....	199
5.2.2 NÚMERO DE EIXOS.....	200
5.2.3 NÚMERO DE SEGMENTOS.....	201
5.2.4 TAMANHO MÉDIO DOS EIXOS.....	201
5.2.5 TAMANHO MÉDIO DOS SEGMENTOS.....	202
5.2.6 COMPACIDADE	203
5.3 VARIÁVEIS TOPOLÓGICAS.....	206
5.3.1 CONECTIVIDADE.....	206
5.3.2 INTEGRAÇÃO GLOBAL.....	207
5.3.3 INTEGRAÇÃO LOCAL – R3.....	209
5.3.4 LEGIBILIDADE (SINERGIA)	210

5.3.5 ORIENTABILIDADE (INTEGIBILIDADE).....	211
5.3.6 NACH.....	212
5.3.7 NAIN.....	213
5.3.8 RELAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO COM O NÚCLEO DE INTEGRAÇÃO.....	214
5.4 VARIÁVEIS DE TURISMO.....	214
5.4.1 CATEGORIA DE TURISMO.....	214
5.4.2 ATRATIVOS.....	215
5.4.3 EMPREGOS e ESTABELECIMENTOS.....	215
5.4.4 VISITAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS.....	216
5.5 ANÁLISE COMPARADA ENTRE VARIÁVEIS	216
5.5.1 CATEGORIAS DE TURISMO X CONFIGURAÇÃO.....	217
5.5.2 CATEGORIAS DE TURISMO X SÍTIO.....	219
5.6 CONCLUSÕES DO CAPÍTULO	220
CONCLUSÃO.....	263
REFERÊNCIAS.....	268

INTRODUÇÃO

A tese procura contribuir para a discussão dos elementos que integram a leitura do espaço urbano turístico² pelos usuários (morador, visitante ou turista)³, em seus aspectos configuracionais⁴, de modo a colaborar para o planejamento urbano sensível à hospitalidade⁵ local. É intenção alargar a percepção apreendida nos documentos de planejamento e gestão do turismo (Planos Turísticos⁶ estaduais e municipais), uma vez que tradicionalmente adota-se o espaço turístico como um aspecto territorial ou geográfico (numa perspectiva física). Procura-se na pesquisa ampliar o debate para uma conotação relacional, que considere a investigação das relações entre partes no sistema urbano, de modo a dinamizar ou preservar os sítios de interesse patrimonial.

² Espaço urbano turístico ou espaço turístico, conforme será discutido no capítulo 1, é entendido como uma parte ou o todo do território urbanizado de uma localidade (cidade), com elementos atrativos para a atividade turística. Neste estudo, os atrativos considerados serão os edifícios e conjuntos com valor patrimonial, tombados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

³ Neste trabalho serão adotadas as definições de Silva (2011, p. 76): (1) Morador é o residente do espaço urbano; (2) Visitante é o indivíduo que passa pela cidade, com permanência inferior a 12 horas; (3) Turista compreende o indivíduo que passa a noite no destino, com permanência igual ou superior a 24 horas e menor que 6 meses, demandando o uso da infraestrutura turística para alojamento (hotel, pensão, albergue e outros) e alimentação (restaurantes, cafés e outros) e motivado por negócios, visita familiar, congresso, saúde, compras, ócio entre outros.

⁴ Segundo Medeiros (2013, p. 588) a configuração compreende a “maneira pela qual as partes do sistema ou objeto se relacionam entre si, fundeando-se na maneira de

articulação ou arranjo das estruturas internas componentes. Significa ainda um complexo de relações de interdependência com duas propriedades fundamentais: a configuração é distinta quando vista de diferentes pontos dentro de um mesmo sistema e quando apenas uma parte do sistema”. A configuração abrange muitas dimensões como, por exemplo, a topocéptica, expressivo-simbólica, bioclimática, funcional e copresença (KOLHSDORF, 2017).

⁵ A teoria sobre hospitalidade será abordada no Capítulo 2.

⁶ A formulação do Plano Turístico tem como objetivo consolidar as políticas do turismo e desenvolver estratégias para o desenvolvimento da atividade na localidade a que se destina, envolvendo iniciativas públicas, privadas e os conselhos de turismo – que abarcam as iniciativas populares.

Para iniciar a discussão, é importante assumir que o espaço urbano turístico trata de uma cidade real, ou parte dela, de modo que aqui não será uma alegoria, cenário ou “a consequência da presença e distribuição territorial dos atrativos turísticos” (BOULLÓN, 2002, p. 79), ou ainda a construção apartada da dinâmica urbana, da vida urbana e das adaptações diacrônicas do espaço socialmente apropriado.

O espaço urbano turístico é uma fração ou o todo do território urbanizado de uma localidade (cidade), com elementos de atrativos culturais, decorrentes de sua história e do patrimônio edificado. Portanto é parte integrante de um sistema⁷ e deve ser compreendido como tal, de forma que o turismo⁸ se faz pelo interesse pelo conjunto edificado e pela experiência de caminhar por uma cidade viva⁹.

O estudo é sobre a cidade – que será também denominada ao longo do texto como núcleo, sistema, espaço urbano, assentamento urbano, mancha urbana – e alguns dos aspectos que envolvem a sua dinâmica complexa, como a própria definição: é um espaço socialmente utilizável (HOLANDA, 2002; MEDEIROS, 2013).

⁷ Sistema significando “um todo integrado cujas propriedades essenciais surgem das relações entre suas partes, ou a compreensão de um fenômeno dentro do contexto de um todo maior” (MEDEIROS, 2013, p. 97).

⁸ A conceituação de turismo será abordada no Capítulo 1.

⁹ Para Gehl (2013, p. 63) “a cidade viva é um conceito relativo. Poucas pessoas em uma rua estreita de uma cidadezinha podem, com facilidade, apresentar uma imagem viva,

Ao olhar a cidade com interesse turístico¹⁰ sob esse viés espacial, diferente dos outros contextos, a intenção é buscar os elementos físicos que contribuem para que o espaço turístico seja qualificado e percebido como hospitaleiro. Segundo Grinover (2007, p. 123), “a cidade hospitaleira, ao oferecer hospitalidade, deseja oferecer o que há de melhor nela; para oferecer, é necessário conhecer suas riquezas e cultivá-las”.

Diante desta expectativa, o estudo ampara-se em autores que entendem a cidade enquanto: a) espaço que precisa ser vivo (JACOBS, 2007; GEHL, 2013), b) um conjunto de relações de interdependências a implicar uma rede de relações que afetam a vitalidade (HILLIER e HANSON, 1984; HOLANDA, 2002; MEDEIROS, 2013) e c) um lugar que, para consolidar sua atratividade, como a turística, precisa desenvolver atributos de hospitalidade (GRINOVER, 2006; FERRAZ, 2013).

Com base na discussão e no entendimento de que hospitalidade compreende, entre outros aspectos, a promoção de um espaço convidativo para o desenvolvimento das atividades turísticas, a pesquisa explora a relação entre configuração e hospitalidade no espaço turístico e procura encontrar respostas para as seguintes questões de pesquisa:

animada. O que importa não são números, multidões ou tamanho da cidade, e sim a sensação de que o espaço da cidade é convidativo e popular; isso cria um espaço com significado”.

¹⁰ O interesse turístico surge por cidades com atrativos culturais, decorrentes de sua história e do patrimônio edificado, e fornecimento de serviços para a satisfação das necessidades do turista.

- 1) Do ponto de vista diacrônico, como a configuração colabora para a compreensão do espaço urbano em cidades de interesse turístico?
- 2) De que maneira uma maior acessibilidade configuracional pode favorecer o turismo?

A tese assume como hipótese que a configuração afeta a maneira como moradores, visitantes e turistas vivenciam o lugar de interesse turístico, o que contribui para a percepção da hospitalidade devendo, portanto, ser considerada em planos e políticas públicas.

A pesquisa se justifica pela intenção em contribuir com os estudos do turismo no que diz respeito ao aspecto espacial. O problema está na não compreensão do espaço físico como uma variável relevante para as políticas afins. O espaço físico, cabe ressaltar, não é um mero suporte, mas uma dimensão que vai além das definições de uso e ocupação do solo, pois age na dinâmica turística, podendo favorecê-la ou restringi-la.

Acerca desse aspecto, parece fundamental compreender os espaços como um conjunto de relações, o que significa analisar os espaços turísticos urbanos em diversas dimensões, da cidade como um todo até a fração de interesse. Essa estratégia conduz à leitura configuracional do espaço turístico, a assumir simultaneamente uma perspectiva relacional, a Teoria Geral dos Sistemas e o olhar multidisciplinar. Aqui reside a contribuição do trabalho.

¹¹ O Programa de Regionalização do Turismo tem como objetivo a “desconcentração da oferta turística brasileira, localizada predominantemente no litoral, propiciando a interiorização da atividade” (Brasil, 2015, p. 25).

O trabalho também se justifica pela abrangência da atividade do turismo no cenário nacional. Em 2015, segundo o Ministério do Turismo, 3.345 municípios participavam do Programa de Regionalização¹¹ do Turismo, por apresentarem potencialidades para o desenvolvimento da atividade (303 regiões turísticas, distribuídas em todo o território nacional). Isso significa que cerca de 60% dos municípios brasileiros planejam e/ou desenvolvem a atividade turística em seu território. A receita cambial¹² do turismo nacional saltou de 2, 94 milhões de dólares em 2015 para 3, 16 milhões de dólares em 2016.

Os dados revelam que o turismo não ocorre somente pelo potencial dos municípios, mas também pelos dados econômicos que demonstram seu desenvolvimento crescente. Cabe ao planejamento contribuir para que a expansão da atividade ocorra de forma harmônica com as outras dimensões da cidade. Ignorar as cidades turísticas por considerar a atividade superficial ou mercadológica é ignorar a realidade das cidades brasileiras, principalmente dos pequenos municípios.

A justificativa pessoal para este projeto se baseia em experiências e inquietações vivenciadas desde a graduação pela autora da pesquisa. No segundo ano de graduação, 1999, a oportunidade de participar no Programa Universidade Solidária– ação universitária em comunidades carentes, aos moldes do Projeto Rondon, e de verificar o potencial turístico da região como agente viável para

¹² Ministério do Turismo (2016).

transformar a condição de subsistência das famílias ribeirinhas nas margens do Rio Paraná, na cidade de Porto Rico – PR, despertou o olhar para o turismo. No trabalho final de graduação (2003) da Universidade Estadual de Londrina, a proposta para a região dos Distritos de Warta e Heimtal, município de Londrina – PR, visava ao desenvolvimento turístico da região como opção de fixação da população na zona rural, com projetos para o sistema viário, para o paisagismo, para a sinalização turística e o controle do solo. No mestrado (2007 - 2010), na Universidad Internacional de Andalucía (Espanha), foi possível desenvolver a dissertação estudando o potencial turístico das cidades de médio porte de Maringá e Londrina – PR, mediante o evento do centenário da imigração japonesa no Brasil – Imin 100¹³. Contudo, a inquietação por entender mais sobre a interface entre turismo e cidade não cessa. Todas as questões apontadas justificam o desenvolvimento do estudo proposto.

O objetivo geral do trabalho é discutir parâmetros configuracionais relacionados à hospitalidade que permitam analisar o desempenho do espaço urbano turístico a contribuir para o planejamento local e o desenvolvimento de planos e políticas turísticas.

Entre os objetivos específicos, destacam-se:

- Caracterizar o espaço urbano turístico a partir da configuração segundo a Teoria da Lógica Social do Espaço (Sintaxe Espacial)¹⁴, de modo a

¹³ Imin 100 foi o nome dado às festividades em comemoração aos 100 anos da imigração japonesa no Brasil.

discutir se devemos entendê-lo como um aspecto que influencia na vivência do morador, do visitante e do turista;

- Sistematizar os padrões configuracionais encontrados em busca de parâmetros para categorização de cidades de interesse turístico;
- Ampliar o banco de dados sobre as cidades patrimoniais em uma base georreferenciada.

Para o desenvolvimento do estudo, a tese está estruturada em cinco capítulos. No Capítulo 1, busca-se conceituar cidade e contextualizar o turismo no cenário brasileiro. O Capítulo 2 foi destinado a apresentar a teoria da hospitalidade, desde a origem até a aplicação no espaço urbano. No Capítulo 3, são apresentados os aspectos teóricos, metodológicos e ferramentais, com foco nas abordagens da hospitalidade e da Sintaxe Espacial. O Capítulo 4 contempla a caracterização das cidades que integram a amostra e a análise configuracional diacrônica da expansão das cidades, de modo a explorar a primeira questão de pesquisa. No Capítulo 5, que antecede as conclusões, são apresentados os dados processados e as correlações das variáveis considerando os sistemas urbanos e seus centros históricos.

¹⁴ A Teoria da Lógica Social do Espaço ou Sintaxe Espacial foi a perspectiva de leitura da configuração adotada para o trabalho. No entanto, essa é apenas uma das possibilidades de leitura configuracional do espaço, contudo a escolhida para a contribuição da pesquisa.

Vilarejo

Marisa Monte/Pedro Baby/Carlinhos Brown/Arnaldo Antunes

Há um vilarejo ali
Onde areja um vento bom
Na varanda quem descansa
Vê o horizonte deitar no chão
Pra acalmar o coração
Lá o mundo tem razão

Terra de heróis, lares de mãe
Paraíso se mudou para lá
Por cima das casas cal
[...]
Lá o tempo espera
Lá é primavera
Portas e janelas ficam sempre abertas
Pra sorte entrar

CAPÍTULO 1

Cidade e Turismo

O capítulo explora os conceitos de Cidade e Turismo de modo a estabelecer os temas básicos que conformam a pesquisa e a tecer suas relações. A abordagem é construída sob a ótica relacional, a considerar a cidade enquanto suporte físico e o turismo como uma atividade econômica.

A seção procura contribuir para a discussão dos elementos que integram a leitura do espaço urbano turístico pelos usuários (morador, visitante ou turista), em seus aspectos configuracionais, de modo a colaborar para o planejamento urbano sensível à hospitalidade¹⁵ local. A organização estrutura-se em três temas: (1) Cidade (os núcleos urbanos são conceituados segundo a ótica configuracional), (2) Turismo (definições, breve histórico no contexto mundial, teorias e políticas do turismo brasileiro) e (3) Espaço Urbano Turístico (em que são estabelecidos os vínculos entre os itens anteriores, com base no princípio de hospitalidade) (Figura 1.1).

¹⁵ A teoria sobre hospitalidade será abordada no Capítulo 2.



Figura 1.1 – Cidade e turismo: Ouro Preto, em Minas Gerais, carrega, em seu patrimônio histórico, a atratividade que move muitos turistas e propicia uma adorável acolhida, que vai além da culinária ou da arquitetura. Qual o segredo?
Créditos: Valério Medeiros

1.1 CIDADE

O estudo explora preliminarmente a compreensão da cidade, o que aponta para a necessidade de defini-la. Lynch (2012, p.7), ao buscar a “Boa Forma da Cidade”, a descreve como muito complicada, que escapa do controle e que afeta a vida de muitas pessoas. O autor esclarece que estuda sua origem e função, “porque esses aspectos são interessantes e também porque se tornam úteis para se fazerem previsões”.

Não há dúvida de que os aspectos relacionados à origem e à função contribuem para compreensão da cidade, no entanto, é relevante ressaltar que Lynch (1997, p. 1) já percebia que “os elementos móveis de uma cidade e, em especial, as pessoas e suas atividades, são tão importantes quanto as partes físicas estacionárias. Não somos meros observadores desse espetáculo, mas parte dele [...]”. Portanto, os indivíduos possuem papel de agente e não de apenas expectadores do espaço urbano. Gondim (2014, p. 11) os classifica como “objetos móveis, que inegavelmente desenham a cidade”.

A perspectiva é semelhante àquela assumida pelos autores Kohlsdorf (1996) e Holanda (2002), ao fomentarem a definição de cidade na tradução do espaço e de sua relação com o indivíduo por considerar que o espaço “não é um meio rígido neutro, mas capaz de oferecer possibilidades e restrições à realização de práticas” (KOHLSDORF, 1996, p. 21). Relação essa que as “pessoas estabelecem com o espaço por meio da apropriação ou da transformação deste, com objetivo de satisfazer expectativas funcionais” (HOLANDA, 2002, p. 83).

O espaço urbano resulta de uma estrutura física que afeta e é afetada pelas pessoas. Os efeitos do espaço urbano permitem o desenvolvimento de aspectos comportamentais positivos, com possibilidades de encontros e aprendizagem, ou negativos, em razão de restrições e insegurança aos indivíduos (HOLANDA, 2013, p. 115).

Holanda (2013, p. 121) reforça a discussão de como a forma do espaço interfere no comportamento dos indivíduos, chegando à equação: “arquitetura diferente = comportamento diferente”. Para Gehl (2014, p. 23), “se há vida e atividade no

espaço urbano, então também existem trocas sociais. Se o espaço da cidade for desolado e vazio, nada acontece”. A leitura corrobora que o espaço não é mero suporte físico, territorial ou geográfico, mas um agente que atua no comportamento do indivíduo.

Assim, a cidade será assumida na pesquisa como espaço socialmente utilizável. Para Kohlsdorf (1996, p. 16), “o olhar que a arquitetura e o urbanismo lançam sobre a cidade se compromete com sua tarefa de entender e agir sobre o espaço social”. Diante da perspectiva, a possibilidade de prefiguração do desempenho do sistema urbano, ou parte dele, a partir da leitura das capacidades de sua forma no olhar configuracional poderá legitimar o processo de entendimento e de ação futura sobre o espaço.

A configuração espacial não é determinante sobre o comportamento humano, mas carrega em si potencial para a previsão de os lugares serem vivos, ou não (Figura 1.2). Significa dizer que a maneira de articulação entre as partes do espaço urbano é capaz de fornecer relevantes subsídios para a interpretação da dinâmica das cidades, conforme aponta a literatura (MEDEIROS, 2013).

Ao olhar a cidade com interesse turístico¹⁶ sob esse viés espacial, diferente dos outros contextos, a intenção é buscar os elementos físicos que contribuem para que o espaço turístico seja percebido como hospitaleiro. Segundo Grinover (2007, p. 123), “a cidade hospitaleira, ao oferecer hospitalidade, deseja oferecer

o que há de melhor nela; para oferecer, é necessário conhecer suas riquezas e cultivá-las”.



Figura 1.2 – Festival de Literatura na cidade de Paraty – RJ: a acolhida a todos no espaço público.

Fonte: <http://www.vermelho.org.br/noticia/243634-11>, consultado em 07 de novembro de 2017.

¹⁶ O interesse turístico surge por cidades com atrativos culturais decorrentes de sua história e do patrimônio edificado, e fornecimento de serviços para a satisfação das necessidades do turista.

1.2 TURISMO

Apesar da relevância atual do turismo (Figura 1.3), “seu conhecimento analítico foi-se concretizando lentamente, não como produto de um trabalho de pesquisa sistemática, mas como resultado de uma série de estudos e ensaios individuais que ainda não conseguiram constituir corpo técnico” (BOULLÓN, 2002, p. 15). O produto é a dificuldade de conceituação do turismo, o que pode ser constatado pelas diferentes interpretações¹⁷ atribuídas ao termo.



Figura 1.3 – Passeio pelas ruas de Paraty.

Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/galeria/detalhes/410?eFototeca=1>, consultado em 02 de outubro de 2017.

A exemplo, para Coriolano & Barbosa (2012, p. 570), “o turismo é uma forma de lazer que exige deslocamento do local do cotidiano para outro. Quem se diverte sem viajar faz lazer e não turismo. Assim, implica ruptura do cotidiano, uma vez que o indivíduo tem necessariamente que viajar para fazer turismo”.

Ruschmann & Widmer (*apud* ANSARAH, 2004, p. 73) discorrem sobre o planejamento turístico e o definem como “o deslocamento temporário de pessoas, com intenção de retorno ao ponto de origem”. Essa ação é possibilitada como “consequência de um fenômeno social cujo ponto de partida é a existência do tempo livre e o desenvolvimento dos sistemas de transporte”, como relembra Boullón (2002, p. 37).

Para Bernier (*apud* Silva, 2010), o fenômeno turístico é recente e complexo, difícil de ser analisado sob uma única perspectiva. Para o autor, há demandas e critérios multidisciplinares, nos quais os aspectos territoriais e ambientais compõem um papel fundamental no desenvolvimento da atividade.

Acerenza e Rejowski (*apud* ANSARAH, 2004, p. 15), mesmo considerando que o turismo constitui um campo particular de estudo devido aos diferentes aspectos que se relacionam à disciplina, adotam a definição contemporânea da Organização Mundial de Turismo: “o turismo compreende as atividades que realizam as pessoas durante suas viagens e estadas em lugares distintos ao seu

¹⁷As interpretações estão vinculadas ao campo de estudo do pesquisador.

entorno habitual, por um período de tempo consecutivo inferior a um ano, com finalidade de lazer, negócios e outros”.

Ansarah (2004, p. 28) descreve os elementos básicos do conceito de atividade turística, fundamentando-se também na Organização Mundial do Turismo (OMT). São eles: (1) Demanda – Conjunto de consumidores ou potenciais consumidores – de bens e serviços turísticos; (2) Oferta – Composto pelo conjunto de produtos, serviços e organizações envolvidas ativamente na experiência turística; (3) Espaço Geográfico – Base física onde tem lugar a conjunção ou encontro entre a oferta e a demanda e onde se situa a população residente; pode ser ao mesmo tempo um destino turístico; e (4) Operadores do Mercado – Empresas e organismos que facilitam a inter-relação entre oferta e demanda.

As definições são complementares, pois trazem sínteses de ideias que ajudam a formular uma perspectiva da abrangência do tema turismo. São listados aspectos relacionados a deslocamento, tecnologia de transportes, tempo, espaço – suporte territorial, ambiental e geográfico, demanda e oferta de serviços turísticos, com abordagens isoladas e não relacionais.

Por outro lado, Beni (1990)¹⁸, Ansarah (2004) e Nascimento (2012) inserem a visão sistêmica na definição do tema, destacando a necessidade de considerar a

¹⁸ A visão sistêmica do turismo é consolidada pela tese de doutorado de Beni (1990), com a criação do Sistor – Sistema de Turismo, que elenca os temas e suas abordagens na visão do turismo, gerando um termo de referência para análise dos destinos brasileiros.

complexa inter-relação entre os fatores que envolvem a atividade. Nascimento (2012, p. 52) aprofunda a definição ao descrever turismo como:

Uma combinação complexa de inter-relacionamentos entre produção e serviços, integrando-se também a prática social como base da cultura, com herança histórica, a um meio ambiente diverso, cartografia natural, relações sociais de hospitalidade e troca de informações interculturais (NASCIMENTO, 2012).

O autor, como se percebe, apresenta uma definição mais consistente acerca da complexidade do tema turismo em uma abordagem contemporânea, e timidamente remete aos aspectos espaciais – “meio ambiente diverso e cartografia natural”.

Nas definições acima citadas, ainda que modestamente, percebe-se a emergência de questões espaciais quando a literatura aponta para “aspectos territoriais”, “ambientais”, “lugares”, “espaço geográfico”, “meio ambiente diverso”, e/ou “cartografia natural”. Todavia, as leituras se centram numa perspectiva de suporte físico ou geográfico, numa visão não configuracional. Não se assume o papel das relações espaciais como parte integrante da plataforma na qual se instala a prática do turismo: o espaço urbano, a cidade e seus efeitos sobre os processos sociais.

Diante de tantas contribuições, assume-se que o turismo é a combinação complexa de inter-relacionamentos entre produção e serviços, integrando-se à

configuração do espaço socialmente utilizado, para, assim, possibilitar trocas sociais e relações de hospitalidade (Figura 1.4).



Figura 1.4 – Feira no adro do Santuário de Bom Jesus de Matosinhos, cidade de Congonhas - MG: moradores, visitantes e turistas.

Fonte: <http://www.indicadorcongonhas.com.br/geral/noticias/item/4740-congonhas-se-prepara-para-maior-celebracao-de-fe-do-estado-o-jubileu-de-bom-jesus-de-matosinhos>, consultado em 02 de outubro de 2017.

1.2.1 Breve histórico no contexto mundial

Ao pensar em cidade e turismo¹⁹ numa perspectiva mais recente na história urbana, a referência elementar é o *Grand Tour*. A prática compreendia as viagens no final do século XVII para cidades que concentravam heranças clássicas,

¹⁹ Considerando a complexidade que envolve cada tema e a amplitude das suas relações, que permeiam diferentes áreas do conhecimento, foram estudados autores e documentos relevantes para alcançar um conceito associado ao campo da arquitetura.

consolidando-se no século XVIII e avançando até o século XIX, em conexão com a Europa do Iluminismo e a Revolução Industrial. A ideia era assumida como integrante da educação de jovens da aristocracia, sedentos por conhecer a arte e a cultura clássica das principais cidades europeias (Paris, Roma, Veneza, Florença e Nápoles), devendo-lhes servir de inspiração. Importantes artistas da época vivenciaram o *Grand Tour*, entre eles Goethe (Figura 1.5), que descreveu sobre Roma:

Noutras partes, tem-se de procurar o que é significativo; aqui, ele se impõe sobremaneira, inundando-nos. Caminhando-se, parando aqui e ali, por toda parte descortinam-se à nossa frente paisagens de todos os tipos, palácios e ruínas, jardins e matas, amplidão e exiguidade, casinhas, estábulos, arcos do triunfo, colunas, e, com frequência, tudo junto e tão próximo que se poderia desenhar o conjunto numa única folha de papel. Mil lápis seriam necessários para registrá-lo, de nada nos vale uma única pena! E, quando a noite chega, está-se exausto de tanto contemplar e admirar (SALGUEIRO, 2002, p. 300).

A viagem fazia parte da experiência a vivência da arquitetura e da vida da cidade, de modo a entendê-la com maior precisão. Verificar *in loco* os monumentos era uma recompensa à avidez dos “*grand turistas*” em relação à arte, à história e à antiguidade. Os cadernos de viagem se tornaram os ícones do período (Figura 1.5). A viagem em si contemplava um exercício expressivo: era desafiador e sacrificante se descolar pelo território em longas distâncias numa época de

pouca tecnologia na comunicação²⁰, além do desconforto das acomodações. Eram viagens pelo prazer da experiência do conhecimento (SALGUEIRO, 2002).



Figura 1.5 – O caderno de viagens de Goethe (1786-1788) foi traduzido para o português e publicado pela editora Companhia das Letras.
Fonte: <https://historiaartearquitetura.com/category/barroco/>, consultado em 02 de outubro de 2017.

²⁰ “O *grand tourist* não viajava de trem e nem em embarcações a vapor, conforme já o fazia o viajante do século 19, mas, sim, a pé ou chacoalhando em estradas ruins, sendo conduzido no lombo de animais de carga ou em carroças desengonçadas e carruagens duras. Os animais tinham de ser trocados entre estações, por exemplo, para seu descanso e alimentação, e por isso as hospedarias onde os viajantes pernoitavam ou permaneciam

No século XIX, a consolidação da Revolução Industrial desencadeou mudanças estruturais na economia, na sociedade e nos espaços urbanos. As cidades europeias passaram a ter como principais elementos de seu conjunto urbano a fábrica, a linha férrea e os cortiços:

A própria cidade consistia de fragmentos dispersos de terra, com formas estranhas e ruas e avenidas incoerentes, deixadas por acaso entre as fábricas, as ferrovias, os pátios de embarque e os montes de restos. Em lugar de qualquer sorte de regulamentação ou de planejamento municipal generalizado, era a própria ferrovia chamada a definir o caráter e projetar os limites da cidade (MUMFORD, 1991).

Nesse contexto, o crescimento populacional desacompanhado da melhoria da infraestrutura resultou no cenário de péssimas condições ambientais, de saneamento e moradia. No entanto, ganhos trabalhistas como a redução da jornada de trabalho e o direito a férias introduziram uma nova necessidade: a destinação do tempo ocioso. As viagens passaram a ter como objetivo a busca pela saúde, pelo campo, pelo descanso em contato com a natureza em resposta às condições insalubres e hostis das cidades industriais (GASTAL, 2001, p. 33). Os novos hábitos eram possibilitados pelas tecnologias de transporte a vapor – trem e navio, que emprestam o título a esse período no turismo como “Era das Ferrovias” ²¹ (CISNE, 2010, p. 6).

nos intervalos de cada trecho eram também estábulos para a troca de animais no reabastecimento das carruagens que tinham de seguir viagem” (SALGADO, 2002, p. 300).
²¹Cisne (2010, p. 6) ressalta que a “Era das Ferrovias” “envolveria não apenas os trens, mas os meios de transporte que teriam transformado o viajar”.

Simultaneamente tiveram início as viagens comerciais por Thomas Cook²² e o invento do “turismo de massa²³, o que teria levado ao desenvolvimento de resorts e à introdução da ‘indústria de viagens’” (CISNE, 2010, p. 6).

No século XX, a expansão da perspectiva patrimonial de bens, edifícios e cidades resultou na mudança da visão do patrimônio como recurso turístico. As Cartas Patrimoniais brasileiras ou internacionais revelaram as contribuições relacionadas à preservação, conservação e conceituação do patrimônio histórico, artístico e cultural, ao longo do tempo. A Carta de Atenas, de 1931, trouxe a preocupação com a escala do edifício. Nas Recomendações de Paris, de 1962, o olhar se ampliou para “salvaguardar a beleza e o caráter das paisagens e dos sítios em toda parte e sempre que possível”, passando-se a perceber a relevância do todo sobre o bem isolado. Na Carta de Veneza, de 1964, retomou-se a recomendação de conservação e restauração dos monumentos, visando preservar tanto a obra propriamente dita, quanto o seu “testemunho histórico”. O aspecto foi reforçado pelas Normas de Quito, de 1967, ao considerar que “a ideia de espaço é inseparável do conceito do monumento”.

²² Thomas Cook é considerado por muitos autores como o “pai do turismo”, por criar as primeiras agências de turismo e possibilitar viagens intercontinentais (CISNE, 2010, p. 4-5).

²³ O turismo de massa descrito neste período refere-se ao tamanho da demanda: quando a “procura para a visitação é alta, se tem um turismo de massa” (BARRETO *apud* PANAZZOLO, 2005, p. 02). Para alguns autores, esse tipo de turismo vincula-se àquele relacionado ao sol e à praia, tendo surgido após a Segunda Guerra Mundial: “o turismo de massa é um fenômeno relativamente moderno, posterior ao último conflito mundial [...], motivações principais [são] o baixo custo das estadias e as temperaturas amenas de verão

A partir da década de 1970, o turismo passou a ter destaque como instrumento de preservação patrimonial, tanto na esfera nacional quanto internacional. O Compromisso de Salvador, de 1971, destacou o fomento ao turismo, visando à preservação e à valorização dos monumentos naturais. Na Carta do Turismo Cultural, de 1976, a perspectiva de proteção e preservação do patrimônio natural e cultural por meio da promoção do turismo foi ressaltada. As Recomendações de Nairóbi, no mesmo ano, reafirmaram a necessidade de salvaguardar o patrimônio histórico e a sua ambiência²⁴. O olhar do patrimônio sobre o conjunto urbano e a cidade foi reiterado nas Cartas de Machu Picchu, de 1977; de Washington, de 1986 e 1987; Petrópolis, de 1987; Brasília, de 1995, e na Declaração de São Paulo II, de 1996. A Carta de Brasília, de 2010, enfatizou a promoção do turismo sustentável e responsável para divulgação do patrimônio.

Ainda no século XX, as grandes guerras marcaram substancialmente o desenvolvimento do turismo. A primeira interrompeu as atividades, no entanto, avançou com a tecnologia dos transportes a partir da expansão das rodovias e com investimentos na aviação, o que impulsionaria as viagens no momento posterior. Além disso, Lickorisk e Lenkins (2000 *apud* CISNE, 2010, p. 6) apontam

e de inverno” (DOMINGOS, 1990, p. 257-258). Para Bernier (2006, p. 22) o turismo de massa nos moldes atuais decorre de uma série de circunstâncias históricas (como o surgimento do proletariado como força social, as grandes guerras e nova economia em crescimento) e de aspectos econômicos e sociais (como a urbanização, a revolução do transporte e da comunicação, o consumo de massa e as conquistas trabalhistas) que estruturaram o modelo e depois desenvolveram o fenômeno do turismo de massa.

²⁴ Ambiência é entendida pelo “quadro natural ou construído que influi na percepção estática ou dinâmica desses conjuntos, ou a eles se vincula de maneira imediata no espaço, ou por laços sociais, econômicos ou culturais” (UNESCO, 1976).

que a guerra proporcionou mudanças resultantes das novas expectativas sociais: “aumento dos padrões de vida, interesse pela paz e pelo entendimento mútuo, além de uma ordem social menos rígida, com um papel mais ativo das mulheres na sociedade”.

O turismo massivo se consolidou após a Segunda Guerra Mundial, por diversos fatores²⁵, que contribuíram para o seu desenvolvimento como os avanços na área dos transportes e da comunicação, as melhorias nas condições de trabalho (redução das jornadas, férias remuneradas), incremento na publicidade. Sua consolidação também foi decorrência das viagens de baixo custo e da receptividade dos destinos.

Lickorisk e Lenkins (2000, *apud* Cisne, 2010, p. 6) classificam o ciclo marcado pelo final da Segunda Guerra Mundial até os dias atuais como o último período do turismo. “Há a marca da revolução tecnológica e do desenvolvimento industrial em massa, resultando na aceleração da criação de riquezas e da distribuição de rendas, mudanças nos estilos de vida e de comunicação”.

O turismo de massa, dos destinos massificados, que ainda se apresenta como a forma mais acessível²⁶ de desfrutar as férias, na maioria dos casos, acaba por tratar as cidades-destino como cenário ou suporte físico, oferecendo serviços turísticos apartados da história da comunidade residente e de sua cultura.

²⁵ Bernier (2006, p. 22) organiza os fatores para o aparecimento do turismo de massa dividindo-os em dois grupos: fatores históricos (o surgimento do proletariado como força social, as duas grandes guerras e a nova economia do crescimento) e fatores

Como contraponto, ainda que timidamente, revela-se o chamado pós-turismo. O teórico John Urry (*apud* GASTAL, 2001, p. 37) caracteriza-o por viagens mais flexíveis e que envolvem experiências pessoais, sociais e culturais mais autênticas.

O pós-turismo seria um novo paradigma e também uma categoria histórica emergente explicada pelas tecnologias de alta eficiência e fenômenos socioculturais da década de 1990. A informação nesse período seria utilizada de forma intensiva e atinge o estágio de recurso estratégico nas empresas, podendo atuar também como fonte de autonomia ao sujeito turístico, que deixa de depender da intermediação de profissionais para formatar pacotes ou roteiros turísticos (CISNE, 2010, p. 3).

Sobre o tema, deve-se considerar que, no turismo atual, há também um perfil de turista diferenciado, que busca a experiência do lugar:

A exemplo do *grand tour*, os turistas modernos percorrem as cidades em busca de um produto muito especial, a cultura, levando os teóricos a descrever esse novo momento do turismo a partir de um binômio que coloca, lado a lado, a cultura e a cidade (GASTAL, 2001, p. 33).

Esse enquadramento pode trazer para as cidades patrimoniais “o turismo inteligente, ativo, em que o turista revivifica, recria a cidade que o acolhe”, como espera Le Goff (1998, p. 150, 151) para a cidade de Veneza.

Se, nas viagens do *Grand Tour*, o interesse era pelos palácios e pelas ruínas, a partir do final do século XX, o foco se volta para a cidade, seu conjunto edificado

socioeconômicos (o processo de urbanização, a revolução dos transportes e da comunicação, o consumo de massa e as reivindicações trabalhistas)

²⁶ Acessível por serem destinos comercializados, ter opção de pacotes e viagens promocionais, além de oferecer a infraestrutura esperada para um destino receptor.

e a configuração da paisagem, avançando para a busca de experiências supostamente “autênticas” e “únicas”.

1.2.2 Abordagem Teórica do Turismo

Nascimento (2012) apresenta um estudo sobre a evolução das abordagens teóricas do turismo, dividindo o contexto histórico em quatro momentos: pré-pragmático, intermediário, pragmático e a nova abordagem.

A fase pré-pragmática é representada por autores que iniciam um discurso teórico ampliando a abordagem do turismo para além das considerações que tratavam o fenômeno como meramente casual e mercadológico. No *segundo* momento, o intermediário, são introduzidos elementos originários dos pensamentos da Teoria Geral dos Sistemas²⁷. O destaque aqui está em Cuervo (1967), ao analisar o turismo sob uma ótica mais abrangente e introduzir a ideia de intercâmbio e comunicação entre povos, harmonia das relações humanas,

²⁷ A Teoria Geral dos Sistemas é iniciada com von Bertalanffy numa reflexão sobre a biologia a partir dos anos 50 e se expandiu em diferentes direções (MORIN, 2011, p. 11). A teoria tem como objetivo analisar a natureza dos sistemas e a inter-relação entre suas partes, assim como a inter-relação entre eles em diferentes espaços e, ainda, as suas leis fundamentais.

²⁸ Para Grinover (2007, p. 57), a hospitalidade na antiguidade estava relacionada ao acolhimento gratuito, ao receber viajantes que desbravavam terras longínquas. A mudança para o pensamento contemporâneo estaria na comercialização da hospitalidade e do acolhimento. Para Gorman (*apud* Grinover, 2007, p. 58), a hospitalidade está em “fazer ainda mais”, além do dinheiro. Paga-se pela cama, mas o sentido das férias bem-

preceito da hospitalidade²⁸ no pensamento contemporâneo. No *terceiro* momento, definido como pragmático:

A análise e a discussão sistêmica do turismo procedem em razão de uma constatação e enfoque multidisciplinar. Na medida em que se concebe um modelo referencial com seus componentes relacionados do modo mais abrangente possível, reporta-se uma explicação precisa de todas as relações entre eles, o que sistematiza as interfaces entre sociedade, cultura, meio ambiente e economia (NASCIMENTO, 2012, p. 49).

Nascimento (2012) divide em dois grupos os autores enquadrados nessa segunda fase, ambos com enfoque na Teoria Geral dos Sistemas²⁹. Um grupo é pautado na questão sociocultural e em enfoques geográficos e o outro tem como eixo central o ser humano e a teoria de hospitalidade ao turismo.

A considerar o foco do presente estudo, dois autores se destacam: Boullón (2002) pela *Teoria do Espaço Turístico* e Grinover (2007) pela *Teoria da Hospitalidade*.

Boullón (2002) estrutura sua teoria entendendo que a maioria dos elementos que compõem o patrimônio turístico³⁰ possui uma presença física (*forma*) e uma

sucedidas está nas atitudes prestativas, na “acolhida”. A hospitalidade deve suplantar a hostilidade, e o respeito mútuo entre o turista e a comunidade local deve imperar. Nesse contexto, a forma de vida, os costumes e as crenças dos autóctones fazem parte do patrimônio local e enriquecem a experiência da viagem (GRINOVER, 2007, p. 59).

²⁹ Beni (2001) esclarece que “a partir da Teoria Geral dos Sistemas, pode-se desenvolver um estudo circunstanciado sobre o turismo, no sentido de identificar os seus elementos com os respectivos atributos e as relações de causa e efeito, a fim de delinear, com clareza, a extensão abrangida pelo sistema de turismo”.

³⁰ Boullón (2002) entende por patrimônio turístico a integração de (1) atrativos turísticos; (2) empreendimento turístico; (3) infraestrutura, e (4) superestrutura turística. Os

localização precisa no território (*espaço*). Para tratar dessa especificidade numa atividade produtiva, o autor desenvolve a “Teoria do Espaço Turístico³¹”, entendendo que “o espaço turístico é a consequência da presença e distribuição territorial dos atrativos turísticos” (BOULLÓN, 2002, p. 79).

O pesquisador define o espaço turístico como aquele que abriga os atrativos turísticos, que são a matéria-prima do turismo, somando-se aos empreendimentos e à infraestrutura (BOULLÓN, 2002, p. 79-80). Como apoio ao planejamento físico³², distingue-o em sete classes: real, potencial, cultural, natural, virgem, artificial e vital, destacando que a melhor maneira de determinar um espaço turístico é pelo método empírico de observação da distribuição territorial³³ dos atrativos e empreendimentos, a fim de detectar os agrupamentos e as concentrações.

atrativos turísticos são os elementos essenciais para o país ou região empreender seu desenvolvimento turístico, sendo esses os elementos referenciais para elaboração do planejamento físico da atividade. O empreendimento turístico é integrado pelos equipamentos e instalações e forma um subsistema que é comercializado ao turista. Os equipamentos atendem às categorias de (a) Hospedagem (hotéis, pensões, cabanas, albergues, etc.) (b) Alimentação (restaurantes, cafés, etc.), (c) Entretenimento (bares, cinemas, teatros, clubes esportivos, etc.) e Outros Serviços (agência de viagens, informações, comércios, etc.). As instalações são classificadas nas categorias (a) de água e praia (marinas, espigões, molhes, etc.); (b) de montanha (mirante, circuitos de trilhas, outros) e (c) gerais (piscina, vestiários, golfe, outros). A infraestrutura que compõe o patrimônio turístico corresponde à mesma que atende à comunidade local (telefones, estradas, ferrovias, moradia, escola, represas etc.), sendo categorizada em (a) transporte (terrestre, aéreo e aquático), (b) comunicação, (c) saneamento e (d) energia. A superestrutura “corresponde a todos os organismos especializados, tanto públicos como da iniciativa privada, encarregados de otimizar e modificar, quando necessário, o funcionamento de cada parte que integra o sistema, bem como harmonizar suas relações

Grinover (2007, p. 92) lança, sobre o território turístico, a “Teoria da Hospitalidade”, buscando parâmetros para compreensão da hospitalidade no espaço rural e no espaço urbano por considerar que, nesses dois campos, a “ocupação do espaço se dá com maior clareza e riqueza de detalhes”. A interpretação se destaca por olhar o espaço turístico a partir de suas formas e, assim, identificar as dimensões da hospitalidade, ou não.

Na Teoria da Hospitalidade de Grinover (2007, p. 123), definem-se três dimensões para identificar a cidade hospitaleira: (1) acessibilidade, (2) legibilidade e (3) identidade. A acessibilidade tratada no turismo está relacionada a aspectos tangíveis, como acesso aos serviços públicos, ao transporte, à estrutura urbana e à segurança, e intangíveis, como acessibilidade à cultura, à informação ao turista ou mesmo ao morador. Para caracterizar a legibilidade, Grinover utiliza-se do conceito definido por Lynch (1997, p. 51). Essa dimensão

para facilitar a produção e a venda dos múltiplos e díspares que compõem o produto turístico”.

³¹ O autor desenvolve o tema no capítulo 3: *A Teoria do espaço turístico* (BOULLÓN, 2002).

³² Boullón (2002, p. 72) entende que o planejamento físico tem por finalidade “o ordenamento das ações do homem sobre o território, e ocupa-se em resolver harmoniosamente a construção de todo tipo de coisas, bem como antecipar o efeito da exploração dos recursos naturais”.

³³ Boullón (2002, p. 75) conserva um olhar sobre o território como meio, registrado ao descrever que “tanto o espaço social como o político não passam de partes de um território limitado que implicam situações teóricas similares; por exemplo, a análise social representa em mapas as áreas que correspondem à família com um grau similar de alfabetização, de mortalidade infantil ou de qualidade de moradia”, sem considerar as relações sociais configuradas, ou não, pelo espaço, o que o leva a concluir que: “definitivamente, a principal diferença entre o espaço físico e todos os demais é que estes não são tangíveis”.

relaciona-se à clareza ou facilidade de percepção do espaço urbano, de sua organização por meio de referenciais, sendo eles: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos para formulação de um mapa mental desse espaço. Por fim, segundo Castells (GRINOVER, 2007), entende-se por identidade o papel dos atores sociais, o processo de construção com base em atributo cultural, apropriando-se da matéria-prima fornecida pela história, geografia, biologia e pela memória coletiva.

Apesar das contribuições acerca da questão espacial para o turismo, conforme exploram Boullón (2002) e Grinover (2007), ao avançar sobre a perspectiva geográfica do espaço, não se observa consistência na compreensão espacial e ainda não se considera a configuração como um agente influenciador da atividade desenvolvida no espaço de interesse turístico.

Embora as abordagens tragam como referência, desde a década de 1960, a Teoria Geral dos Sistemas, não parece resultar numa contribuição efetiva aos estudos do turismo sob o viés relacional. Talvez isso aconteça por consequência da dificuldade de conceituação da atividade e de seus arranjos, a resultar na carência de metodologia para aplicação da teoria.

Por fim, dentro das linhas teóricas, surge a última fase, denominada Nova Abordagem. Aqui, parte-se para debates sobre a globalização e tenta-se propor “análises inovadoras e diversificadas do turismo, indicando possibilidades que se

acrescentem à Teoria Geral dos Sistemas” (NASCIMENTO, 2012, p. 50), sempre reforçando seus aspectos multidisciplinares.

Ferri (2004 *apud* NASCIMENTO, 2012, p. 51-52) faz contribuições aos estudos do turismo ao entender a necessidade de compreensão das relações entre os sistemas humanos e os naturais e destaca que, para tais estudos, se demandam métodos além dos lineares a fim de permitir o entendimento dos sistemas complexos. O autor apoia-se na ciência da sustentabilidade, nos conceitos de ecologia e na ciência de trocas globais.

Dentro da Nova Abordagem, destaca-se o Sistema de Turismo – Sistur³⁴, desenvolvido nos anos de 1990 no Brasil por Beni (2012). O sistema, enquanto modelo teórico, apresenta um termo de referência para estudar, determinar e avaliar a atividade turística, considerando variáveis internas e externas ao fenômeno. São dimensões analisadas: ecológica, social, cultural, econômica, de infraestrutura, de superestrutura, mercadológica, financeira e espacial. Cabe destacar que a dimensão social analisa os impactos sobre a população residente, enquanto a dimensão espacial limita-se à regulamentação do solo urbano.

Contudo, diante desse cenário composto por tantas dimensões, fica evidente que o fenômeno do turismo não pode ser uma atividade minimizada somente como recurso a obter benefícios econômicos (NASCIMENTO, 2012, p. 56). Incluir e equilibrar todas as dimensões serão passos necessários para o

³⁴ O Sistur é produto da tese de doutoramento de Mario Carlos Beni, defendida em setembro de 1988 na ECA-USP.

desenvolvimento harmônico da atividade, no planejamento e na análise de desempenho, considerando as particularidades de cada localidade³⁵.

Diante da evolução da abordagem teórica do turismo (Quadro Resumo 1.1), elaborada por Panosso (2008 *apud* NASCIMENTO, 2012), verifica-se o consenso quanto à aplicabilidade da Teoria Geral dos Sistemas. Por outro lado, a falta de detalhamento de um método e de ferramentas de análise tem impedido a aplicação da abordagem. O cenário se alterou com as contribuições de Beni (1990) a partir do Sistur, ao apresentar um conjunto de dimensões³⁶ a serem inter-relacionadas para compreensão da atividade, embora resultados práticos ainda não tenham sido registrados.

³⁵ O Sistur passa a ser utilizado como metodologia para elaboração dos inventários em 1990 pela Embratur, contribuindo para criação de um sistema de informação, uma base de dados atual do Ministério do Turismo, alimentada pelos municípios turísticos. Uma das críticas apontadas por Sarti & Queiroz (2012) é a rigidez do sistema, que leva a um enquadramento generalista dos destinos, sem refinamento que possibilite, por exemplo, que um município se destaque por um recurso único, exclusivo ou autêntico, como será abordado no próximo item. Outra questão, já descrita, é a limitação da análise espacial

Quadro Resumo 1.1 – Evolução das abordagens teóricas do turismo³⁷

Fase	Autores (ano)	Abordagem teórica
Pré-pragmática	Fuster (1971) Huzinker (1949) Medlik (1985)	Iniciaram os estudos que passaram a organizar e interpretar o fenômeno do turismo além de questões meramente casuais e mercadológicas.
Entre a fase Pré-pragmática e a Pragmática	Wahab e Cuervo (1967)	Início da análise sistêmica do turismo, utilizando-se de elementos da Teoria Geral dos Sistemas. Leitura ainda se mantém com foco comercial (econômico). Cuervo (1967) contribui com conceitos próximos à compreensão de hospitalidade na prática do turismo no pensamento contemporâneo – ideia de intercâmbio e comunicação entre povos, harmonia das relações humanas.
Pragmática	Leiper (1971) Beni e Sessa (1980) Beni (1990) Boullón (1995) Molina (1997,2003) Martinez (2005) Krippendorf (2000), Grinover (2007)	Análise sistêmica em razão da constatação e enfoque multidisciplinar do turismo. Interface entre sociedade, cultura, meio ambiente e economia e relações entre si. O primeiro grupo de autores adota aspectos geográficos e questões socioculturais O segundo grupo possui as pesquisas referenciadas na Teoria Geral dos Sistemas, tendo como eixo central o ser humano. Aplicação da teoria de hospitalidade ao turismo.
Novas Abordagens	Jafari (1994) Panosso Neto (2008) John Tribe Farrel (2004) Beni (2004)	Planejamento integrado e estratégico no setor. Inovação e qualificação em turismo e hospitalidade Enfoque nos aspectos comerciais e não comerciais. Sistur (dimensões: ecológica, social, cultural, econômica, mercadológica, financeira, infraestrutura, superestrutura e espacial*). *ligada à regulamentação do uso de solo.

Fonte – Adaptado de Panosso (2008 *apud* NASCIMENTO, 2012).

em considerar somente os dados de uso e ocupação do solo, sem incorporar dados configuracionais.

³⁶ Destaca-se que a dimensão espacial limita-se à regulação de uso do solo urbano, não sendo consideradas as questões de forma/espço.

³⁷ Esse quadro resumo foi adaptado de Panosso (2008), sendo que nem todos os autores citados foram tratados no texto, porém são referências a ser consideradas.

1.2.3 Políticas Públicas para o Turismo

Ao avançar na discussão do tema, é relevante compreender as intervenções e induções das políticas públicas e planejamentos relacionados ao turismo no Brasil, buscando identificar a sensibilidade quanto aos aspectos configuracionais dos espaços urbanos turísticos.

São analisados os seguintes documentos: (1) Plano de Aproveitamento Turístico (1971); (2) Plano Nacional de Municipalização do Turismo (1995 - 2003); (3) Plano Nacional de Turismo (2003 – 2007); (4) Plano Nacional de Turismo (2007 – 2010); (5) Plano Nacional de Turismo (2010 – 2015) e (6) Plano Nacional de Turismo (2013 – 2016) (Figura 1.6).

O planejamento em turismo nacional é iniciado oficialmente por meio da contratação, em 1971, da empresa francesa Scet Internacional para elaboração do Projeto Turis – *Plano de Aproveitamento Turístico*, com o objetivo de equacionar o problema turístico no litoral Rio-Santos. O modelo seguia os preceitos franceses, que entendiam o “território como suporte físico para a ocupação humana, devendo ser corrigido na medida das necessidades básicas de salubridade e conforto”, de acordo com Fratucci (2010 *apud* SARTI & QUEIROZ, 2012). Sob essas premissas, mangues e florestas foram aterrados e áreas de comunidades indígenas e caíças foram invadidas para a construção da rodovia Rio-Santos, em nome do desenvolvimento turístico³⁸.



Figura 1.6 – Capas dos Planos de Turismo do Ministério do Turismo.
Fonte: MTur, disponível em <http://www.turismo.gov.br/2015-03-09-13-54-27.html>, consultado em 02 de dezembro de 2017.

³⁸ Sarti & Queiroz (2012, p. 16) revelam que o planejamento turístico foi apenas um pretexto para outros tipos de negócios de interesse do Estado, então dominado pela

Doutrina da Segurança Nacional, reforçando o imaginário da construção da megalópole São Paulo-Rio de Janeiro, que unificaria as pequenas cidades do eixo rodoviário.

Entre as décadas de 1970 e 1990, não foram verificados planos na esfera nacional. Nesse período a Embratur, fundada no final da década de 1960, concentrava-se em inventariar as ofertas turísticas nacionais, considerando o município como a unidade de planejamento de onde “deveriam partir as informações básicas, obedecendo à metodologia nacionalmente unificada, credenciando-o para obter verbas e financiamentos federais” (SARTI & QUEIROZ, 2012, p. 16). A metodologia dos inventários foi refinada com a criação do Sistur³⁹ (BENI, 1990), que passou a aplicar a visão sistêmica sobre a atividade do turismo, fomentada também pelos preceitos da Rio 92.

Em 1994, no governo do presidente Fernando Henrique Cardoso, foi desenvolvido o *Plano Nacional de Municipalização do Turismo*, com ações de planejamento e gestão em âmbito municipal, mantidas no intervalo de 1995 a 2003. Os planos foram elaborados considerando o processo participativo, segundo oficinas que envolviam as lideranças e a comunidade local.

Em 2003, no governo Luiz Inácio Lula da Silva, foi instalado o Ministério do Turismo, composto por uma secretaria de gestão e outra de políticas. A Embratur passou a focar no mercado externo, e o processo participativo foi fortalecido

³⁹ Como tratado no item Abordagem Teórica do Turismo, são analisadas pelo Sistur as dimensões ecológica, social, cultural, econômica, de infraestrutura, de superestrutura, mercadológica, financeira e espacial. Cabe destacar que a dimensão espacial limita-se à regulamentação do solo urbano.

⁴⁰ O Plano Nacional de Turismo desenvolve o Programa de Regionalização, avançando nos limites políticos e administrativos dos municípios, de modo a buscar a interação entre localidades com semelhanças culturais e/ou geográficas ou/e econômicas. Na escala regional, o planejamento deverá concentrar-se nos recursos comuns à região, com o foco

pelo Fórum dos Secretários Estaduais e pelo Conselho Nacional de Turismo, criado pelo Decreto nº 4.804, de 11 de agosto de 2003.

O Ministério do Turismo apresentou o primeiro *Plano Nacional de Turismo* (PNT), desenvolvido para o período de 2003 – 2007, com o objetivo de ser:

Um instrumento de planejamento e gestão que faz do turismo um indutor do desenvolvimento e da geração de emprego e renda no País. O modelo de desenvolvimento proposto contempla e harmoniza a força e o crescimento do mercado com a distribuição de renda e a redução das desigualdades, integrando soluções nos campos econômico, social, político, cultural e ambiental (BRASIL, 2010).

O PNT adotou um novo olhar para a geografia do espaço turístico: antes o município era a base para o desenvolvimento, agora o enfoque está na regionalização e interiorização do território. O Programa de Regionalização do Turismo⁴⁰ trouxe como objetivo o desenvolvimento de produtos que contemplassem a diversidade regional (BRASIL, 2003), estruturada na oferta de infraestrutura turística de um conjunto de municípios. Os inventários auxiliaram na conformação das regiões turísticas nacionais, que somaram 219 áreas e envolveram 3.203 municípios, em 2003.

em “desenvolvimento de polos, corredores e pontos turísticos, melhorias de infraestrutura, bem como estímulo à cultura regional” (RUSCHMANN & WIDMER *apud* ANSARAH, 2004, p. 70). O PNT considera ainda que, com a regionalização, “um município que não possui uma clara vocação para o turismo - ou seja, que não recebe o turista - pode se beneficiar desta atividade se esse município desempenhar um papel de provedor ou fornecedor de mão-de-obra ou de produtos destinados a atender o turista. O trabalho regionalizado permite, assim, ganhos não só para o município que recebe o visitante, mas para toda a região”.

O *Plano Nacional de Turismo* elaborado para o intervalo entre 2007 – 2010 manteve o enfoque na manutenção da regionalização, no incentivo ao turismo interno, no fortalecimento à economia local e na criação do Sistema Nacional de Turismo⁴¹. O mapa de regionalização do país passou a apresentar 200 regiões turísticas com 3.819 municípios envolvidos. Diminuem as regiões, contudo mais municípios são incorporados no documento. Juntamente com o Plano Nacional de Turismo (2007 – 2010), foi lançado o Plano de Aceleração do Crescimento⁴² – PAC, com previsão de investimento em infraestrutura nos destinos.

O *Plano Nacional de Turismo* elaborado para o período 2010 – 2015 focou as ações em prol dos megaeventos esportivos (Copa do Mundo de 2014 e Jogos Olímpicos em 2016), priorizando o legado. O Plano se comprometeu com as ações que facilitassem o acesso formal ao trabalho, à proteção e à renda dos trabalhadores e que fomentassem o empreendedorismo. Também havia interesse em priorizar a implementação do modelo de gestão, de forma a legitimar e a subsidiar a ação ministerial e dos seus parceiros, consolidando a

⁴¹ Segundo o PNT 2007 – 2010, “a produção de informações e dados sobre a atividade deve constituir um processo sistemático, contínuo e rotineiro, possibilitando a construção de séries históricas sobre o comportamento da atividade, permitindo avaliar as suas perspectivas de expansão e desenvolvimento”. Destaca-se a formação de um banco de dados de indicadores de turismo a partir dos registros administrativos compilados, como entrada de estrangeiros, desembarque de passageiros, receita cambial e ocupação hoteleira, entre outros. Insere-se ainda no programa a inventariação da oferta turística, que compreende levantamento, identificação e registro dos atrativos, dos serviços e equipamentos e da infraestrutura de apoio ao turismo como instrumento base de informações para fins de planejamento e gestão da atividade. Esse projeto embasa-se em uma metodologia oficial para inventariar a oferta turística no país, constituindo um banco de dados de abrangência nacional.

rede do Sistema Nacional de Turismo, institucionalizado pela Lei do Turismo – Lei 11.771, de 17 de setembro de 2008, com ênfase nas regiões turísticas.

Em razão do foco nos grandes eventos, as ações PNT 2010 – 2015 concentraram-se em algumas capitais. Com isso, surgiu a demanda por novos planos, com diretrizes para o desenvolvimento do turismo nacional. A partir disso, foi elaborado pelo Ministério do Turismo um documento referencial para subsidiar o Plano de 2011 – 2014, que, entretanto, não foi desenvolvido. Somente em 2013 um novo documento foi publicado (Figura 1.7).

O *Plano Nacional de Turismo* para o período de 2013 – 2016 manteve o objetivo de estimular o programa de regionalização, mas também atentou para a retomada dos planos locais de desenvolvimento turístico, de modo a fortalecer a gestão descentralizada. Complementarmente, pretendeu favorecer a ampliação das ferramentas e sistemas de informações turísticas, de maneira a permitir o acompanhamento dos resultados orçamentários e a eficácia das ações, possibilitando:

⁴² O Plano de Aceleração do Crescimento – PAC “propõe ações, metas e um amplo conjunto de investimentos em infraestrutura, bem como medidas de incentivo aos investimentos privados, aliados a uma busca de melhoria na qualidade do gasto público. O PAC propõe uma parceria entre o setor público e o investidor privado, num processo permanente de articulação entre os entes federativos. Particularmente no que se refere aos investimentos em infraestrutura, estes devem se concentrar em três eixos relacionados à infraestrutura logística (construção e ampliação de rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias); à infraestrutura energética (geração e transmissão de energia elétrica; produção, exploração e transporte de petróleo; gás natural e combustíveis renováveis); e à infraestrutura social urbana (saneamento, eletrificação, habitação, metrô, trens urbanos e infraestrutura hídrica)” (BRASIL, 2007).

[...] sinergias, rotinas e critérios que permitam avançar na prática da gestão compartilhada de forma consensual e coletiva. Nessa perspectiva, os referenciais de planejamento e gestão para o turismo nas diferentes escalas territoriais se configuram no Plano Nacional de Turismo 2013-2016 como fundamentais para fazer face às demandas do setor e minimizar os efeitos resultantes da necessidade no que se refere à profissionalização para a gestão no âmbito do Sistema Nacional do Turismo (PNT 2013-2016).

Fazendo referência a sequências de dados sobre o planejamento nacional, Sarti & Queiroz (2012, p. 20-21) destacam a relevância de mais de duas décadas de manutenção da política de planejamento, “consolidando a metodologia dos inventários, diagnóstico e prognóstico, contemplando a participação da comunidade”.

Como ferramenta para o planejamento, foi criada pelo Ministério do Turismo a Categorização dos Municípios das Regiões Turísticas no Mapa do Turismo Brasileiro. Para tanto, foi desenvolvida uma metodologia⁴³ para identificar o desempenho da economia do setor turístico nos municípios, “como estratégia para tomada de decisões mais acertadas e implementação de políticas públicas que respeitem as peculiaridades dos municípios brasileiros”.

⁴³ A metodologia de categorização será melhor detalhada no próximo Capítulo, contudo cabe adiantar que ela classifica os municípios conforme o desempenho quanto ao número de empregos e estabelecimentos no setor turístico e o número de visitantes nacionais e internacionais.

⁴⁴ Boullón (2005, p. 14), ao analisar os planos nacionais de turismo dos últimos anos, afirma que são “documentos corretos, mais no aspecto acadêmico do que no técnico, [...] na prática eles não progridem, devido problemas específicos”. O autor lista como

É inegável a importância do planejamento turístico no cenário nacional. Ocorre que os planos⁴⁴, com uma formatação tão abrangente, ao serem aplicados em uma atividade tão sensível à realidade local (sendo influenciada por sua cultura, história, desenvolvimento socioeconômico, pela relação espaço/forma e seus efeitos), demandariam um refinamento das ações a serem implementadas, o que acontece, em parte, pela política de regionalização e categorização dos municípios.

principais dificuldades: informação, dotação orçamentária, realidade, ações pontuais e rigidez.

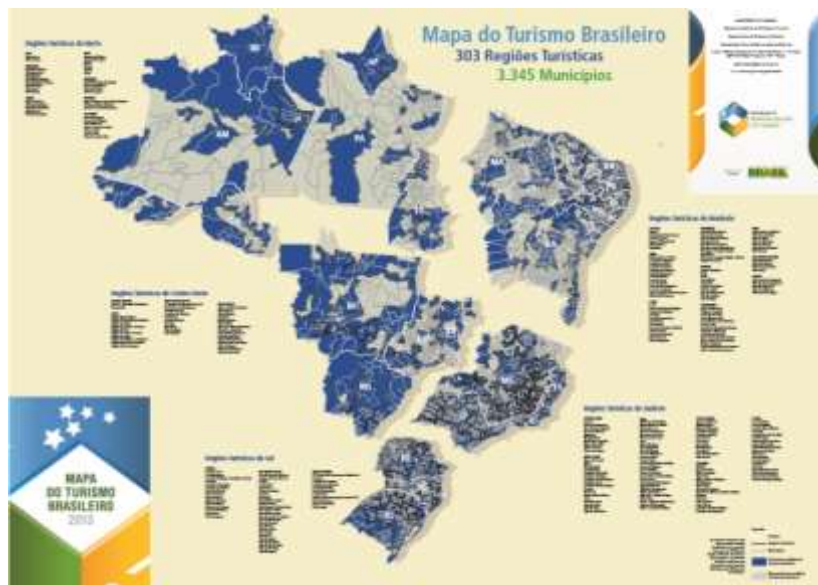


Figura 1.7 – Mapa de Regionalização do Turismo, 2013.
 Fonte: <http://www.turismo.gov.br/>, consultado em 15 de outubro de 2016.

1.3 ESPAÇO URBANO TURÍSTICO: CONCLUSÕES DO CAPÍTULO

Neste capítulo pretendeu-se analisar os conceitos de cidade, turismo e a relação entre eles. As cidades aqui devem ser compreendidas como espaços socialmente utilizados, passíveis de análise segundo a configuração, isto é, o conjunto de relações de interdependências que compõem o sistema urbano. O turismo, por

⁴⁵ Para Gehl (2013, p. 63) “a cidade viva é um conceito relativo. Poucas pessoas em uma rua estreita de uma cidadezinha podem, com facilidade, apresentar uma imagem viva, animada. O que importa não são números, multidões ou tamanho da cidade, e sim a

outro lado, não pode ser reduzido apenas à perspectiva econômica e deve incluir e equilibrar várias dimensões: ecológica, social, cultural, econômica, de infraestrutura, de superestrutura, mercadológica, financeira e espacial. Observa-se que a discussão acerca do turismo precisa incorporar a natureza espacial da cidade, quando o foco for urbano, para um desenvolvimento harmônico, baseado em planejamento e análise de desempenho, tendo em conta as particularidades de cada local.

Ao relacionar cidade e turismo, a partir de um olhar configuracional, é pertinente buscar em que medida atividades tão complexas se fundem. Para a discussão que se pretende desenvolver na tese, assumiu-se preliminarmente que a instância de intercâmbio ocorre no “espaço urbano turístico”, entendido como *uma fração urbanizada de uma localidade (cidade), com elementos de atrativos culturais, decorrentes de sua história e do patrimônio edificado* (Figura 1.8).

Portanto o espaço urbano turístico é parte integrante de um todo ou sistema e deve ser compreendido como tal, de modo que o turismo ocorre pelo interesse pelo conjunto edificado e pela experiência de caminhar por uma cidade viva⁴⁵.

sensação de que o espaço da cidade é convidativo e popular; isso cria um espaço com significado”.



Figura 1.8 – Infográfico - cidade e turismo compartilham o território identificado como espaço urbano turístico.

Assume-se que o espaço urbano turístico trata de uma cidade real, avançando além de uma alegoria, cenário ou “a consequência da presença e distribuição territorial dos atrativos turísticos” (BOULLÓN, 2005, p. 30). Também não pode ser apartado da dinâmica urbana, da vida urbana e das adaptações diacrônicas do espaço socialmente apropriado.

CAPÍTULO 2

Hospitalidade

A Teoria da Hospitalidade possui uma aplicação muito recente, mas crescente, quando relacionada ao turismo e às cidades. Ao buscar compreender a estrutura urbana que contenha em si características de hospitalidade (que possa receber de forma acolhedora os moradores, aqueles que por ali passam ou os turistas, cf. Figuras 2.1. e 2.2), é necessário investigar a complexidade do tema. Integram a discussão, entre outros aspectos, valores culturais, comportamentos sociais, configuração dos espaços, desenvolvimento socioeconômico e políticas públicas aplicadas.

A considerar essas premissas, o capítulo apresenta a origem do termo “hospitalidade” e suas escolas. Posteriormente, o tema passa a ser enquadrado no contexto urbano, até alcançar a perspectiva configuracional. Importantes autores contribuem para a construção do capítulo, embora dois deles sejam de particular relevância: Grinover (2006, 2007, 2015) e Ferraz (2013).



Figura 2.1 – Mensagem acolhedora. Cortegana, Espanha.
Crédito: Raquel Egídio.



Figura 2.2 – Paisagem acolhedora. Cortegana, Espanha.
Crédito: Raquel Egídio.

⁴⁶ Anfitrião é aquele que acolhe, que recebe. Dependendo da referência para abordagem do tema, o anfitrião será *o morador, o habitante, a comunidade local, o poder público, o gestor público, o bairro, a cidade e a arquitetura*. Como o trabalho visa à análise configuracional, o anfitrião que se pretende estudar é o espaço urbano.

2.1 HOSPITALIDADE: DEFINIÇÕES

A construção do significado de hospitalidade não é algo simples. Quando se busca a perspectiva aplicada ao turismo como algo que aprofunda a relação entre anfitrião⁴⁶ e hóspede⁴⁷ para além da acolhida comercial, ou do cumprimento de um contrato de troca, encontram-se algumas dificuldades.

Camargo (2008, p. 16) alerta que muitos trabalhos recentes utilizam o termo simplesmente como sinônimo de turismo e hotelaria, ou ainda o confundem com uma recepção sorridente ou a entrega de flores de boas-vindas (WADA, 2012, p. 419). O desafio está em resgatar a noção de acolhida baseada no princípio da “dádiva”.

A Teoria da Dádiva foi sistematizada por Mauss num ensaio clássico intitulado *Ensaio sobre a dádiva: forma e razão da troca nas sociedades arcaicas*⁴⁸, publicado inicialmente no ano de 1924. O Sistema de Dádiva ou Dom – como também é referenciada, acontece a partir de uma trílice obrigação coletiva de doação, de recebimento e devolução (dar-receber-retribuir) de bens simbólicos e materiais. A abordagem sociológica da teoria aborda os ritos presentes em todas as sociedades tradicionais e igualmente modernas que envolvem as relações e o sentido daquilo que circula além da troca monetária (MARTINS, 2005, p. 42 – 44; ZÚNIGA, 2007, p. 336).

⁴⁷ Hóspede é aquele que é acolhido, recebido. Dependendo da abordagem, será *o morador, o cidadão, o visitante, ou o turista*.

⁴⁸ Reforçando a tese de Durkheim a respeito da sociedade como fato moral.

Ao fazer este aprofundamento teórico, MAUSS reconhece a presença do sistema da dádiva nos interstícios da troca social, entendendo, igualmente, que as bases das trocas sociais não são apenas de caráter material ou econômico, mas, sobretudo, simbólicas, isto é, não redutíveis apenas aos aspectos materiais ou aos valores utilitaristas baseados nos cálculos, necessidades e preferências... MAUSS esclarece, então, que os bens postos em circulação pelas diversas pessoas morais (clãs, tribos, famílias etc.) não são apenas riquezas e coisas economicamente úteis: são antes de tudo amabilidades, banquetes, ritos, serviços militares, mulheres, crianças, danças, festas e feiras, dos quais o mercado é apenas um dos momentos e nos quais a circulação das riquezas não é senão um dos termos de um contrato bem mais geral e bem mais permanente (MAUSS, 2003, p. 190-191 *apud* MARTINS, 2004, p. 42 – 44).

Segundo Grinover (2007, p. 57) a hospitalidade na antiguidade estava relacionada ao acolhimento gratuito, ao receber viajantes que desbravavam terras longínquas. A mudança para o pensamento contemporâneo estaria na comercialização da hospitalidade e do acolhimento. Para Gotman (1997, p. 18) a hospitalidade está em “fazer ainda mais”, além do dinheiro. Paga-se pela cama, mas o sentido das férias bem-sucedidas está nas atitudes prestativas, na “acolhida”.

⁴⁹ A hospitalidade doméstica é o fato social que se concretiza no encontro de alguém que recebe (anfitrião) e alguém que é recebido (hóspede), na unidade da casa. Esta é a matriz de todas as demais hospitalidades (CAMARGO, 2008, p. 20).

⁵⁰ A hospitalidade comercial surge a partir do século XX, quando as viagens passam a ser pagas, principalmente nos quesitos hospedagem e alimentação, que originalmente

2.2 ESCOLAS DA TEORIA DA HOSPITALIDADE

A origem da Teoria da Hospitalidade é atribuída na literatura a duas principais escolas: a Inglesa e a Francesa, que desenvolvem o tema criando duas correntes distintas. O grupo inglês, reunido por Lashley e Morrison (2005), é o primeiro a buscar relacionar turismo e hospitalidade, vinculando-os à chamada hospitalidade doméstica⁴⁹ e comercial⁵⁰ (FERRAZ, 2013, p. 48), com grande ênfase na gestão da hospitalidade comercial, baseado nas teorias da administração de trocas comerciais (CAMARGO, 2008, p. 30).

A Escola Francesa desenvolve-se vinculada ao tripé “dar-receber-retribuir”, baseada na Teoria da Dádiva ou Dom, de Mauss (2003 *apud* SANTOS, 2012). O foco também são os estudos da hospitalidade doméstica e pública destacando os autores Montadon e Gotman⁵¹ (FERRAZ, 2013).

O progressivo avanço do debate sobre o tema levou ao surgimento de outras escolas nos EUA, em Portugal, na Itália e no Brasil (Quadro 2.1), todas recentes e com publicações concentradas nos últimos 10 anos. A Escola Americana trata exclusivamente da hospitalidade comercial, entendendo-a como sinônimo de turismo e hotelaria e primando pela excelência do serviço contratado. Nega-se,

aconteciam de forma gratuita impulsionada pelo ato caridoso, até religioso de acolher o próximo (FERRAZ, 2013, p. 64). A hospitalidade comercial será aqui entendida como a relação entre anfitrião e hóspede que ocorre em um espaço no qual se presta serviço comercial de acolher, hospedar, alimentar e/ou entreter.

⁵¹ Anne Gotman é autora do texto “*Le sens de l’hospitalité: Essais sur les fondements sociaux de l’accueil de l’autre*” (1997), considerado elementar sobre o tema.

de algum modo, a concepção de Dádiva⁵², assumindo a premissa de “receber para hospedar, alimentar e entreter” (ZÚNIGA, 2007, p. 336).

Na Escola Portuguesa, a pesquisadora Isabel Baptista (2008), da Universidade do Porto, escreve o capítulo “Lugar de Hospitalidade”⁵³ e define o tema como “um modo privilegiado de relação humana, marcado pela abertura da subjetividade à alteridade testemunhada pela presença de outrem” BAPTISTA (2008 *apud* GRINOVER, 2007, p. 33). A autora considera a hospitalidade vinculada à ética e à cidadania, o que permite tornar a cidade um lugar mais humano (FERRAZ, 2013, p. 48; GRINOVER, 2007, p. 33).

No grupo italiano, destaca-se o pesquisador Giocomo Coccolini⁵⁴, que desenvolve sua pesquisa sobre as políticas possíveis a respeito da hospitalidade, fundamentando-se no pensamento de Jacques Derrida (1999 *apud* GRINOVER, 2007, p. 31), associado ao estruturalismo, baseando-se na *hospitalidade incondicional* – aquela que só diz sim ao outro.

No Brasil, a edição da Revista Hospitalidade⁵⁵ pelos pesquisadores Sênia Bastos e Luiz Octávio de Camargo (Universidade Anhembi Morumbi), desde 2004, reúne reflexões sobre o tema hospitalidade no Brasil. Na publicação usualmente são consideradas quatro categorias de hospitalidade: doméstica, pública, comercial

e virtual⁵⁶ (WADA, 2015, p. 101), à luz da Teoria da Dádiva de Mauss (1924), estando, assim, mais próxima da Escola Francesa.

As Escolas de hospitalidade são bem recentes, com cerca de vinte anos de origem e publicações concentradas nos últimos dez anos, com ênfase em estudos direcionados aos aspectos socioculturais e de lazer. A seguir será apresentado um Quadro resumo com o panorama descrito (quadro resumo 2.1).

Ferraz (2013, p. 47) desenvolve estudo sobre hospitalidade no Brasil, entre 2004 e 2009, e revela que cerca de 30% dos trabalhos se dedicam aos aspectos socioculturais; 20%, aos de lazer e uma pequena parcela volta-se para o ordenamento do espaço público. A ênfase está em Grinover (2007), que fornece uma nova abordagem ao envolver história, turismo, arquitetura e urbanismo, assim como a própria Ferraz (2013), que, amparada em Grinover (2007), aponta novas dimensões espaciais.

⁵² A exceção é a obra de Smith (1989), o qual olha o turismo sob a ótica do sistema de Dádivas (FERRAZ, 2013).

⁵³ In: DIAS, Célia M. M. (Org.). **Hospitalidade: reflexões e perspectivas**. Editora Manole: São Paulo, 2002.

⁵⁴ Giocomo Coccolini, autor do livro *Dell’ospitalità* (2003).

⁵⁵ Disponível em <https://www.rev Hosp.org/hospitalidade/index>.

⁵⁶ A hospitalidade virtual refere-se ao canal de comunicação, ao uso da internet para comunicação em massa ou interpessoal (CAMARGO, 2008, p. 43).

Quadro Resumo 2.1 – Escolas e teorias da hospitalidade

Teoria da Hospitalidade						
	Escola Francesa	Escola Inglesa	Escola Americana	Escola Italiana	Escola Portuguesa	Escola Brasileira
Fundamentos	Baseado na Teoria da Dádiva ou Dom, no tripé “dar-receber-retribuir”, de Mauss.	Enfatiza o contexto do mercado, em trocas cambiais, tendo como fim o lucro.	Nega-se a concepção de Dádiva. Baseia-se em “receber, hospedar, alimentar e entreter”.	Discute políticas possíveis sobre hospitalidade.	Estuda os lugares de hospitalidade.	Considera, em todos os cenários, a busca pela Teoria da Dádiva.
Tipo	Hospitalidade doméstica e hospitalidade pública.	Hospitalidade doméstica e comercial.	Hospitalidade comercial.	Hospitalidade pública (política).	Hospitalidade urbana.	Hospitalidade comercial, privada ou social, urbana.
Autores	MONTADON e GOTMAN (2001)	LASHLEY e MORRISON (2005)	SMITH (1989)	COCCOLINI (2003)	BAPTISTA (2008)	BASTOS e CAMARGO (2008), ZÚNIGA (2007) GRINOVER (2006, 2007,2009,2013) SANTOS (2012) FERRAZ (2013),

Fonte: Santos (2012, p. 6-8), Ferraz (2013, p. 47 - 49), Zúniga (2007, p. 337, 338), Camargo (2008, p. 15-42).

2.3 HOSPITALIDADE NO ESPAÇO

A hospitalidade, como senso comum, supõe dar ou receber a acolhida. Acolher é permitir, sob certas condições, a inclusão do outro no próprio espaço. A hospitalidade, segundo Jacques Godbout (1997 *apud* WADA, 2015, p. 99), é um dom do espaço – fazendo referência à Teoria da Dádiva de Mauss. Espaço é algo a ser lido, habitado, atravessado ou contemplado. Espaço, cujo desenho vai trazer em si possibilidades ou restrições (HOLANDA, 2013, p. 131,132) (Figura 2.3).

A cidade, como tratado no Capítulo 1, faz referência ao espaço socialmente utilizado, sendo lido a partir da forma-espaço, “atributo que contempla simultaneamente as barreiras (formas) e permeabilidades (espaços)” (MEDEIROS, 2013, p. 548, 549), investigada por meio das relações interpartes segundo a configuração.

Segundo Wada (2015, p. 99)⁵⁷, “a discussão sobre a hospitalidade nas cidades constitui importante contribuição ao entendimento da vida social contemporânea”. A hospitalidade deve suplantar a hostilidade, e o respeito mútuo entre o turista e a comunidade local deve imperar. Neste contexto, a forma de vida, os costumes e as crenças dos autóctones também fazem parte do patrimônio local e enriquecem a experiência da viagem (GRINOVER, 2007, p. 59). Uma experiência só será bem percebida, bem vivida, se o indivíduo for capaz de interagir de forma direta com o local, com as pessoas, com o espaço e com a

⁵⁷ A autora faz referência às cidades metropolitanas, considerando a globalização.

cultura do lugar visitado. Ao se sentir parte desse espaço e usufruí-lo, o turista se torna mais sensível e vulnerável para filtrar o que ele julga aprazível ou não.



Figura 2.3 – Lençóis – BA: o ambiente convida à festa.

Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/galeria/detalhes/206?eFototeca=1>, consultado em 04 de maio de 2017.

De acordo com Raymond (1997 *apud* GRINOVER, 2006, p. 31), a hospitalidade pressupõe a entrada, a inclusão daquele hóspede em um sistema organizado, como modalidade de funcionamento já existente. É uma qualidade social antes de ser uma qualidade individual: é um fenômeno que implica uma organização, um ordenamento de lugares coletivos e, portanto, a observação das regras de

uso desses lugares (Figura 2.4). É possível, assim, assumir que a hospitalidade vai além da qualidade social e individual, amparando-se também nos princípios configuracionais do lugar.



Figura 2.4 – Espaço convidando para brincar em Penedo – AL.
Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/galeria/detalhes/177?eFototeca=1>, consultado em 03 de outubro de 2017.

Wada (2015), Campo (2008), Raymond (1997), assim como os pesquisadores Severini (2013), Gobout (1997) e Camargo (2008), que tratam as questões de hospitalidade vinculadas aos aspectos sociais, fazem referência ao espaço como plataforma para o acontecimento da hospitalidade, para o encontro e para a troca.

Entende-se, grosso modo, que a hospitalidade transpõe diferentes aspectos da composição das relações sociais, porém o espaço físico (urbano) é a plataforma que se mobiliza para acolher, diariamente, tanto moradores quanto turistas que recorrem aos serviços, ao comércio e às diversas estruturas e equipamentos urbanos.

Complementarmente, a hospitalidade é uma relação especializada entre dois atores: aquele que recebe e aquele que é recebido; ela se refere à relação entre um, ou mais hóspedes, como um sistema, entendido aqui como o espaço urbano, a cidade.

2.4 HOSPITALIDADE NO ESPAÇO URBANO

Camargo (2003,2004, 2008) e Grinover (2006, 2007) são referenciados por Ferraz (2013) como os pioneiros no Brasil no estudo da hospitalidade a partir de diferentes aspectos, que envolvem tanto questões de história, quanto de arquitetura e turismo voltadas para a hospitalidade. Ferraz (2013, p. 50) pondera, entretanto, que, apesar da importante contribuição dos autores, o tratamento dado à definição de hospitalidade urbana “não se aprofunda o suficiente nos

temas relacionados à dádiva⁵⁸ e às questões urbanísticas mais específicas referentes, por exemplo, ao desenho urbano”.

Como já foi apontado no item anterior, ao apresentar as escolas da Teoria de Hospitalidade, os estudos acadêmicos sobre o tema são bastante recentes, e na maioria se desenvolvem no âmbito da hospitalidade doméstica ou comercial, tratando apenas das “relações sociais que ocorrem dentro de algum tipo de espaço privado” (SEVERINI, 2013, p. 84) (grifo nosso). São poucos os pesquisadores dedicados ao estudo da hospitalidade urbana.

Entretanto, dentre os autores que abordam noções de “espaço”, “local” e, “lugar”, Grinover (2006, 2007, e 2015) e Ferraz (2013) são os que irão tratar com maior refinamento o tema ao olhar o turismo aplicado à cidade. Ambos se dedicaram a encontrar as categorias que permitissem consolidar a hospitalidade como uma dimensão de análise para o espaço urbano, sob a perspectiva configuracional, conforme será detalhado nos próximos itens.

⁵⁸ O sistema de dádiva no espaço urbano difere significativamente do espaço doméstico, onde o controle das ações e dos cuidados está na escala de poucos indivíduos, e as ações de troca são facilmente percebidas pelos atos de gentileza. Quando voltamos o olhar para a cidade, percebemos “a hospitalidade urbana, que, desde o início da Idade Moderna, com o crescimento acelerado das cidades, vem progressivamente tomando o lugar da hospitalidade doméstica, como espaço desejável de inserção na cidade em que se chega [...]A hospitalidade urbana consiste de instâncias regidas pela dádiva e pelo negócio. O investimento estético – de qualquer natureza – em ruas, as praças, os monumentos e a sua infraestrutura de recepção e circulação, é uma manifestação regida pelo sistema da dádiva. A cidade se faz mais bonita e exibe sua beleza como dádiva aos que nela moram e aos que a visitam. Hospitalidade é um processo que envolve pessoas e espaços. A cidade

O pesquisador Lúcio Grinover, no livro *Hospitalidade, cidade, turismo*, editado em São Paulo pela Aleph (2007), busca parâmetros para a compreensão no espaço urbano, concluindo pela coexistência de três atributos: (1) *acessibilidade*, a (2) *legibilidade* e a (3) *identidade*, conforme explorado no Capítulo 1. Os conceitos estão intimamente relacionados pela ‘escala’, pelas medidas geográficas e temporais (Figura 2.5), que proporcionam a “compreensão da cidade, seja para o habitante, seja para quem dela se aproxima, nela se introduz e dela se apropria” (GRINOVER, 2006, 2007).

se torna um espaço hospitaleiro para o ver-e-ser-visto das pessoas” (CAMARGO, 2008, p. 20 -22)(grifo nosso).

Além das questões estéticas, oferecer hospitalidade através das condições urbanísticas e sociais sugere que o hóspede, morador ou turista, retribua a hospitalidade “por meio de ações de civildade e cidadania, que integram o sistema de dádivas” (FERRAZ, 2013, p. 253). Além do retorno econômico vinculado às receitas geradas pelo turista e pelos impostos dos moradores, “as cidades hospitaleiras são cidades que estabelecem relação, um vínculo mais que social, quase que institucional uma vez que o vínculo, [...] não é com outra pessoa, mas com o espaço, com a cidade. E, a partir daí, estabelece-se a chamada cidadania, despertando a consciência dos deveres e direitos do cidadão” (FERRAZ, 2013, p. 57).



Figura 2.5 – Lugar de encontros: Mercado Municipal de Lençóis – BA.
Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/galeria/detalhes/206?eFototeca=1>, consultada em 03 de outubro de 2017.

Vários autores seguem essa linha em suas pesquisas, consolidando a tríade Acessibilidade, Legibilidade e Identidade para leitura da hospitalidade no espaço urbano. Contudo, o próprio Grinover (2013) reavalia a publicação de 2007, sugerindo duas novas categorias: *qualidade de vida e urbanidade*.

Ao refletir sobre expressões polissêmicas como “qualidade de vida” ou “urbanidade”, o autor assume tratar de discutir “múltiplas dimensões”, que passam pela esfera do planejamento, da política, da gestão e da implantação de equipamentos. Além disso, pontua que devem ser considerados aspectos subjetivos que proporcionem a apropriação dos espaços públicos, permitindo a

conviviabilidade e sociabilidade. Grinover (2013, p. 19) conclui que a “qualidade de vida” é um elemento sustentador da hospitalidade, e que os indicativos para verificar o nível de qualidade estariam nos itens: “acessibilidade, fluidez, limpeza, iluminação, a qualidade das edificações, o tamanho das residências, a presença de áreas verdes” (GRINOVER, 2013, p. 19).

No que diz respeito especificamente à “urbanidade”, Grinover (2013, p. 21) assume que deve ser entendida “por algo que vem da cidade, da rua, do edifício e que está sendo apropriado, em maior ou menor grau, pelo corpo individual ou coletivo”, concluindo que a urbanidade “está no modo como sua relação espaço/corpo se materializa”, embora não aponte como essa relação ocorreria ou seria investigada.

A pesquisadora Valéria de Souza Ferraz (2013) desenvolve tese de doutoramento com o tema *Hospitalidade Urbana em Grandes Cidades: São Paulo em foco*, pela Universidade de São Paulo (USP). Nela são investigados atributos espaciais para hospitalidade urbana, buscando como o anfitrião (neste caso o poder público) poderia contribuir para melhor receber e acolher seus moradores e visitantes. Ferraz (2013, p. 254) conclui, em sua pesquisa, que “para o hóspede se sentir ‘em casa’ no espaço público é preciso que o poder público transmita sensações de bem-estar e acolhimento” e para tanto deveria investir em quatro atributos espaciais de hospitalidade urbana: (1) *diversidade*, (2) *permeabilidade*, (3) *legibilidade* e (4) *conforto*.

Os atributos de (1) *diversidade* e de (2) *permeabilidade* são extraídos por Ferraz (2013) do atributo acessibilidade tratado por Grinover (2007): a autora entende

que, para um espaço ser acessível, deve ter uma atratividade motivada pela diversidade de usos, atividades e tipos de espaços (público ou privado, por exemplo). A permeabilidade física, por sua vez, é possibilitada por quadras curtas e pela fluidez da estrutura urbana – pelos vazios e transparências. (3) *Legibilidade* segue o mesmo conceito de Lynch (1997) e é utilizado por Grinover (2007) para identificar elementos visuais referenciais de caráter simbólico. Por fim, o (4) *conforto* está vinculado às questões físicas, ambientais e sensoriais (Tabela 2.1).

Tabela 2.1 – Atributos espaciais de hospitalidade urbana.

ATRIBUTOS ESPACIAIS DE HOSPITALIDADE URBANA		
DIVERSIDADE	Diversidade de Usos	Diversidade de Espaços Públicos
PERMEABILIDADE	Permeabilidade Física	Permeabilidade Visual
LEGIBILIDADE	Referências Visuais	Tipologias Arquitetônicas
CONFORTO	Conforto Físico/Ambiental	Conforto Sensorial

Fonte: Ferraz (2013, p. 99).

Os autores Grinover (2007, 2013) e Ferraz (2013) tecem importantes contribuições para a leitura da hospitalidade no espaço urbano conforme se pretende para esta pesquisa. Ambos delimitam os atributos necessários para a inserção da perspectiva espacial, o que fornece ponte à configuração.

⁵⁹ A Lógica Social do Espaço refere-se a uma abordagem aplicada ao espaço urbano e à sociedade – plataforma em que se desenvolve a atividade do turismo, “tratando de forma

2.5 A LEITURA DA CIDADE HOSPITALEIRA

A teoria da hospitalidade, segundo Grinover (2007, 2013) e Ferraz (2013), fornece a base de atributos para a interpretação dos elementos que são relevantes para a leitura do espaço urbano turístico. Entretanto, quando Grinover (2007) trata dos indicadores ambientais urbanos para cidades hospedeiras, são abordadas as disponibilidades de infraestrutura urbana e serviços, porém observa que pouco se diz sobre a configuração espacial, crítica também realizada por Ferraz (2013, p. 50). Parece difícil compreender o espaço sem considerar as questões relacionais. A configuração espacial não é fator determinante do comportamento humano, mas o afeta e carrega em si potencial para entender dinâmicas sociais. A Teoria da Lógica Social do Espaço⁵⁹, proposta por Hillier e Hanson (1984), por exemplo, explora a configuração e fornece contribuição por simular sobre o desenho urbano a possibilidade de encontros e esquivanças, e avaliar espaços com potencial de maior ou menor acessibilidade e legibilidade/identidade, por exemplo. Portanto, entender a linguagem dos padrões configuracionais pode contribuir para a compreensão da cidade hospitaleira (Figura 2.6), o que dialoga com uma das premissas apontadas por Grinover (2007, p.133):

Estudar a cidade é procurar quais elementos e estruturas podem lhe conferir o estado de hospitaleira ou, ao contrário, não hospitaleira, isto é, [...] as categorias sociais, culturais, históricas,

sistêmica a complexa relação da dinâmica espaço-sociedade” (HILLIER, 1984). Os aspectos teóricos, metodológicos e ferramentais serão apresentados no Capítulo 3.

econômicas e ambientais, consubstanciadas na acessibilidade, legibilidade e identidade desse espaço que denominamos cidade.

Os atributos tratados por Grinover (2007, 2013) e Ferraz (2013) derivam de estudos de outros pesquisadores e serão tratados detalhadamente a seguir, num processo de consolidação do conhecimento.



Figura 2.6 – A rua acolhedora em Lençóis - BA

Fonte: <http://www.guiachapadadiamantina.com.br/cidades-e-vilas/cidades-e-vilas-lencois/>, consultado em 03 de outubro de 2017.

2.5.1 Acessibilidade na Cidade

A acessibilidade, tratada por Grinover (2007), organiza-se entre aspectos tangíveis e intangíveis. A abrangência do tangível vai do acesso ao transporte público às questões de infraestrutura urbana. Os intangíveis estão no acesso ao serviço de saúde ou de lazer, por exemplo, e alcançam a comunicação: “acesso à cidade é um direito de todos”⁶⁰.

Grinover (2007, p. 135 – 144), ao analisar a acessibilidade como aspecto tangível à hospitalidade, apresenta algumas características relevantes do espaço urbano como: (1) distâncias geográficas, (2) permeabilidade e (3) diversidade, que podem ser interpretadas como aspectos configuracionais do espaço⁶¹.

Para as (1) distâncias geográficas, o autor relaciona espaço e tempo ao descrever as possibilidades de chegar a determinado ponto da cidade por diferentes sistemas de transporte. Para (2) a permeabilidade, contemplam-se os obstáculos que restringem o acesso físico e, assim, a possibilidade de se usufruir, ou não, de um determinado local. Na (3) diversidade, por sua vez, considera-se que “faz parte da cidadania a incorporação de território não só de habitação”, destacando-se a importância dos espaços possibilitarem a vivência e a convivência. Dois desses aspectos são reforçados por Ferraz (2013, p. 90): (1) permeabilidade e (2) diversidade.

⁶⁰ No que se relaciona aos aspectos intangíveis, não serão matéria deste estudo.

⁶¹ No Capítulo 3, serão apresentadas todas as variáveis consideradas para o presente estudo.

Sobre o primeiro, Ferraz (2013, p.86) considera que o item se relaciona com a escala do sistema analisado e a forma de locomoção no espaço. A autora associa a acessibilidade ao todo da cidade e a permeabilidade, ao local com deslocamento de pedestre.

A acessibilidade é mais importante na escala da cidade (o todo), e a permeabilidade é a condição mais importante na escala do pedestre (partes). Ou seja, propõe-se que a facilidade de acesso do hóspede deva ser vista do ponto de vista da permeabilidade, um atributo espacial e de fácil percepção (FERRAZ, 2013, p. 86).

Medeiros (2013, p.28), sob a ótica da Lógica Social do Espaço, considera a permeabilidade como o “grau de acessibilidade topológica nos diversos espaços abertos integrantes de um assentamento urbano”. O conceito não muda de acordo com a escala do sistema, mas pode ser analisado em distintos níveis. Considerando que a acessibilidade está relacionada ao movimento, a possibilidade de fluxo de pessoas na cidade é investigada segundo o dualismo “permeabilidade/barreiras” (MEDEIROS, 2013, p. 114).

A permeabilidade tem a ver com capacidade de atravessamento, o que dialoga com os estudos de Jacobs (2011) e Gehl (2014) em favor de quadras curtas nos sistemas urbanos, por exemplo, a permitir um número maior de rotas e trajetos nas cidades.

Jacobs (2011, p. 197-207) é uma defensora das quadras curtas, o que favoreceria um conjunto de caminhos que permitem ao usuário a escolha de percursos (Figura 2.7). Sobre o tema, Gehl (2014, p.19) registra que melhora a condição para o pedestre na cidade, pois “não só reforçamos a circulação a pé, mas também – e mais importante – reforçamos a vida da cidade”.

Espaços urbanos que possibilitam o caminhar propiciam também “o contato direto entre as pessoas e a comunidade do entorno [...] os prazeres gratuitos das vidas, experiências e informações” (GEHL, 2013, p. 19). O autor afirma que “caminhar é uma forma especial de comunhão entre pessoas que compartilham o espaço público como uma plataforma e estrutura”. A motivação para caminhada intencional estará no cumprimento de atividades essenciais como trabalho, ir à escola, pegar um ônibus, atividades opcionais como espaços recreativos ou atividades sociais, a contribuir para a visão da cidade como lugar de encontro.

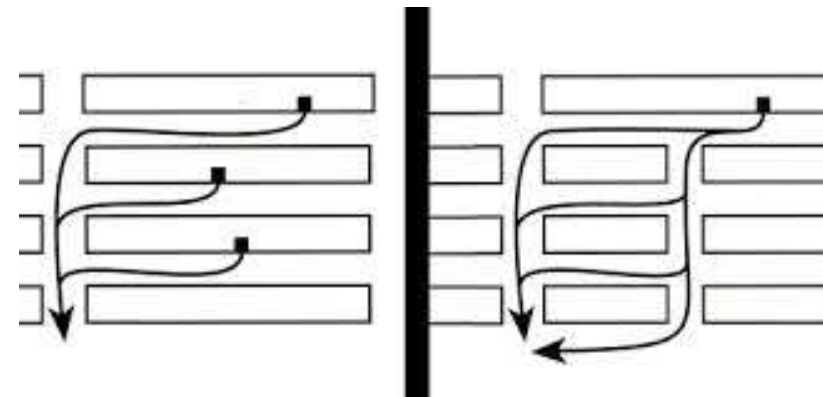


Figura 2.7 – Croqui das possibilidades de percurso para quadras longas e quadras curtas. Fonte: <http://arquittetando.com.br/morte-e-vida-das-grandes-cidades-jane-jacobs/>

Diante da complexidade da cidade, a quadra curta não é um atributo isolado para garantir a acessibilidade ao espaço urbano, devendo estar vinculada principalmente à diversidade de uso, que forneça “lugares para comprar, comer, ver coisas, tomar uma bebida” (JACOBS, 2011, p. 200). O resultado seria uma

“rede de usos combinados e complexos entre os usuários e o bairro” (JACOBS, 2011, p. 205). A diversidade atrai o movimento, e não há coincidência quando há um espaço urbano com diversidade comercial e cultural, por exemplo (Figura 2.8).



Figura 2.8 – Praça Tiradentes em Ouro Preto – MG: centro e diversidade de uso.

Fonte:

https://www.trekearth.com/gallery/South_America/Brazil/Southeast/Minas_Gerais/Ouro_Preto/photo1170370.htm, consultado em 03 de outubro de 2017.

A defesa de Jacobs (2011) sobre a diversidade de uso para alimentar o movimento e, assim, a segurança do espaço urbano, retroalimentando o desejo

⁶² No entanto, Ferraz (2013) considera a impossibilidade da leitura do todo uma vez que a cidade em estudo é São Paulo e as análises acontecem em algumas frações selecionadas.

de caminhar, está em comunhão com Grinover (2007) e Ferraz (2013) ao vincularem a diversidade como atributo da acessibilidade para a cidade hospitaleira.

Mesmo ao olhar para as pequenas cidades, a diversidade vai estar presente, contudo numa escala proporcional:

Pequenez e diversidade não são sinônimos. A diversidade das empresas urbanas inclui todas as variações de tamanho, mas uma grande variedade significa, sim, maior proporção de pequenos elementos. A paisagem urbana é viva graças ao seu enorme acervo de pequenos elementos (JACOBS, 2011, p. 162).

Ferraz (2013, p. 90) reafirma a importância da variedade de usos e atividades, assim como a de espaços urbanos (espaços públicos e espaços privados de uso público) “capazes de contribuir na geração de encontros entre pessoas, sejam elas moradores ou turistas”.

2.5.2 Legibilidade

Amparados por Lynch (1997), referência na maioria dos estudos de turismo, Grinover (2007) e Ferraz ⁶²(2013, p. 87) assumem que legibilidade faz parte da condição da cidade hospitaleira.

Por meio do atributo, é possível identificar “objetivamente elementos visuais referenciais de caráter espacial, como edifícios, monumentos e obeliscos, assim

como identificar heterogeneidade ou monotonia tipológica arquitetônica” (FERRAZ, 2013, p. 90). Sob a ótica configuracional, segundo a Teoria da Lógica Social do Espaço (cf. Capítulo 3), as vias também são as detentoras do atributo de legibilidade e orientabilidade⁶³, a partir do momento em que sintetizam os canais de comunicação que materializam as relações na cidade.

A legibilidade, conceito definido por Lynch (1997), relaciona-se à clareza ou facilidade de percepção do espaço urbano, de sua organização por meio de códigos espaciais. Além das funções que a cidade deve oferecer, quando e se “o ambiente for visivelmente organizado e nitidamente identificado, o cidadão poderá impregná-lo de seus próprios significados e relações. Então se tornará um verdadeiro *lugar*, notável e inconfundível” (LYNCH, 1997, p. 102).

Para Lynch (1997, p. 52-54) cinco elementos compõem a legibilidade do lugar:

- a) Caminhos ou vias: as vias são os canais de circulação ao longo dos quais o observador se locomove de modo habitual, ocasional ou potencial.
- b) Limites: os limites são os elementos lineares que quebram a continuidade do espaço, podendo ser uma ferrovia, um curso d’água ou uma rodovia.
- c) Bairros: são regiões da cidade identificadas mentalmente pelos indivíduos por limites espaciais e não políticos. Há nos bairros elementos comuns que os identificam.

⁶³“Para boa orientabilidade, deve haver quantidade de informação visualmente apreensível equilibrada, e seu excesso ou escassez prejudica a orientação espacial. A isso corresponde parâmetro de equilíbrio harmônico entre unidade e diversidade dos

- d) Pontos nodais: pontos ou lugares estratégicos da cidade, de convergência de vias, junções, cruzamentos.
- e) Marcos: marcos são referências, elementos físicos como um edifício, um obelisco ou uma loja. São usados também como identidade do lugar.

2.5.3 Identidade

A conceituação de identidade das cidades é tema recorrente nas discussões sobre a cidade contemporânea. Dentro da proposta de analisar as variáveis pela ótica da hospitalidade, Castells (GRINOVER, 2007, p. 148) entende por identidade o papel dos atores sociais, o processo de construção com base em atributo cultural, apropriando-se da matéria-prima fornecida pela história, geografia, biologia e pela memória coletiva. Grinover (2007) ressalta a importância da valorização da especificidade de cada território na construção da identidade local.

“Imagem simbólica”, talvez a mais permanente, composta a partir do todo, ou de uma parte, ou até mesmo da caracterização das outras imagens. A procura por essa imagem dá visibilidade à cidade receptora, à cidade hospitaleira. Dessa forma, a própria identidade é alcançada pela relação entre sistemas espaciais, temporais, e sociais da cidade, ou ainda, por fatores culturais, tais como a organização da comunicação e o sistema de lugares. Assim, o recurso da identidade local é sempre visto sob o prisma do olhar político-administrativo ou da única dimensão cultural do

elementos de composição morfológica incidentes na topocepção” (KOHLSDORF, 2017, p. 261). A orientabilidade auxilia o indivíduo a ter noção do lugar.

momento, e corresponde à ligação com a história do desenvolvimento do território, sendo a identidade local, também, a imagem do território (GRINOVER, 2013, p. 46).

Na interpretação de Ferraz (2013, p. 87), a identidade é um atributo intangível à hospitalidade, devido à feição temporal vinculada ao tema, o que promove uma reformulação constante. Em razão disso, a autora não a considera uma categoria com característica espacial. Entretanto, a ponderar que as questões configuracionais incorporam a orientabilidade, que permite identificar cada área em um sistema urbano a partir de suas respectivas identidades, o atributo assume um papel relevante para a pesquisa (Figura 2.9).



Figura 2.9 – Caminho para Casa de Cora Coralina, Cidade de Goiás.
Créditos: Valério Medeiros.

2.5.4 Qualidade de vida e urbanidade

Apesar da consolidação da tríade acessibilidade, legibilidade e identidade para leitura da hospitalidade no espaço urbano, Grinover (2013), conforme comentado anteriormente, reavaliou os atributos e incluiu as questões de *qualidade de vida e urbanidade* (Figura 2.10).

Aguiar (2012, p. 61) define que “espaço com urbanidade são espaços hospitaleiros”, pois se refere à urbanidade como o modo por meio do qual os espaços da cidade acolhem as pessoas. Para Holanda (2002, p. 126) urbanidade se refere à cidade como realidade física, mas também como qualidade de cortês, afável, relativo à negociação continuada entre interesses.

Em termos configuracionais, associados à leitura segundo a Teoria da Lógica Social do Espaço, a qualidade de vida pode ser avaliada em razão das facilidades ou dificuldades de deslocamento nos sistemas urbanos. Urbanidade, por outro lado, tem a ver com características espaciais que promovem os encontros, em oposição às esquivanças, fomentando o convívio. Os dois aspectos já são incorporados na leitura de permeabilidade (cf. Capítulo 3).



Figura 2.10 – Feira da cidade de Monte Sião – MG.
Fonte: <http://fotografia.folha.uol.com.br/galerias/3905-feira-de-monte-siao-mg>, consultado em 03 de outubro de 2017.

2.5.5 Conforto

Ferraz (2013, p. 87), apoiada em Gehl (2009, p. 134), que também defende o conforto (físico) como fator relevante para permanência nos espaços urbanos, considera que o conforto “interfere na qualidade dos encontros e na vida social de uma cidade”, como um aspecto a ser considerado para a cidade hospitaleira. Se a cidade possui espaços com conforto, isso propicia a oportunidade de realização de muitas atividades, convidando as pessoas a pararem, sentarem, comerem, conversarem, jogarem. Contudo, essa categoria não faz parte desta pesquisa, uma vez que não tem relação configuracional.

2.6 CONCLUSÕES DO CAPÍTULO

O capítulo dedicou-se à discussão do conceito de hospitalidade, entendido, de maneira sintética, como a boa relação entre quem acolhe e quem é acolhido, sendo delimitado o espaço urbano como o anfitrião e os moradores, visitantes e turistas como hóspedes.

Diferentes Escolas estudam a Teoria da Hospitalidade aplicada ao turismo, considerando a relação entre o hóspede e o anfitrião. As escolas pioneiras inglesa e francesa possuem abordagens diferentes: a inglesa estuda a relação comercial entre as partes, enquanto a escola francesa busca o que está além da relação comercial, baseando-se na Teoria da Dádiva ou do Dom – dar, receber e retribuir. A partir dessas escolas, novos grupos de pesquisa surgem, com destaque ao grupo brasileiro da Universidade do Anhembi Morumbi, seguidora da Escola Francesa.

Em linhas gerais, os estudos de hospitalidade no turismo se concentram nos aspectos socioculturais e de lazer. No entanto, há destaque para dois autores que desenvolvem suas pesquisas no campo do urbanismo: Grinover (2006, 2007, 2011, 2013) e Ferraz (2013), com contribuições que remetem para aspectos espaciais, a dialogar com a questão configuracional. A hospitalidade urbana, nessa perspectiva, vai considerar a relação do espaço urbano como anfitrião e o morador, visitante ou turista como o hóspede.

A literatura apontada resulta na identificação de atributos entendidos como relevantes para avaliar se uma cidade é hospitaleira ou não. A partir da intenção

de associar o conceito ao de configuração, em razão do aparato teórico, metodológico e ferramental da pesquisa (cf. Capítulo 3), identificaram-se como atributos a analisar: a) acessibilidade, b) permeabilidade, e c) legibilidade/identidade. Questões de qualidade de vida e urbanidade podem ser, indiretamente, interpretadas segundo a discussão de permeabilidade. Conforto físico, entretanto, não será objeto de avaliação.

CAPÍTULO 3

Teoria, Método e Ferramentas

O objetivo do capítulo é estabelecer os aspectos teóricos, metodológicos e ferramentais da tese, de modo a sedimentar a maneira de interpretação da leitura configuracional que relaciona cidade e hospitalidade. É intenção demonstrar os parâmetros selecionados de análise, o que contribuiria para a construção de diretrizes para cidades turísticas que consideram aumentar o potencial de hospitalidade urbana.

O espaço urbano turístico foi avaliado na medida em que sua configuração (relação entre os seus elementos) favorece ou restringe a vivência do espaço e do encontro e das trocas para os moradores, turistas e visitantes, com foco na perspectiva de hospitalidade. Buscam-se padrões espaciais que se apresentem de maneira recorrente nos sistemas e que sejam potenciais produtores de hospitalidade.

Como foi visto no Capítulo 2, a hospitalidade envolve a relação especializada entre quem recebe e quem é recebido, consolidando vínculos que propiciem dar-receber-retribuir. Entretanto, como a hospitalidade pode ser lida a partir das relações existentes no espaço urbano? “O arranjo entre partes é passível de ser lido por meio da perspectiva configuracional, ao permitir a compreensão de como as relações atuam para definir determinadas dinâmicas na cidade ou suas frações” (LOUREIRO, 2017, p. 67).

Em atenção à atividade turística associada ao espaço físico hospitaleiro, é interesse explorar as medidas que possibilitem a identificação de padrões e, assim, a análise e o planejamento do destino. A leitura configuracional aplicada pretende ampliar a percepção de que o espaço urbano não se limita a “um aglomerado de objetos e formas-espaços distribuídos pela cidade e sim como um conjunto de elementos que se articulam, e desta forma de articulação é possível extrair uma série de ponderações sobre aquilo que dizemos ser cidade” (MEDEIROS, 2013, p. 83), com foco no espaço urbano turístico. Além disso, a estratégia aplicada para a pesquisa procura verificar a relevância da configuração espacial para o movimento, considerando que turistas, visitantes e moradores tendem a percorrer caminhos em seu processo de fruição pelo espaço urbano, a implicar efeitos sobre a dinâmica dos deslocamentos associados à compreensão da cidade.

3.1 Origens

3.1.1 Teoria da Hospitalidade

Como foi abordado no Capítulo 2, a teoria da hospitalidade tem origem nas Escolas Francesa e Inglesa e trata da relação entre o hóspede e o anfitrião. A Escola Brasileira segue os preceitos franceses, amparada pela Teoria da Dádiva ou do Dom, na tríade dar–receber–retribuir. No campo da arquitetura e urbanismo, Grinover (2006) e Ferraz (2013) buscam atributos das relações

socioespaciais que permitam melhorar o desempenho acolhedor das cidades, tanto para moradores, como para visitantes e turistas.

Grinover (2006, 2013) entende que o espaço urbano hospitaleiro deve conter características de acessibilidade, legibilidade e identidade. Posteriormente, inclui as características de urbanidade e qualidade de vida. Ferraz (2013) trabalha sobre os atributos de diversidade, acessibilidade, legibilidade e conforto.

Tendo como referência os autores, no Capítulo 2, identificaram-se como atributos a analisar: a) acessibilidade, b) permeabilidade, e c) legibilidade/identidade. Questões de qualidade de vida e urbanidade apontadas por Grinover (2013), podem ser, indiretamente, interpretadas segundo a discussão de permeabilidade. Conforto físico, entretanto, não será objeto de avaliação.

3.1.2 Teoria dos Sistemas

A Teoria Sistêmica está na base do conceito de relações e estrutura-se na premissa de que “as partes são compreendidas pelo todo e não o todo entendido através das partes como convencionalmente fazemos” (GUERREIRO, 2010, p. 51). A perspectiva considera que o todo possui propriedades que a soma das partes não é capaz de fornecer, o que remete a uma compreensão mais ampliada e menos fracionada dos objetos de investigação.

O pensamento sistêmico causou grande ruptura na ciência estudada e praticada até o início do século XX, fundamentada no olhar analítico e fragmentador. Para

a visão sistêmica, “as propriedades essenciais de um organismo, ou sistema vivo, são propriedades do todo, que nenhuma parte possui” (CAPRA, 2006, p. 40). O paradigma cartesiano, anterior ao pensamento sistêmico, estava em acreditar que todo sistema poderia ser entendido inteiramente a partir das propriedades de suas partes.

A abordagem, iniciada com von Bertalanffy numa reflexão sobre biologia, a partir dos anos 50, se expandiu nas mais diferentes direções (MORIN, 2011, p. 19). O novo pensamento afetou a biologia, mas principalmente a física. Afinal, desde Newton acreditava-se que os fenômenos poderiam ser reduzidos às propriedades de uma molécula. A física quântica contribuiu com a mudança para o novo olhar: as relações são expressas em termos de probabilidades determinadas pela dinâmica do sistema todo (CAPRA, 2006, p. 41).

O pensamento sistêmico é “contextual”, o que é o oposto do pensamento analítico ou mecânico. Análise significa isolar alguma coisa a fim de entendê-la; o pensamento sistêmico significa colocá-la no contexto de um todo mais amplo (CAPRA, 2006, p. 41). Apesar de ser possível identificar vários elementos de qualquer sistema, eles não estão isolados, as propriedades dos elementos só podem ser entendidas no conjunto.

Esta leitura parece-nos essencial para a compreensão dos sistemas urbanos, por tratar diretamente da relação entre local e global. Apesar disso, a pesquisadora Maria Rosália Guerreiro (2010, p. 50) coloca que muitos estudos de urbanismo ainda são baseados na estrutura conceptual da física clássica, que se desenvolveu de acordo com uma concepção geral de realidade predominante nos séculos

XVII, XVIII e XIX. É necessário, portanto, promover “uma profunda mudança na nossa forma de pensar e conseqüentemente nos métodos que empregamos para alcançar o conhecimento” (GUERREIRO, 2010, p. 50).

No campo do urbanismo, a mudança do paradigma da visão mecanicista para a holística ampliou a possibilidade de compreensão da cidade (2010), especialmente pelo foco das relações entre as partes e o todo. Para sistematizar essas relações, materializadas na configuração, que muitas vezes se repetem nos modelos, procuram-se padrões. A aplicação desse conceito é referenciada por Christopher Alexander (2013, p. xiv): “cada padrão descreve um problema que ocorre repetidas vezes em nosso meio ambiente e então descreve o ponto central da solução do problema, de modo que você possa usar a mesma solução milhares de vezes, mas sem jamais ter de repeti-la”.

De acordo com Medeiros (2013, p. 112), “os padrões compreendem o modo de organização de qualquer sistema a partir da configuração das relações dos elementos desse sistema, o que define as características essenciais que o tornam semelhante ou distinto de outros”. Para a análise desses padrões, originários dos tipos de arranjos e relações dos elementos e legíveis pela abordagem configuracional, é importante organizá-los em uma escala hierárquica, a resultar a compreensão das diferenças. Ao olhar as relações nessa perspectiva, com foco nas cidades, procuram-se os centros e os não-centros, isto é, as áreas cujos padrões despontam na hierarquia da cidade em oposição a outros espaços.

3.1.3 Centros

Em uma leitura ampla, “os centros são pontos para onde se congregam, fisicamente ou abstratamente, objetos ou ideias” (MEDEIROS, 2013, p. 114). Quando pensamos num sistema espacial, consoante a configuração, Guerreiro (2010, p. 196) coloca que muitas vezes parece que “todo o conjunto está organizado para suportar e rodear esse centro. E quanto maior for o número de ligações, mais forte é o centro”.

Além desse centro configuracional, existem outras centralidades importantes para o sistema, algumas vezes coincidentes, outras não. Os centros históricos, por exemplo, carregam tradicionalmente parte significativa da identidade urbana. Os subcentros concentram a vitalidade dos bairros. Há ainda os centros especializados, como os turísticos, entre outros.

3.1.3.1 Centros turísticos

O centro turístico é um conceito aplicado às questões administrativas do turismo. É “todo aglomerado urbano que conta, em seu próprio território ou dentro de seu raio⁶⁴ de influência, com atrativos turísticos de tipo e hierarquia suficientes para motivar uma viagem turística” (BOULLÓN, 2005, p. 48).

⁶⁴ O raio de influência, segundo Boullón (2002, p. 84), é calculado assumindo por referência o percurso em duas horas de distância – tempo, tendo flexibilidade na

Essa área concentra diferentes serviços para a atividade do turismo se instalar, o que facilita a integração ou a complementação dos distintos serviços necessários para atender o turista, a incluir: alimentação (restaurantes, bares, cafés e outros), hospedagem (hotéis, pousadas, albergues, *hostels*, e outras modalidades), transportes (estações de metrô e ônibus, bicicleta compartilhada, etc.) e/ou turismo, como centro de informação ao turista e os atrativos locais (conjunto patrimonial, parques, centros de convenções, por exemplo).

Boullón (2005) apresenta duas questões sobre o centro turístico, a incluir: (1) sua imagem e o (2) papel do poder público. Quando se fala de turismo, há uma associação direta com a criação de cenários e fachadas, ou ainda com a invenção de algo que não reflete a cultura local. O autor coloca que:

A imagem turística dos centros não pode ser inventada por uma agência de publicidade [...]. A imagem é a consequência das formas adotadas pela cultura local, facilmente legíveis para o visitante. É o que se vê e o que se percebe desse meio durante o curto tempo que os turistas permanecem (BOULLÓN, 2005, p. 123).

Sobre o papel do poder público, o autor destaca que, apesar dos centros turísticos serem unidades produtivas, precisam de apoio das autoridades para fomentar o processo de desenvolvimento. Os focos devem estar nos investimentos para a geração de atividades econômicas, o que aumenta a arrecadação para investir no sistema urbano e melhorar a qualidade de vida da

aplicação, considerando a topografia local e podendo incluir um atrativo poucos minutos além desta medida. É necessário observar também os tipos de transporte disponíveis.

comunidade local. Ferraz (2013, p. 57) também entende que, para a tríade receber-dar-retribuir acontecer, as receitas geradas pelos turistas e os impostos pagos pelos moradores devam ser investidos no espaço público, para alimentar as atitudes de cidadania.

3.1.3.2 Centro Histórico

O centro histórico é a área da cidade onde foram instalados os primeiros assentamentos; no caso brasileiro, muitas vezes contemplando os edifícios cerimoniais, como a primeira igreja e a Casa de Câmara e Cadeia, e o início dos pontos de troca e comércio. É, portanto, a área formada no começo da aglomeração contendo uma representatividade da cidade, não sendo necessariamente um ponto (COELHO, 2015, p. 10).

Segundo Boullón⁶⁵ (2002, p. 80), “a melhor forma de determinarmos um espaço turístico é recorrermos ao método empírico por meio do qual podemos observar a distribuição territorial dos atrativos turísticos e dos empreendimentos, a fim de

⁶⁵ Boullón (2002, p. 80) define uma classificação para o espaço físico do turismo em escala descendente em relação ao tamanho de sua superfície: (1) Zona, (2) Área, (3) Complexo, (4) Centro, (5) Unidade, (6) Núcleo, (7) Conjunto, (8) Corredor, (9) Corredor de Translado e (10) Corredor de Estada.

⁶⁶ Medeiros (2013, p. 146) detalha os critérios para definição do espaço referenciado como centro antigo: (1) ou no polígono de tombamento regulamentado pelo IPHAN, (2) ou no polígono delimitador da área de interesse patrimonial, (3) ou ainda no perímetro

detectarmos os agrupamentos e as concentrações que saltam à vista”, delimitando o espaço turístico.

Com base na afirmação, assume-se para esta pesquisa que o centro histórico equivale ao centro turístico pela concentração de atrativos culturais, motivadores das viagens para a localidade. Seu perímetro é estabelecido por meio da identificação desses atrativos.

Uma vez que a identificação do perímetro do centro histórico é essencial para a pesquisa, foram definidas três estratégias de registro, a depender diretamente da disponibilidade de dados⁶⁶: 1) a primeira opção consistiu na busca do limite definido pelo IPHAN para o conjunto tombado; 2) na falta dessa informação (existem cidades sem a definição oficial, apesar do tombamento ter ocorrido há décadas, a cidade de Cachoeira – BA, por exemplo), ou simplesmente na falta do acesso a informação, a segunda opção foi considerar como centro histórico o perímetro da mancha urbana do final do século XIX; 3) quando não havia mapas do período, foi considerado como terceiro critério o perímetro de interesse de intervenção do Programa Monumenta⁶⁷ (cidades de Penedo – AL e São Cristóvão – SE, por exemplo).

correspondente ao que teria sido o assentamento urbano até o final do século XIX. A ordem da prioridade é a mesma da numeração. Utiliza-se o número 3 apenas quando não há informação sobre 1 e 2. Adota-se o número 2 apenas quando o sítio não é formalmente tombado.

⁶⁷ O Programa Monumenta contou com financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o apoio da Unesco, procurando garantir condições de sustentabilidade do patrimônio. A escolha das cidades para participar do Programa envolveu uma seleção criteriosa considerando a relevância do patrimônio.

3.1.4 Sintaxe Espacial

A teoria da Lógica Social do Espaço, ou Sintaxe Espacial, integra o escopo da pesquisa e foi aplicada na abordagem teórica, metodológica e ferramental pela possibilidade de relacionar, do ponto de vista configuracional, a compatibilidade interpartes do sistema e o comportamento social. A premissa está no fato de o espaço afetar a sociedade, sendo simultaneamente uma variável dependente e independente (HOLANDA, 2002).

A abordagem teve início na década de 1970, mas foi no livro *The Social Logic of Space*, dos pesquisadores Hillier e Hanson, “editado em 1984, que o referencial epistemológico, assim como os conceitos e as categorias analíticas básicas, foram reunidas” (HOLANDA, 2002).

A Sintaxe Espacial objetiva o estabelecimento de relações entre a estrutura espacial de cidade e de edifícios, a dimensão espacial das estruturas sociais, e variáveis sociais mais amplas. Procurando revelar tanto a lógica de espaço arquitetônico em qualquer escala como a lógica espacial das sociedades (Holanda, 2002, p. 92).

A Sintaxe Espacial, por compreender uma estratégia de estudo aplicada ao espaço urbano e à sociedade - plataforma onde se desenvolve a atividade do turismo, trata de forma sistêmica a complexa relação da dinâmica espaço-sociedade.

A teoria consagra os conceitos do pensamento sistêmico para o ambiente urbano e considera que as partes afetam o todo e vice-versa, revelando a existência de uma interdependência entre os elementos estruturadores do espaço. Alterações

loais na configuração podem acarretar transformações no sistema inteiro (TORRES, 2017, p. 57).

Medeiros (2013, p. 126) apresenta o chamado movimento natural como a base da Sintaxe, alinhando-se aos que defendem a configuração como uma das principais causadoras do movimento (Fig. 3.1). Baseado em Hillier e Hanson (1984), o autor apresenta o chamado “ciclo do movimento natural”. O arranjo da malha viária, em razão de suas inter-relações, estabelece a hierarquia do movimento definindo a concentração dos fluxos (eixo primário). Quando houver maior concentração de fluxos, a tendência é atrair usos que se alimentam desse movimento, como comércios e serviços – incluindo os de turismo, correspondendo ao eixo secundário. Esses usos também são atratores que captar mais movimentos, resultando no efeito terciário. O fluxo, a depender de sua escala, pode implicar mudanças na configuração do espaço, correspondente ao efeito quaternário, fechando o ciclo.



Figura 3.1 – Esquema do ciclo do movimento segundo a lógica do movimento natural: “ciclo virtuoso do movimento”.
Fonte: Medeiros (2013, p. 126).

Uma vez que o efeito no movimento seria inerente ao desenho da malha viária, que representa as relações entre os elementos constituintes do sistema urbano, denomina-se “movimento natural”, isto é, aquele naturalmente produzido das conexões da rede de caminhos na cidade.

O movimento para algum lugar (relação de centralidade) e o movimento através de (relação de hierarquia, conforme a noção de percurso) são estruturantes para o conhecimento do funcionamento urbano (HILLIER e HANSON, 1984; HILLIER e VAUGHAN, 2007 *apud* LOUREIRO, 2017, p. 77). Os espaços de acesso mais fácil podem se configurar centralidades, e os caminhos que permitem o alcance expressam a estrutura de articulação existente no espaço urbano.

Quando pensado o movimento na cidade, independentemente de ser um espaço turístico, os caminhos e rotas a serem tomados são essenciais para o estabelecimento das hierarquias e produto das relações entre partes. A questão, conforme aponta Medeiros (2015⁶⁸, 2013), é que o processo de deslocamento e/ou navegação da cidade tem relação não apenas com distâncias métricas, mas também com distâncias topológicas (hierarquias e mudanças de direção), isto é, clareza entre os elementos que compõem os trajetos.

Estruturas labirínticas comprometem os deslocamentos, mas, por outro lado, resguardam o espaço, contendo os fluxos. Estruturas abertas, como grelhas em tabuleiros de xadrez, facilitam o movimento, embora sejam mais indiferenciadas. Caminhos mais curtos topologicamente, isto é, com menor quantidade de

mudança de direção, são mais fáceis de ser apreendidos. O desenho da cidade, e a função de cada elemento da rede urbana simplificada na rede de caminhos (por isso o termo “sintaxe”), importa para a decodificação do movimento (Figura 3.2).



Figura 3.2 – Rede de caminhos da cidade de Viçosa do Ceará. As cores representam potenciais de movimento: quanto mais quentes, mais movimentadas; quanto mais frias, menos movimentadas.
Créditos: Raquel Egídio.

⁶⁸ Notas de aula de Estudos Especiais de Desenho Urbano I e II, UnB 2015/1.

3.2 ASPECTOS METODOLÓGICOS

Amparada pelos conceitos e teorias expostos no item anterior, quanto aos aspectos metodológicos, a tese se desenvolve em quatro etapas para alcançar os resultados da pesquisa:

1. Revisão de literatura e conceituação teórica da pesquisa

A primeira etapa do trabalho se dedica à revisão teórica, com ênfase nos conceitos de cidade e turismo, que permitiram produzir o Capítulo 1, e no conceito de hospitalidade, tratado no Capítulo 2.

2. Delimitação e Refinamento da Amostra

A segunda etapa compreendeu a delimitação e o refinamento da amostra de cidades (ver item 3.5), com o foco na composição dos conjuntos tombados pelo IPHAN. O momento, também envolvendo a realização da pesquisa histórica de cada cidade, irá resultar no Capítulo 4.

3. Coleta de dados e produção das modelagens espaciais

A terceira etapa foi dedicada ao levantamento dos dados para composição do acervo cartográfico de cada cidade, com pesquisa de mapas antigos para registro de diferentes fases da mancha urbana para análise diacrônica. Todos os mapas foram elaborados e revisados no software de geoprocessamento *QuantumGis*, e processados por meio do aplicativo *Depthmap*® (ver itens 3.3)®.

4. Análise dos dados e consolidação da pesquisa

Os dados produzidos foram sistematizados no Excel e analisados por meio de tabelas e gráficos dinâmicos.

3.3 ASPECTOS FERRAMENTAIS

3.3.1 Base Cartográfica

Em termos de ferramentas para a pesquisa, a etapa inicial consistiu na prefiguração da base de dados. Era pré-requisito a existência de bases cartográficas das diferentes cidades da amostra (ver item 3.5) com o mesmo nível de informações e rigor de desenho, para que se garantisse a pertinência comparativa da interpretação.

A opção por trabalhar com pequenas cidades, entretanto, reduziu significativamente a possibilidade de encontrar estudos ou mapas detalhados para esses assentamentos. A solução foi adotar como padrão as imagens de satélite do programa *Google Earth*® (Figura 3.3) disponíveis no programa *QGIS*®, por meio do plugin *OpenLayers*®.

3.3.2 Representação Linear

Delimitado o perímetro do sistema urbano de cada lugar, a fase seguinte compreendeu a representação da rede de caminhos, que consiste, na perspectiva da Sintaxe Espacial, na modelagem das relações entrepartes. Os caminhos ou linhas atravessam os vazios delimitados pelos cheios (quarteirões,

edifícios, tudo aquilo que não é acessível) e traduzem todos os trajetos possíveis de serem percorridos (Figura 3.3). Os caminhos foram representados em uma camada “*shape*” sobre a imagem de satélite, segundo o sistema de coordenadas “Pseudo Mercator”.

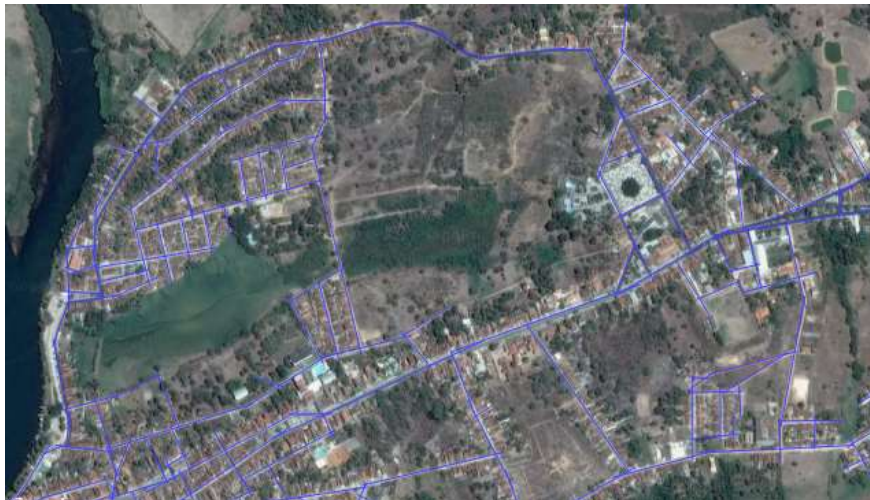


Figura 3.3 – Representação do desenho dos eixos sobre a imagem de satélite para consolidação da base cartográfica (detalhe da Cidade de Penedo – AL, imagem Google Earth®, ano da imagem 2016).

Denominada “representação linear”, a rede de caminhos é usualmente desenhada, em sistemas urbanos, com base na rede viária. É obtida a partir do traçado do menor número dos maiores eixos interconectados sobre as vias (HILLIER e HANSON, 1984) (Fig. 2.2.1.1).

Para cada cidade, foram geradas inicialmente três representações lineares: (1) atual, (2) do centro histórico, e (3) do “núcleo de integração”, cuja definição será

apontada adiante. Além disso, para 12 das cidades, foi realizado o estudo de expansão urbana, de modo que o produto final foi composto por 89 mapas.

3.3.3 Mapa Axial e Mapa de Segmentos

Finalizada a representação linear, a próxima etapa consistiu no processamento da modelagem (em formato de mapa axial e de mapa de segmentos: ver itens a) e b), de modo a obter a hierarquização das relações oriundas da rede interconectada de caminhos. O processamento dos mapas axiais foi realizado no Depthmap®, enquanto os mapas de segmentos foram gerados no plugin *Space Syntax Toolkit*®, disponível no Qgis® (Figura 3.4).

a. Mapa Axial

O mapa axial compreende o processamento da representação linear e permite calcular, por meio de uma matriz matemática, as relações entre as diversas linhas que integram o sistema. “É a forma de representação configuracional baseada em linhas que revela a acessibilidade da trama existente” (MEDEIROS, 2015). O processamento resulta em valores numéricos, para diversas variáveis (a mais usual é “valor de integração”), que podem ser representadas visualmente “por meio de uma escala cromática, de tons de cinza ou espessura de eixos” (MEDEIROS, 2015). Assim, é possível perceber a hierarquia do sistema que aponta o potencial de movimento oriundo da rede viária, segundo o “movimento natural”.

A diferença de hierarquia é tradicionalmente traduzida em extremos de integração (eixos de maior potencial, expressos em vermelho) e segregação (eixos de menor potencial, expressos em azul). Ao conjunto de eixos mais integrados se dá o nome de núcleo de integração e compreende aqueles de cores quentes no mapa (Figura 3.4C).

a. Mapas de Segmentos

Se, no mapa axial, todo um eixo mantém um valor uniforme de integração, por exemplo, o mapa de segmentos permite perceber diferenças em cada segmento de via entre dois cruzamentos. Portanto, fornece um resultado mais detalhado. “A considerar que o potencial de movimento não é necessariamente igual ao longo de um eixo, nesta representação as linhas são fragmentadas em segmentos entre nós (cruzamento ou conexões do sistema)” (MEDEIROS, 2015) (Figuras 3.5 e 3.6).

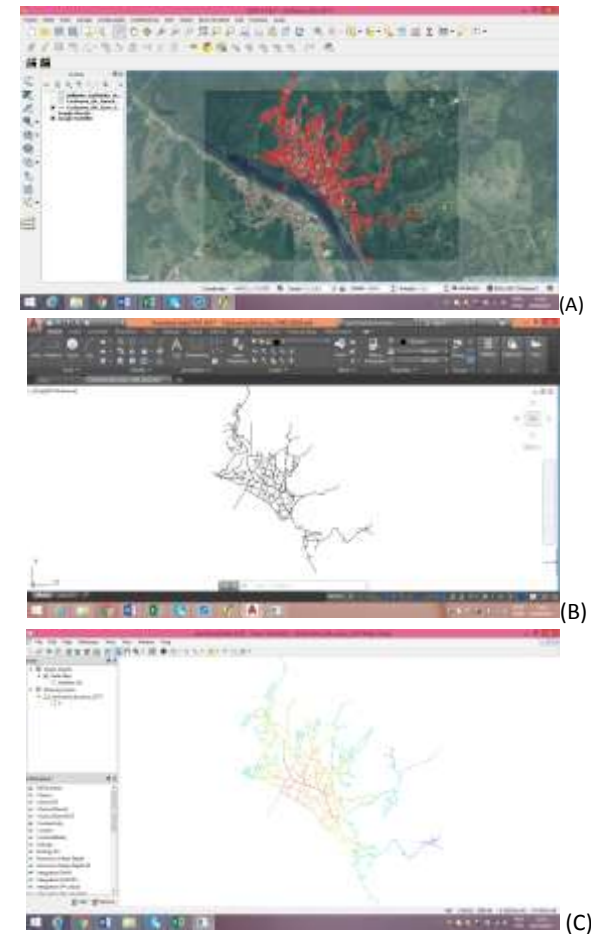


Figura 3.4 – Método de elaboração dos mapas axiais: (A) Representação linear sobre imagem do satélite no Qgis® (B) Representação linear aberta no software AutoCAD®, (C) Visão geral do mapa axial no programa Depthmap®. Créditos: Raquel Egídio.

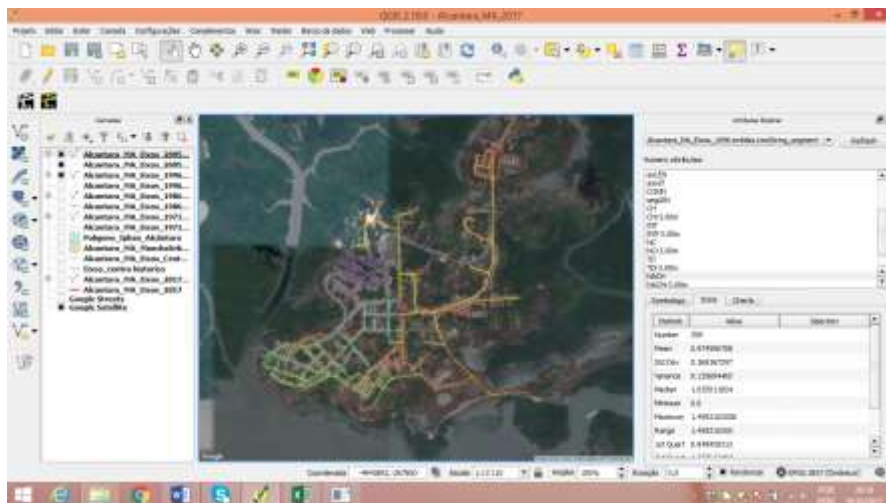


Figura 3.5 – No Qgis®, utilizando o plugin *Space Syntax Toolkit*®, que permite a vinculação com o *Depthmap*®, foram gerados os mapas de segmento a partir de cada mapa axial. Créditos: Raquel Egídio.



1. 2.
Figura 3.6 – Modelagem da malha: 1. Tamanho de segmento, 2. Tamanho de eixo. Créditos: Raquel Egídio.

⁶⁹ A classificação considerou os intervalos definidos por Loureiro (2017, p.87), em acordo com KOLHSDORF (2017) para criação de categorias qualitativas.

3.4 VARIÁVEIS DE ANÁLISE

Os mapas axiais e de segmentos foram processados de maneira a obter o conjunto de variáveis selecionadas para a pesquisa, segundo quatro grupos: a) desenho urbano, b) densidade, b) topologia e c) turismo (Tabela 3.1).

3.4.1 Variáveis de Desenho Urbano

- a) Porte A: classificação do tamanho da mancha urbana, conforme a amostra⁶⁹: pequena (0,057 a 5,917 km²), média (5,918 a 11,777 km²), grande (11,778 a 17,637 km²) e muito grande (superior a 20 km²).
- b) Porte B: classificação do tamanho da mancha urbana, segundo o número de habitantes na área urbana, dados do Censo IBGE 2010⁷⁰: pequeno (até 50 mil habitantes), médio (51 até 500 mil habitantes) e grande (acima de 500 mil).
- c) Padrão da malha: predominância, a partir dos mapas axiais, de malha regular ou irregular. Seguindo a referência de Medeiros (2013, p. 330), os sistemas regulares tendem aos cruzamentos entre eixos com ângulos próximos a 90°, ou com repetições de ângulos em 30°, 45° e 60°. Os sistemas irregulares apresentam grande diversidade de ângulos (Fig. 3.7).

⁷⁰ A estimativa do IBGE 2017 é para população total, por isso foram utilizados os dados de população urbana de 2010.



1. 2.
 Figura 3.7 – 1. trecho da malha de Ouro Preto – MG, irregular. 2. trecho da malha urbana de Icó – CE, regular.
 Créditos: Raquel Egídio.

- d) Tipo de interseção: predominância, a partir dos mapas axiais, de interseções em “T” ou “X”. “Malhas reguladas tendem a apresentar conexões em “X”, pois as vias se traspassam e há uma menor quantidade de eixos por área. Em sistemas menos regulados ou mais orgânicos, predomina uma estruturação em “T” (MEDEIROS, 2013, p. 339).
- e) Topografia: relacionada à declividade local, sendo classificada em acentuado, suave e misto (trechos de inclinação suave e outros mais acidentados).
- f) Posição em relação ao curso d’água: relacionada com cursos d’água na mancha urbana, que gerem impactos na questão de movimento, podendo ser classificada de limitado, interrompido ou sem relação (Fig. 3.8).

- g) Posição em relação à rodovia: identificação da estrutura rodoviária principal de acesso à cidade, em relação à malha urbana, podendo ser isolado, interrompido ou periférico.

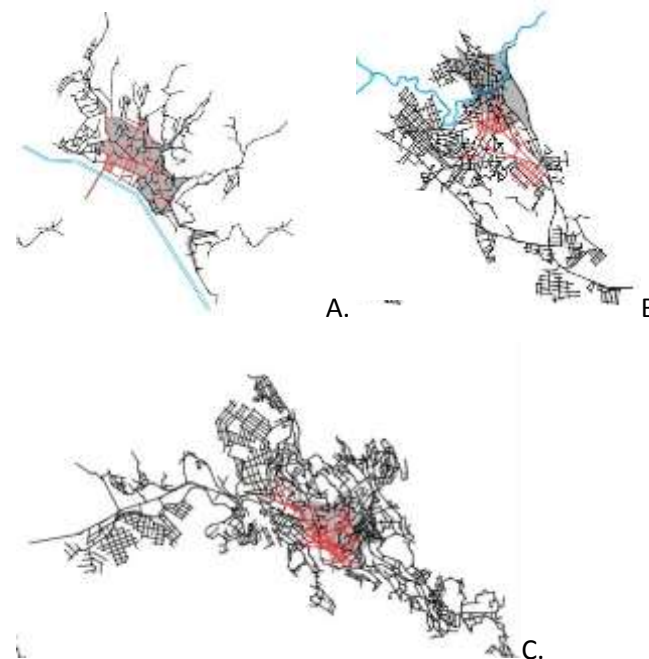


Figura 3.8 – Relação da mancha urbana com o curso d’água. A. limitado (Cachoeira), B. interrompido (Cidade do Goiás), C. sem relação (Diamantina).
 Créditos: Raquel Egídio.

3.4.2 Variáveis de Densidade (dados extraídos dos mapas axiais e de segmentos):

- a) Área do sistema: área, em Km², ocupada pelo mapa axial, contabilizada a partir dos extremos das linhas axiais. A variável permite uma primeira observação da ordem de grandeza dos sistemas analisados.
- b) Número de eixos: quantidade total de eixos de um sistema. A variável permite obter uma visão complementar da ordem de grandeza das cidades históricas por meio da interpretação do seu nível de densidade ou compacidade (compacidade A), quando relacionada à sua área.
- c) Tamanho médio dos eixos: média do comprimento de todos os eixos que permite apontar, por aproximação, o tamanho médio da rua.
- d) Comprimento total dos eixos: soma total do comprimento dos eixos.
- e) Tamanho médio dos segmentos: média do comprimento de todos os segmentos que permite apontar, por aproximação, o tamanho médio da quadra/quarteirão, o que é útil para discutir distâncias para rotas culturais, por exemplo.
- f) Compacidade: corresponde ao grau de adensamento configuracional, calculado pelo número de linhas por km² do sistema (Compacidade A), ou pelo comprimento de linhas em km por km² do sistema (Compacidade B).

3.4.3 Variáveis topológicas (dados extraídos dos mapas axiais e de segmentos):

- a) Conectividade: apresenta a quantidade média de conexões existentes nos eixos de um sistema, o que contribui para a interpretação da facilidade (profunda relação) ou dificuldade (rasa relação) de acessar os trajetos tendo em conta o grau de oferta de percursos. A medida é importante para avaliar o potencial de acessibilidade ao espaço (EGÍDIO, 2016) “e o comparativo para valores médios em sistemas distintos possibilita o faceamento de cidades a partir de um maior ou menor efeito labiríntico” (MEDEIROS, 2013, p. 415).
- b) Integração Global Rn e Integração Local R3: a integração global (raio n) revela o “potencial de acessibilidade topológica calculado para o sistema inteiro” (MEDEIROS, 2013, p. 590). Os estudos do professor Holanda (2002) demonstram que a distância topológica, na maioria dos casos, independe da distância geométrica, mas interfere significativamente no uso do espaço. Sendo assim, converte-se em uma das variáveis mais relevantes para verificar o potencial de acessibilidade da comunidade ao espaço, alimentando o atributo de legibilidade/identidade defendido por Grinover (2007). Ao conjunto de eixos mais integrados se dá o nome de núcleo de integração (NI) ou centralidade configuracional/morfológica, por assumir uma posição de destino. A Integração Local (analisada para um raio de 3 mudanças de direção, para a leitura topológica) verifica o potencial de acessibilidade nas proximidades de cada eixo, permitindo mapear subcentros. Para a pesquisa, a integração permite particularmente identificar a hierarquia do centro histórico, de modo a perceber se a área conserva o papel do

- núcleo principal, mantendo a centralidade, ou se perdeu sua importância morfológica.
- c) Inteligibilidade: é a relação entre a conectividade e o grau de integração global, a implicar a facilidade ou dificuldade de orientação e localização dos indivíduos ao percorrerem a forma – espaço urbano. O conceito tem sincronia com a noção de orientabilidade, conforme explorado por Kohlsdorf (2017, p. 261). A medida contempla a expectativa de que quanto mais conectados forem os eixos, mais elevada será a integração. Segundo Hillier (HOLANDA (2002), “pesquisas têm mostrado que quanto maior for a inteligibilidade de um sistema, mais provável será que o fluxo, tanto de pedestres como de veículos, concentre-se ao longo das linhas mais integradas”. Para facilitar a sincronia de termo, a inteligibilidade será também tratada por Orientabilidade.
- d) Escolha angular normatizada (NACH): a escolha revela os caminhos mais utilizados para a realização de todos os trajetos possíveis existentes em uma trama urbana, o que tende a apresentar uma substancial sincronia com a hierarquia viária. A medida, quando normalizada a partir do mapa de segmentos, é denominada escolha angular, permitindo a comparação, sem distorções de escala, entre sistemas diferentes. (LOUREIRO, 2017, p. 87).
- e) Integração angular normalizada (NAIN): a medida, extraída dos mapas de segmentos, contempla normalização da variável de integração global e permite, sem distorções de escala, a comparação entre sistemas diferentes. (LOUREIRO, 2017, p. 87).

- f) Relação do centro histórico com o núcleo de integração: identificação da sincronia espacial, entre o centro histórico e o núcleo de integração, podendo ser de três tipos: interno, periférico ou externo (Figura 3.9)

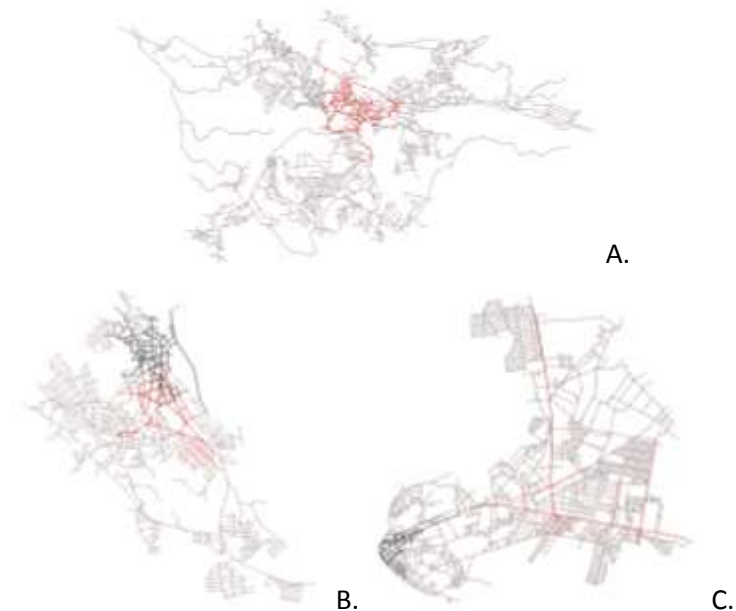


Figura 3.9 – Relação entre o centro histórico (preto) e o núcleo de integração (vermelho). A. interno (Ouro Preto – MG), B. periférico (cidade de Goiás – GO) e C. externo (Penedo – AL).

Créditos: Raquel Egídio.

3.4.4 Variáveis Turísticas:

- a) Categoria: cinco categorias definidas pelo MTur para classificar o desempenho da economia do setor turístico⁷¹.
- b) Atrativos: cômputo, por meio do mapa turístico de cada cidade da amostra e sua verificação no Google Maps (Street View)[®], dos atrativos que fomentam a atividade do turismo local. A catalogação quantitativa incluiu igreja/capelas, museus, centros culturais, edifícios públicos e praças.
- c) Empregos e Estabelecimentos: número de empregos e estabelecimentos vinculados à atividade do turismo (dados do Ministério do Turismo), por ano, tendo-se trabalhado com os dados de 2016.
- d) Visitas internacionais e nacionais: número de visitantes internacionais e nacionais que estiveram na cidade (dados do Ministério do Turismo).

⁷¹ Serão apresentadas as variáveis que compõem cada categoria no item 3.5.

Tabela 3.1 – Síntese das variáveis de análise.

Variáveis		Informações	Abrangência	Natureza	Análise
Desenho urbano	Porte A	Área da mancha urbana	Sistema	Geométrico	Quantitativo
	Porte B - habitantes	Pequeno, médio, grande	Sistema	Socioeconômico	Qualitativo
	Padrão da malha	Regular, irregular ou mista	Sistema	Geométrico	Qualitativo
	Tipo de interseção	Sem em "T" ou em "X".	Sistema	Geométrico	Qualitativo
	Topografia	Plano, acidentado ou misto	Sistema	Físico-territorial	Qualitativo
	Posição em relação à rodovia	Limitado, interrompido, sem relação	Sistema	Físico-territorial	Qualitativo
	Posição em relação ao curso d'água	Limitado, interrompido, sem relação	Sistema	Físico-territorial	Qualitativo
Densidade	Área do Sistema	Km ²	Sistema/ centro histórico / NI	Geométrica	Quantitativo
	Número de eixos	Unidade	Sistema/ centro histórico / NI	Geométrica	Quantitativo
	Tamanho Médio dos Eixos	Valores médios	Sistema	Geométrica	Quantitativo
	Comprimento total dos eixos	Número de eixos vezes o tamanho médio dos eixos	Sistema	Geométrica	Quantitativo
	Tamanho Médio dos Segmentos	Valores médios	Sistema e Centro histórico	Geométrica	Quantitativo
	Compacidade A	Quantidade e Comprimento de linhas por km ²	Sistema	Geométrica	Quantitativo
	Compacidade B	Somatório do comprimento de linhas por km ²	Sistema	Geométrica	Quantitativo
Topológica	Conectividade	Valores médios	Sistema e Centro histórico	Topológico	Quantitativo
	Integração global	Valores médios	Sistema	Topológico	Quantitativo
	Integração local	Valores médios	Sistema	Topológico	Quantitativo
	Legibilidade (Sinergia)	Rn versus R3	Sistema e Centro histórico	Topológico	Quantitativo
	Orientabilidade (Inteligibilidade)	Conectividade versus Rn	Sistema e Centro histórico	Topológico	Quantitativo
	NACH	Valores médios	Sistema	Topológico	Quantitativo
	NAIN	Valores médios	Sistema	Topológico	Quantitativo
	Relação do Centro histórico com o Núcleo de Integração	Interno, periférico ou externo	Centro histórico	Topológico	Qualitativo
Turismo	Categorias	A, B, D, D, E	Sistema	Econômico	Qualitativo
	Atrativos	Total apresentado nos mapas turísticos	Sistema	Patrimonial	Quantitativo
	Empregos e Estabelecimentos	Quantidade/ano	Sistema	Socioeconômico	Quantitativo
	Visitas internacionais e nacionais	Quantidade/ano	Sistema	Socioeconômico	Quantitativo

urbano: a cidade em si seria um bem (e foco da viagem), e não apenas um meio. Portanto, partiu-se para o refinamento da amostra e, para balizar a questão patrimonial, definiu-se como critério o seguinte aspecto: o lugar possuir sítios históricos, ou conjuntos urbanísticos, arquitetônicos e/ou paisagísticos tombados pelo IPHAN (Figura 3.10).

Os Sítios Históricos Urbanos Nacionais (SHUN) e os Conjuntos Urbanos de Monumentos Nacionais (CUMN) são locais privilegiados onde repousam experiências coletivas e princípios de identidade. Os monumentos são sinais que perpetuam os testemunhos das sociedades passadas - das possibilidades perdidas, assim como dos processos formadores de nossa realidade presente. Estes lugares da memória devem ser avaliados no sentido de os valorarmos do ponto de vista de sua representatividade ou de sua vinculação ao processo histórico de formação da nacionalidade (IPHAN, 2001).



Figura 3.11 – Processo de Tombamento do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Município de Paraty – Estado do Rio de Janeiro, datado de 1957. Documentos contidos no processo: (1) Decreto declaratório da conversão de Paraty em monumento histórico, datado de 1945; e (2) Croqui do Jornal do Brasil, com a Matéria “O presente não perdoa o passado”, de Luís Carlos Leal, alertando sobre as ações da época e possíveis danos ao patrimônio.
Fonte: IPHAN, PROCESSO 563-T-57, de tombamento do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Município de Paraty – RJ.

Além do tombamento na esfera federal, a opção por cidades que tivessem sido selecionadas para o Monumenta considerou a sensibilidade da ação em ter como critério a “inteligibilidade do patrimônio”. São sítios selecionados pelo programa:

a) SHUN pois apresentam 1) organicidade (ou seja, podem ser compreendidos como conjunto organicamente funcional), 2) complementaridade (mostram grande variedade de funções) e 3) completude (mostram-na com o mínimo de lacunas, abrangendo público e privado, sagrado e religioso, comércio, indústria e habitação, elite e popular, autóctone e exógeno), 4) com grande densidade cronológica (ou seja, incorporando o passar dos séculos, mas mantendo blocos inteligíveis do que precedeu), representando o tecido urbano em sua história de modo inteligível. b) Serão valorizados nos SHUN e nos CUHN os documentos de regiões, períodos e processos sociais que são fundamentais para a compreensão do presente e para uma regionalização da memória nacional (ainda centrada no eixo BA, MG, RJ, SP). Isso significa valorizar as regiões norte e sul, os séculos XIX e XX, o mundo do trabalho, a imigração (no Sul), a indígena (sobretudo no Norte) e do negro no país inteiro. Por outro lado, há que se preservar critérios de antiguidade e escassez, sobretudo para os séculos XVI e XVII. c) valorizar os CUHN que reúnam maior número dos critérios elencados acima e que possuam em seu interior bens de significado local ou regional singular (IPHAN, 2001) (grifo nosso).

⁷² Os municípios selecionados foram: Alcântara (MA), Belém (PA), Cachoeira (BA), Congonhas (MG), Corumbá (MS), Diamantina (MG), Goiás (GO), Icó (CE), Laranjeiras (SE), Lençóis (BA), Manaus (AM), Mariana (MG), Natividade (TO), Oeiras (PI), Olinda (PE), Ouro Preto (MG), Pelotas (RS), Penedo (AL), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), São Cristóvão (SE), São Francisco do Sul (SC), São Paulo (SP), Serro (MG).

Os critérios adotados pelo Programa Monumenta possibilitaram a consolidação de uma amostra em favor da autenticidade, complexa pela composição histórica e formal. O Monumenta, cabe destacar, consolidou ações por meio de investimento público em 26 dos municípios selecionados⁷² e proporcionou intervenções que aliaram a preservação histórica ao desenvolvimento local. Assim, a preservação passou a ser tratada como fator dinâmico interagindo com as lógicas econômicas e sociais próprias da cidade, segundo ALMEIDA (DIOGO, 2009, p. 03).

Além disso, a partir do programa, para o desenvolvimento da atividade do turismo foram previstos eventos culturais que visavam aumentar o tempo de permanência dos turistas nas áreas, bem como aumentar sua despesa média (GUZMÁN, 2000, p. 38).

Com o encerramento do programa, o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC⁷³ Cidades Históricas, iniciado em 2013, surgiu para dar continuidade às ações implementadas pelo Monumenta. O novo programa abriu a possibilidade de que todas as cidades que possuíssem patrimônio protegido pudessem participar das

⁷³ O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), iniciado em 2007, é uma iniciativa do governo federal, coordenada pelo Ministério do Planejamento, que visa promover a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país. Em 2013, criou-se uma linha destinada exclusivamente aos sítios históricos urbanos protegidos pelo IPHAN, dando origem ao PAC Cidades Históricas.

chamadas públicas (BONDUKI, 2010, p. 365), tendo atuado em 44 cidades⁷⁴. Os investimentos foram relevantes para manutenção do patrimônio histórico, além das obras de infraestrutura urbana, fundamentais para melhoria da qualidade de vida dos moradores, estendendo-se aos visitantes.

Quanto aos dados sobre fluxo de turistas, empregos e estabelecimentos de hospedagem, foram levantados junto ao Ministério do Turismo, que possui uma metodologia de categorização dos municípios brasileiros. O MTur detém cinco categorias (de “A” a “E”), que surgem do cruzamento de 4 (quatro) variáveis: número de empregos por ano, número de estabelecimentos por ano, visitantes internacionais e visitantes nacionais, também por ano. “A” são “os municípios com maior fluxo turístico e maior número de empregos e estabelecimentos no setor de hospedagem” e “E” “representa os municípios que não possuem fluxo turístico expressivo e nem empregos e estabelecimentos formais no setor de hospedagem” (BRASIL, 2016).

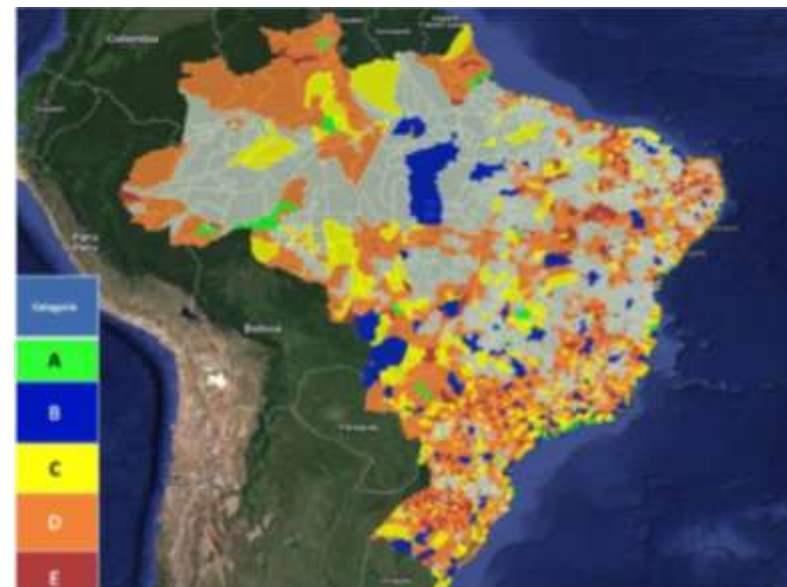


Figura 3.12 – Mapa do turismo brasileiro categorizado.
Fonte: BRASIL (2016).

⁷⁴ Cidades atendidas pelo PAC Cidades Históricas, até o ano de 2016: Marechal Deodoro (AL), Penedo (AL), Manaus (AM), Itaparica (BA), Maragogipe (BA), Salvador (BA), Santo Amaro (BA), Aracati (CE), Fortaleza (CE), Sobral (CE), Goiânia (GO), Goiás (GO), São Luís (MA), Belo Horizonte (MG), Sabará (MG), Ouro Preto (MG), Congonhas (MG), Diamantina (MG), Serro (MG), São João del-Rei (MG), Mariana (MG), Cuiabá (MT), Corumbá (MS), Belém (PA), João Pessoa (PB), Antonina (PR), Fernando de Noronha (PE), Olinda (PE),

Recife (PE), Parnaíba (PI), Natal (RN), Jaguarão (RS), Pelotas (RS), Porto Alegre (RS), São Miguel das Missões (RS), Rio de Janeiro (RJ), Vassouras (RJ), Florianópolis (SC), Laguna (SC), Iguape (SP), Vila Ferroviária de Paranapiacaba (Santo André - SP), São Luiz do Paraitinga (SP), Aracaju (SE), São Cristóvão (SE).

A categorização foi criada para identificar o desempenho da economia do setor turístico, “como estratégia para tomada de decisões mais acertadas e implementação de políticas públicas que respeitem as peculiaridades dos municípios brasileiros” (BRASIL, 2016). As cidades da amostra, portanto, deveriam estar enquadradas entre as categorias de “A” a “D”.

Por fim, a seleção de municípios que já tivessem desenvolvido processo de planejamento segundo a formulação de seus Planos Diretores e até Plano de Desenvolvimento Turístico residiu na possibilidade de encontrar dados formatados sobre as cidades em análise. Contudo, os Planos não forneceram dados suficientes.

Mediante o conjunto de critérios estabelecidos, chegou-se ao número de dezoito (18) pequenas cidades históricas brasileiras, apresentadas a seguir, nas Fig. 3.13 e 3.14 e na Tabela 3.2.



Figura 3.13 – Localização das cidades da amostra.
Créditos: Luiz Eduardo Christ.

Cidade	ESTADO	Porte da Cidade				Patrimônio Histórico		Atividade Turística	Instrumento de Planejamento
		Pop. Mun. IBGE estimativa 2017	Pop. Urbana IBGE 2010	Porte IBGE	Região Metropolitana	Programa Monumenta	Investimentos	Categorização Turismo ¹	Plano Diretor Municipal
Alcântara	MA	21.673	6.399	pequeno	Reg. Metrop. da Grande São Luís*	sim	1	D	sim
Cachoeira	BA	35.139	16.387	pequeno	não	sim	1	B	sim
Cidade de Goiás	GO	24.103		pequeno	não	sim	1,2	C	sim
Congonhas	MG	53.843	47.236	pequeno	não	sim	1,2	C	sim
Diamantina	MG	48.230	40.064	pequeno	não	sim	1,2	B	sim
Icó	CE	67.486	30.436	pequeno	não	sim	1	D	sim
Laguna	SC	45.311	40.655	pequeno	Reg. Metrop de Tubarão*	sim	2	C	sim
Lapa	PR	48.067	27.222	pequeno	Região Metrop. de Curitiba*	sim	-	D	sim
Lençóis	BA	11.636	8.037	pequeno	não	sim	1	C	sim
Mariana	MG	59.857	47.542	pequeno	não	sim	1,2	B	sim
Ouro Preto	MG	74.659	61.120	pequeno	não	sim	1,2	C	sim
Paraty	RJ	41.454	27.689	pequeno	não	sim	-	A	sim
Penedo	AL	64.497	45.020	pequeno	não	sim	1,2	C	sim
São Cristóvão	SE	89.232	66.665	pequeno	não	sim	1,2	D	sim
São João del-Rei	MG	90.263	79.857	pequeno	não	sim	2	B	sim
Serro	MG	21.435	12.895	pequeno	não	sim	1,2	C	sim
Tiradentes	MG	7.807	5.376	pequeno	não	sim	-	B	sim
Viçosa do Ceará	CE	60.030	17.827	pequeno	não	sim	-	D	sim

* Sem conurbação.

¹ Desenvolvida pelo Mtur, baseado em 4 (quatro) variáveis: número de empregos, número de estabelecimentos voltados para o turismo, visitantes internacionais e visitantes nacionais.

1 – Monumenta/ 2 - PAC Cidades Históricas

Tabela 3.2 – Informações gerais sobre os critérios das cidades integrantes da amostra.

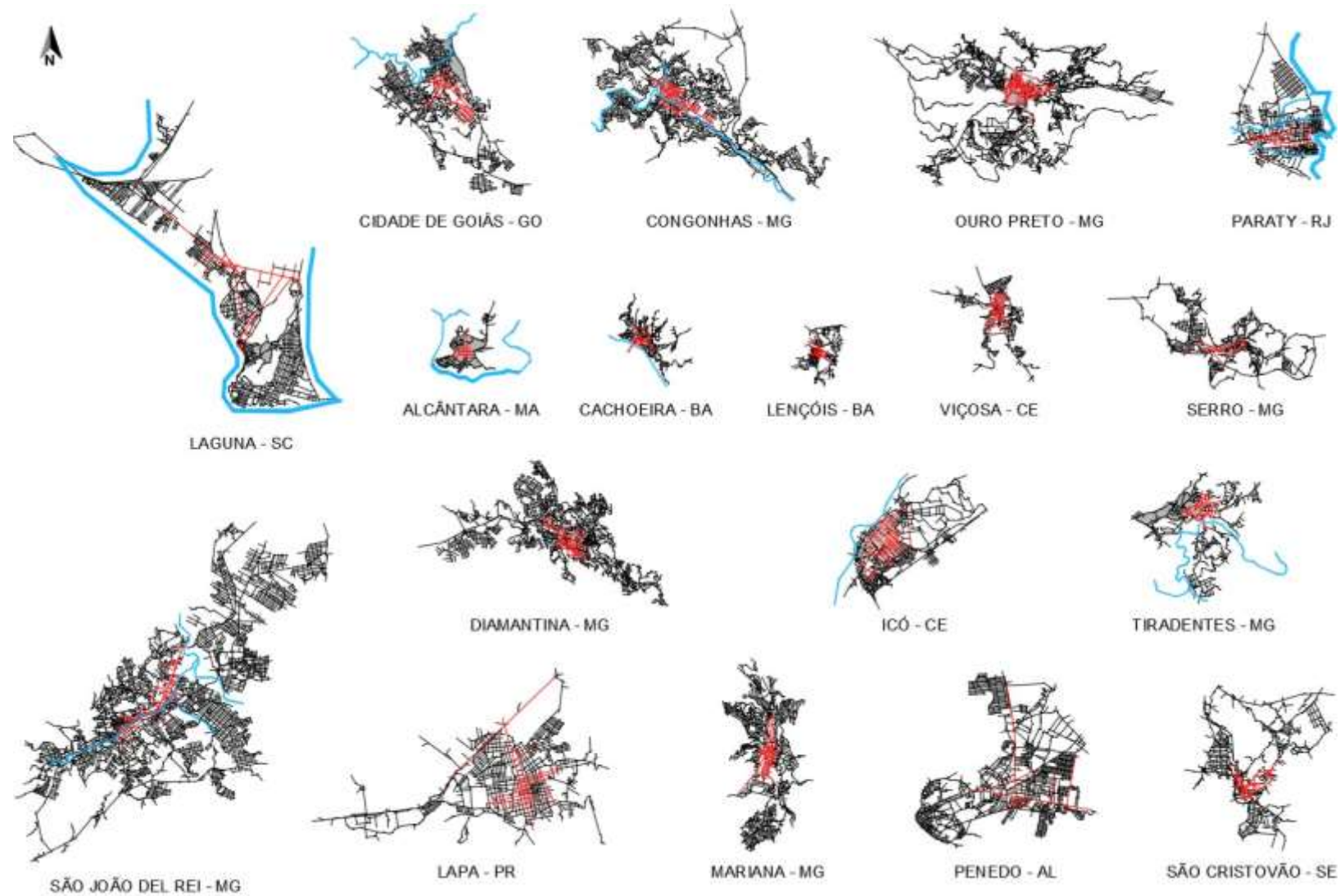


Figura 3.14 – Mancha urbana das cidades em estudo, na mesma escala. Em vermelho, núcleo de integração; em azul, curso d'água; em preto, eixos.
Crédito: Raquel Egídio e Luiz Eduardo Christ.

3.6 A PRODUÇÃO DOS MAPEAMENTOS DIACRÔNICOS

Definida a amostra, decidiu-se testar o desempenho não apenas na situação contemporânea, mas também ao longo do tempo, de modo a compreender as transformações configuracionais. Considera-se que “o traçado de uma cidade é uma arte processual e representa uma leitura temporal” (CASTROGIOVANNI, 2001, p. 25). Afinal, ao longo do tempo, o assentamento “vai mudando a sua forma para melhor acomodar o todo, ou seja, para funcionar melhor” (GUERREIRO, 2010 p. 89). A autora explora ainda que, ao ser um organismo, o crescimento não trata de uma adição, mas de um rearranjo organizacional do todo para essa nova dimensão.

Segundo Medeiros (2011, p. 3):

O estudo diacrônico da forma contribui para a compreensão das relações existentes entre os elementos componentes da cidade – configuração, a partir do momento em que revela a maneira pela qual diferentes arranjos de partes integrantes do assentamento estabelecem associações hierárquicas peculiares, afetando as relações sociais subjacentes.

Apesar das possibilidades de dados a serem explorados a partir do estudo diacrônico e sua contribuição para o entendimento dos assentamentos urbanos, Guerreiro (2010, p. 201) lamenta que esses estudos sejam pouco utilizados nos modelos de planejamento. “Tendemos a ver a forma urbana como algo estático

– geométrico, talvez porque pensamos que isso nos possibilita fazer previsões com maior precisão”.

Com o propósito de produzir o mapeamento diacrônico, foram cumpridas quatro etapas: (1) coleta sistemática dos dados, ilustrações, textos técnicos, narrativas; (2) construção da base cartográfica para cada período; (3) a partir dos mapas desenhados, aplicação da *Teoria da Lógica Social do Espaço* ou *Sintaxe Espacial* (HILLIER e HANSON, 1984; HILLER, 1996) e (4) realização da análise comparativa por meio dos gráficos.

Para o estudo, foram selecionadas 12 das 18 cidades integrantes da amostra, em razão da disponibilidade de dados: Alcântara – MA (1971), Cachoeira – BA (1689), Cidade de Goiás – GO (1738), Congonhas – MG (1750), Diamantina – MG (1900), Icó – CE (1729), Laguna – SC (1700), Ouro Preto – MG (1765), Paraty – RJ (1900), São João del-Rei – MG (1900), Serro – MG (1790) e Tiradentes – MG (1850). Os resultados permitiram explorar as tendências de expansão, bem como os padrões urbanos.

Para consolidação do estudo, foram consultados diferentes documentos que subsidiassem a construção das bases cartográficas nos diferentes momentos ao longo⁷⁵ da história para cada uma das cidades, uma vez que era intenção da pesquisa desenvolver uma análise diacrônica da expansão dos assentamentos.

⁷⁵ Esses documentos foram basicamente: teses e monografias de conclusão de doutorado e mestrado publicados nas bibliotecas digitais das Universidades, e os processos de tombamento pelo IPHAN, disponibilizados por meio digital.

As informações foram complementadas com textos técnicos e narrativas sobre os núcleos urbanos.

O IPHAN contribuiu com parte relevante dos dados, compartilhando os arquivos dos processos de tombamento digitalizados de algumas cidades, além de informações relevantes disponíveis no *site* do instituto.

O Processo 390 – T – 1948 , de inscrição para o tombamento de Alcântara – MA, forneceu os primeiros mapas da cidade para a elaboração da expansão do assentamento (1971 e 1986). As representações de 2005 e 2015 foram produzidas com informação das imagens do Google Earth®. O perímetro do tombamento trouxe de forma genérica a coincidência com o limite urbano, como descrito no processo, folha 186, para o mapa de 1996. Atualmente o limite está sendo reavaliado pelo IPHAN (Figura 3.15).

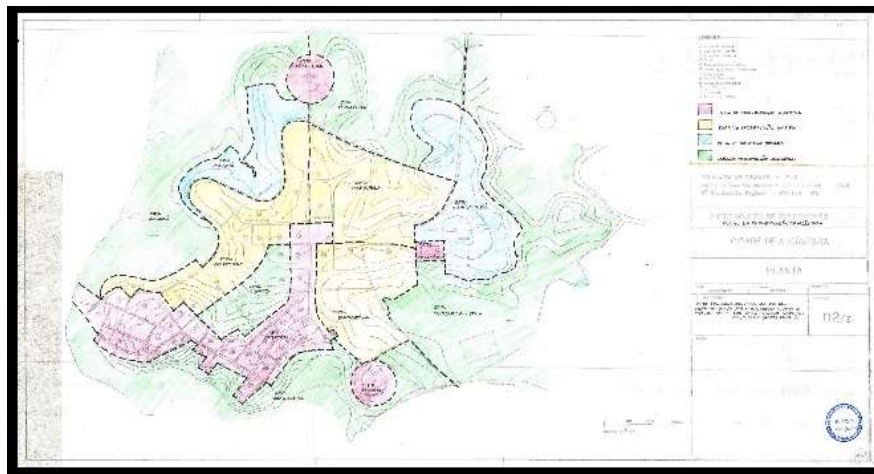


Figura 3.15 – Mapa da cidade de Alcântara (1996), com o limite de tombamento do IPHAN.

Fonte: IPHAN Processo 390 – T – 1948 .

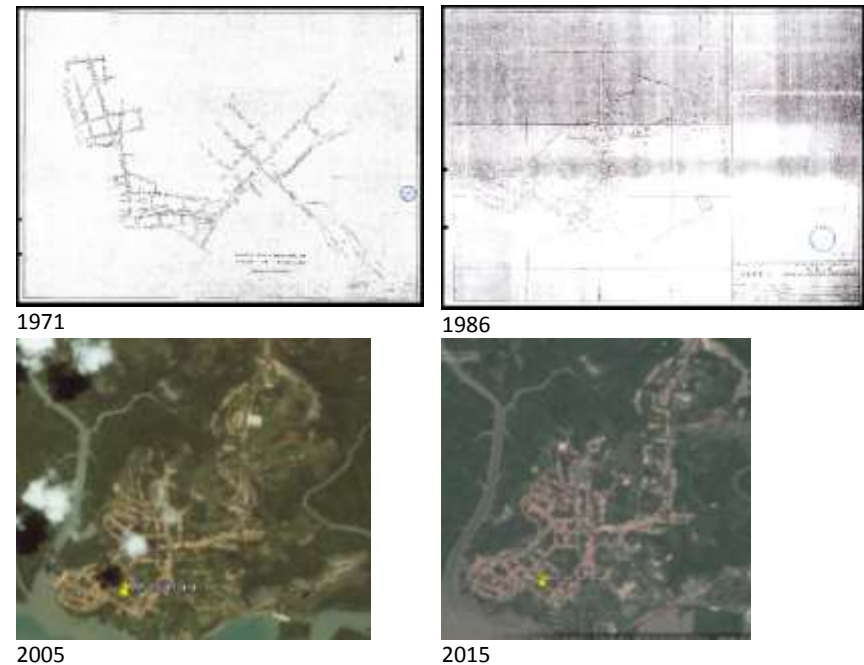


Figura 3.16 – Mapas e Imagens da cidade de Alcântara – MA.

Fonte: (1971, 1986) IPHAN Processo 390 – T – 1948 , (2005, 2015) Google Earth®.

Quanto à cidade de Cachoeira – BA, a pesquisa se baseou no trabalho de pesquisa do IPHAN, coordenado por Maria Regina Chuva (2008), intitulado *Rotas da Alforria*, com registro de mapas de 1698, 1972, 1885, 1940 e 2005, acompanhados de textos narrativos. A imagem do Google Earth® permitiu desenhar a situação mais recente da mancha urbana de Cachoeira (2014). O perímetro de tombamento ainda não foi definido pelo IPHAN: assim, para o centro histórico, assumiu-se a mancha urbana de 1885 (Figura 3.14).



Figura 3.17 – Imagens de referência para construção dos mapas da expansão urbana de Cachoeira – BA.
Fonte: (1698, 1972, 1885, 1940, 2005), Chuva (2008), (2014) Google Earth®.

Para Goiás – GO, o documento elaborado pelo IPHAN para candidatura da cidade na UNESCO para patrimônio da humanidade, *Proposition d'inscription de la Ville de Goiás sur la liste du patrimoine mondial* (2001), possuía os mapas de 1738, 1769, 1800, 1825 e 1937. A imagem do Google Earth® foi a base para as representações de 2008 e 2016. Existe o perímetro de tombamento, IPHAN

Processo 345 – T – 42, cujo registro teve por base o arquivo digital disponibilizado por Medeiros (2006) (Fig. 3.18).

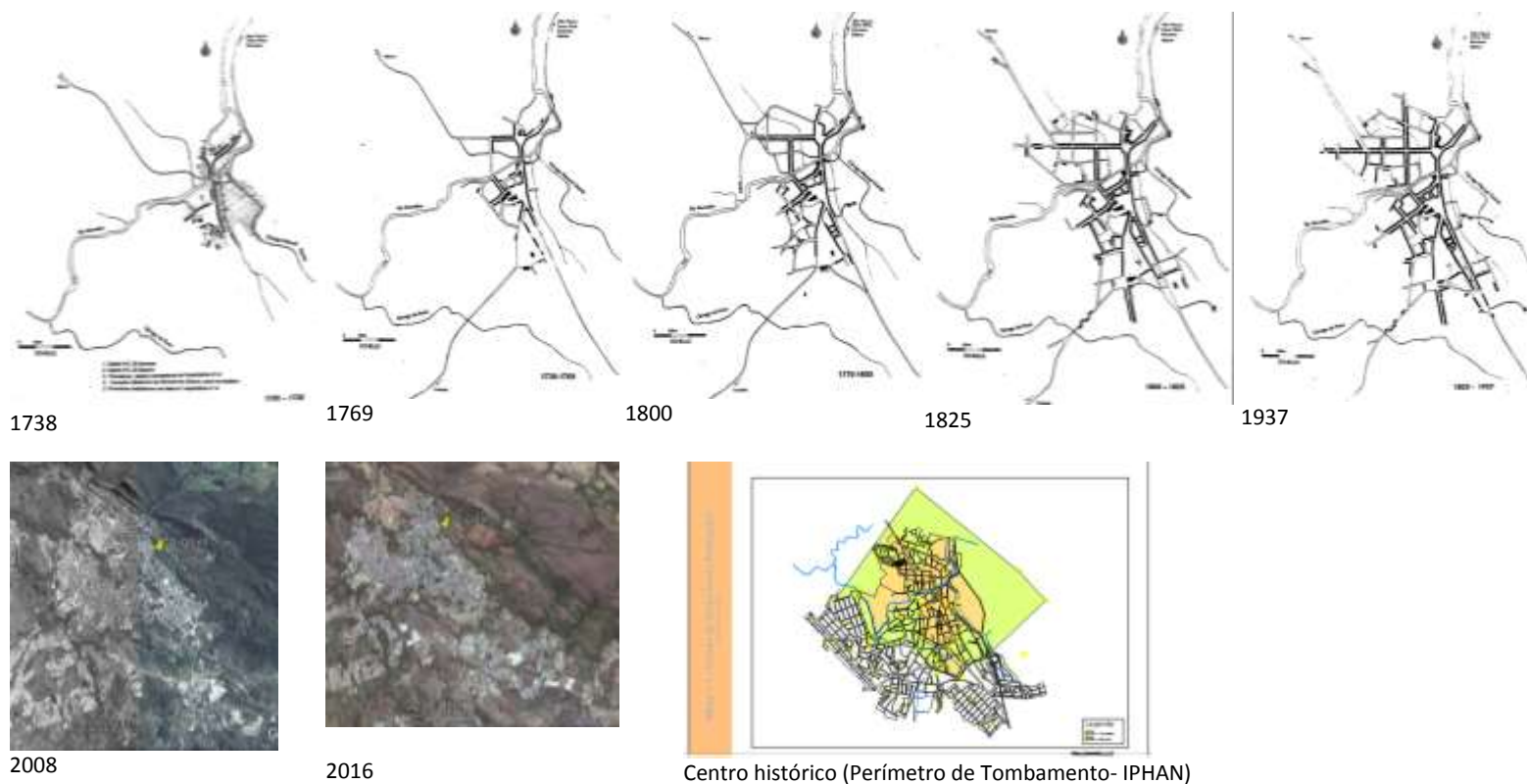


Figura 3.18 – Imagens de referência para construção dos mapas da expansão urbana da cidade de Goiás – GO.
Fonte: (1738, 1769, 1800, 1825, 1937) *Proposition d'inscription de la Ville de Goiás sur la liste du patrimoine mondial* , (2008 e 2016) Google Earth®.



Figura 3.19 – Descrição do perímetro de tombamento da cidade de Goiás - GO.
Fonte: *Proposition d'inscription de la Ville de Goiás sur la liste du patrimoine mondial* (2001, p. 04).

Para Congonhas – MG, os dados foram extraídos do IPHAN (Processo 0238 – T – 41), para os mapas de 1750 e 1975, e das imagens do Google Earth®, para as bases de 2007 e 2016.

As informações para a construção do mapa de 1750 foram retiradas do documento *Congonhas – MG: uso e ocupação do solo nas ambiências dos monumentos históricos*, Vol. 1, Belo Horizonte: 1988, contido no Anexo I do processo 0238 – T – 41, elaborado pela Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) – atual IPHAN. Na página 34, há a seguinte descrição: “[...] presume-se que a primeira ocupação tenha ocorrido pela encosta norte, em torno da Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição, a partir da estrada de



Figura 3.20 – Mapa nominado Croquis 1, representando a primeira ocupação da cidade de Congonhas – MG.
Fonte: Processo 0238 – T – 41, Anexo I, p. 24.

ligação entre Vila Rica e São João del-Rei, que passava por ali, e dos caminhos de acesso às lavras (Croquis nº 1)". O mapa que contém a informação do perímetro de tombamento também foi retirado do referido processo (Figuras 3.21 a 3.22).



Figura 3.21 – Planta do Patrimônio Histórico de Congonhas-MG, referência para o mapa de centro histórico.

Fonte: Processo 0238 – T – 41, Anexo I, p. 97.



1975



2007



2016

Figura 3.22 – Mapas utilizados para construção da expansão urbana de Congonhas – MG.

Fonte: (1975) Processo 0238 – T – 41, Anexo I, (2007 e 2016) Google Earth®.

A tese de doutorado do pesquisador Guilherme Fortes Drummond Chicarino Varajão, *Por uma Geografia de Diamantina-MG*,⁷⁶ serviu de base para a composição da expansão da cidade de Diamantina – MG, para os períodos de 1940 e 1979 (Fig. 3.24). As bases de 2006 e 2016 foram desenvolvidas a partir do mosaico de imagens de satélite do aplicativo Google Earth® (Fig. 3.23).

O centro histórico foi definido a partir do limite de tombamento do IPHAN, contido no processo 64 – T – 1948 0, Conjunto Arquitetônico e Urbanístico da cidade de Diamantina – MG. (Fig. 3.23).



Figura 3.23 – Mapa com a área de tombamento de Diamantina, 1966.
Fonte: IPHAN Processo 64 – T – 1938, p. 51.

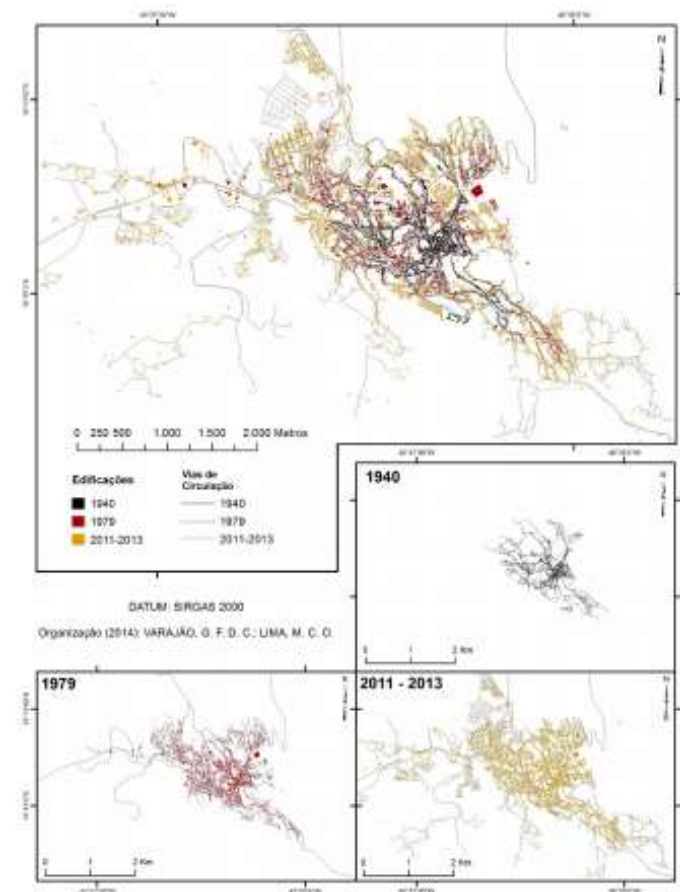


Figura 3.24 – Mapas de Diamantina – MG, 1940, 1979 e 2013.
Fonte: Varajão (2015).

⁷⁶ Apresentada na Universidade Federal de Minas Gerais no Departamento de Geografia (2015).

O processo referente ao Conjunto Arquitetônico e Urbanístico da Cidade de Icó – CE, nº 968 – T – 78 fornece a cartografia de evolução urbana do núcleo urbano e permite a construção das seguintes representações: 1729, 1790, 1850, 1930, 1997 (Fig. 3.25) mais os anos de 2005 e 2016, oriundos do Google Earth®. O processo também contém o perímetro de tombamento e o detalhe do desenho urbano original do Largo de Théberge, que será referenciado no estudo específico da cidade.

No Plano Diretor Municipal de Laguna (2010), está apresentado um estudo de “evolução urbana” do centro histórico – área tombada. A dissertação de mestrado da pesquisadora Lilian Mendonça Simon (2000), com título *Documentação e monitoramento de sítios urbanos históricos com apoio do cadastro técnico multifinalitário e da fotogrametria digital – Estudo de caso: Laguna*”, possui um repertório importante de fotos aéreas do assentamento, o que assegura a construção dos mapas para 1938, 1957, 1965 e 1978. As bases de 2006 e 2016 foram desenvolvidas a partir de imagens do *Google Earth*® (Figuras 3.26 e 3.27).

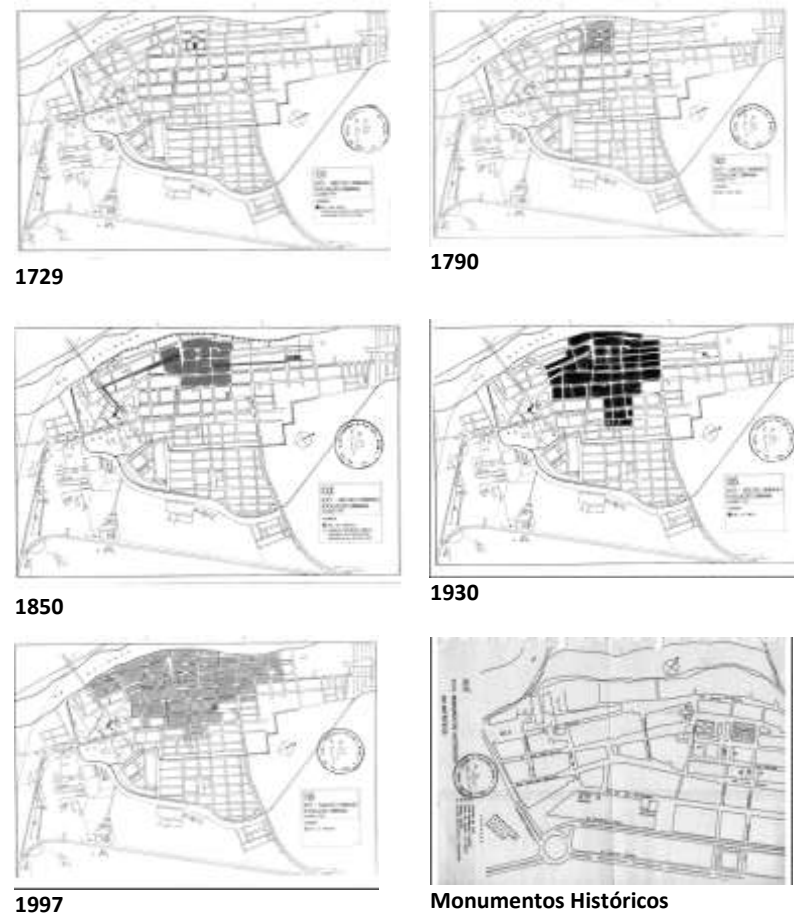


Figura 3.25 – Mapas de Icó, composição da expansão urbana.
Fonte: IPHAN Processo 968 – T- 78.

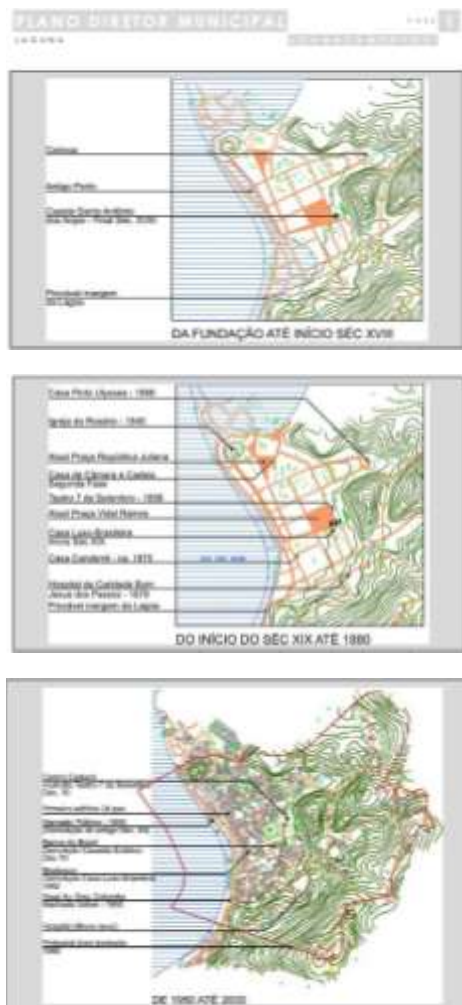
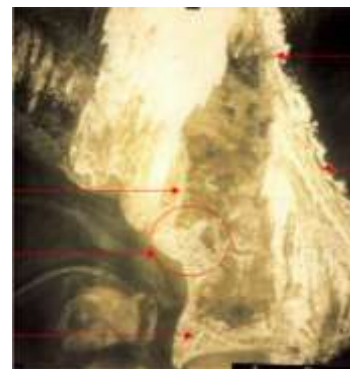
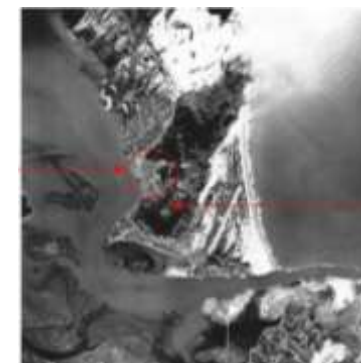


Figura 3.26 – Expansão urbana do centro histórico de Laguna.
Fonte: Simon (2000).

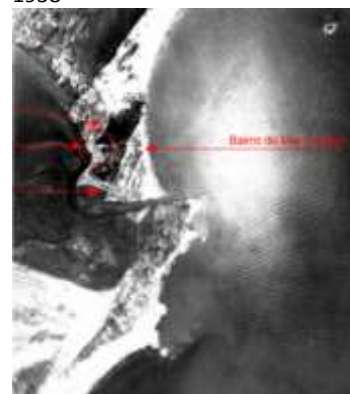
Figura 3.26 – Expansão urbana do centro histórico de Laguna.
Fonte: Simon (2000).



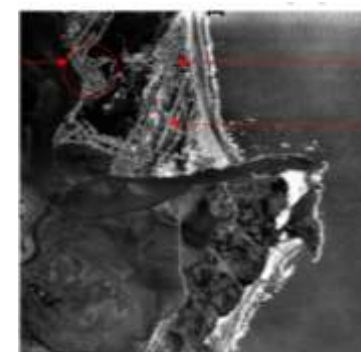
1938



1957



1965



1978

Figura 3.27 – Expansão urbana de Laguna em foto aérea.
Fonte: Simon (2000).

A cidade de Lapa – PR possui o processo 1309 – T – 90 para estudo do tombamento de seu centro histórico. Nele não há informações cartográficas, o que impossibilitou o estudo diacrônico da malha urbana. O artigo intitulado *Perspectiva geográfica sobre o patrimônio arquitetônico da cidade da Lapa – PR*, dos pesquisadores Naomi Anaue Burda e Leonel Brizolla Monastirsky (2011), revela o perímetro da área tombada (Fig. 3.28). A mancha atual foi realizada pela imagem do Google Earth® (2017).

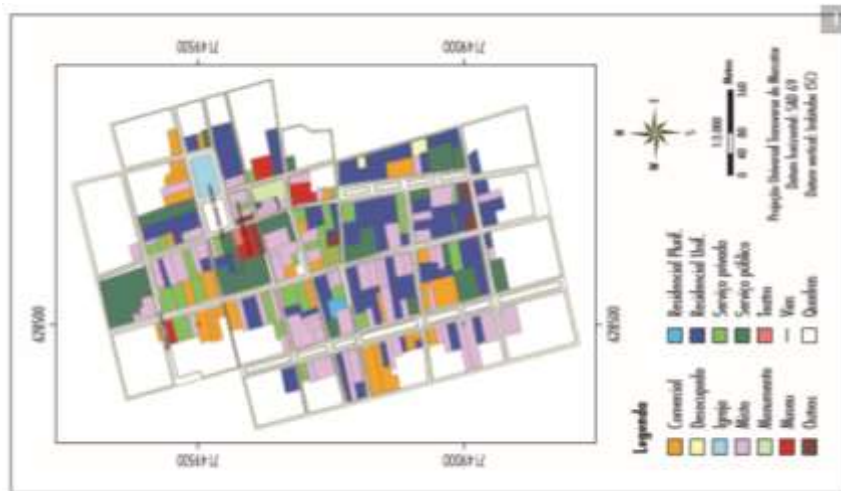


Figura 3.28 – Área tombada de Lapa - PR.
Fonte: Simon (2000).

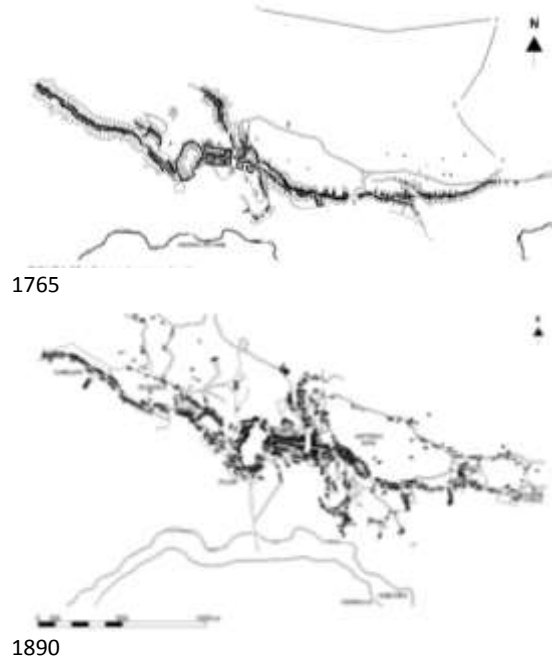
Para as cidades de Lençóis – MA e Mariana – MG, não foi possível construir a diacronia de expansão urbana, restando apenas o mapa de 2017 (via Google

Earth®), com centro histórico definido pela área de intervenção do Monumenta⁷⁷.

A dissertação de Marina Salgado (2010), com título *Ouro Preto: paisagem em transformação*⁷⁸, desenvolve um estudo detalhado sobre a cidade, contribuindo para a produção dos mapas de 1765 e 1890 desta pesquisa (Fig. 3.29). A imagem do Google Earth® foi referência para as modelagens de 2003 e 2016. Para o centro histórico, adotou-se a referência que consta em IPHAN (2001) (Figura 3.30).

⁷⁷ Baseado no Livro de Diogo (2009).

⁷⁸ Apresentada para a Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais.



1765

1890

Figura 3.29– Ouro Preto 1765 e 1890.
Fonte: Salgado (2000).



Figura 3.30 – Ouro Preto: centro histórico.
Fonte: IPHAN (2001).

O Processo 563 – T – 57, de tombamento do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Município de Parati – Estado do Rio de Janeiro, serviu de base para os mapas de 1948 e 1956 (Fig. 3.31). A imagem do Google Earth® foi adotada como referência para os mapas de 2001, 2008 e 2016. O centro histórico foi limitado pelo IPHAN, sendo apresentado no Caderno Técnico 5, Monumenta (2001) (Figura 3.27).



1948



1956

Figura 3.31 – Paraty - RJ 1948 e 1956..
Fonte: Salgado (2000).



Figura 3.32 – Área de influência do centro histórico de Paraty.
Fonte: IPHAN (2001).

As cidades de Penedo (2016) e São Cristóvão (2017) tiveram os mapas atuais elaborados a partir da imagem do Google Earth® e os mapas históricos, com base em Diogo (2009), considerando o perímetro de interesse de intervenção do Programa Monumenta.

O Processo IPHAN 68 – T – 38, de tombamento do Conjunto Arquitetônico e Urbanístico de São João del-Rei, trouxe os dados cartográficos de 1915, 1930, 1944 e 1973 (Figura 3.34). Os mapas de 2007 e 2017 tiveram como referência o mosaico de imagens do Google Earth®. O centro histórico foi elaborado com referência no limite do tombamento do IPHAN (Figura 3.33).



Figura 28 – Detalhe da planta da cidade de São João Del Rei em 1948

Com destaque, pontilhado em vermelho, para o perímetro de tombamento que afinal se tornou válido a partir de dezembro de 1947 (FONTE: Arquivo IPHAN 13º SR, 1948).

Figura 3.33 – São João del-Rei, perímetro de tombamento.

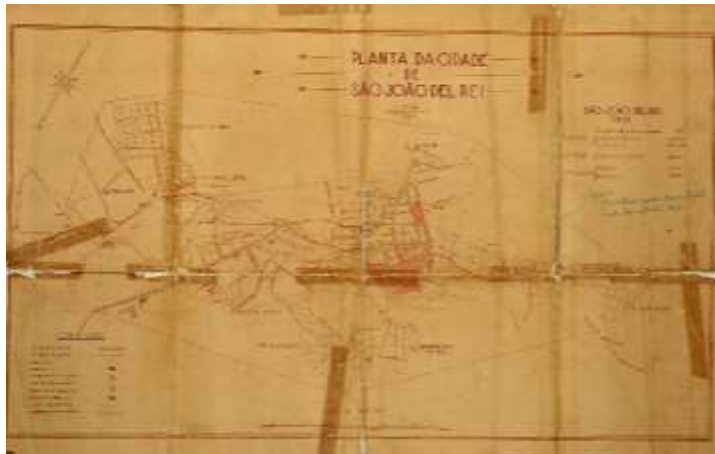
Fonte: IPHAN, Processo 68 – T – 38.



1915



1930



1944



1973

Figura 3.34 – São João del-Rei: 1915, 1930, 1944 e 1973.
Fonte: IPHAN, Processo 68 – T – 38.

A dissertação de mestrado *Uma fresta na neblina: estudo da possibilidade de restauro urbano do Serro*⁷⁹, da pesquisadora Ana Aparecida Barbosa (2007), contém um estudo cartográfico relevante para Serro, apesar de cercear o contexto urbano, apresentando o recorte sobre o centro histórico. Os textos descritivos possibilitaram a definição aproximada de cada momento registrado na cartografia disponível.

O estudo da expansão urbana resultante foi elaborado sobre os mapas de 1790, 1850, 1900, 1938, 2006 e 2016, sendo os dois últimos derivados de imagem do Google Earth® (Figuras 3.35 e 3.36).



1938

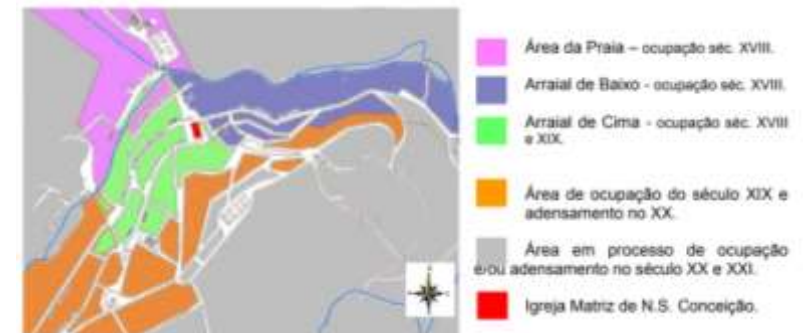


Figura 3.35 – Serro – MG, dados de expansão urbana.

Fonte: Barbosa (2007).

⁷⁹ Apresentada à Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo.



Figura 3.36 – Área tombada de Serro, referência para a delimitação do centro histórico. Fonte: IPHAN (2001).

A dissertação *Transformações urbanas recentes em Tiradentes – MG: anos 80 e 90 do século XX*, de Hércio Ribeiro Campos (2006), traz cartográficos relevantes para a interpretação da cidade mineira, o que permitiu a construção de mapas para 1850, 1939 e centro histórico (1900) (Figura 3.37), 2006 e 2017 imagens do Google Earth®.

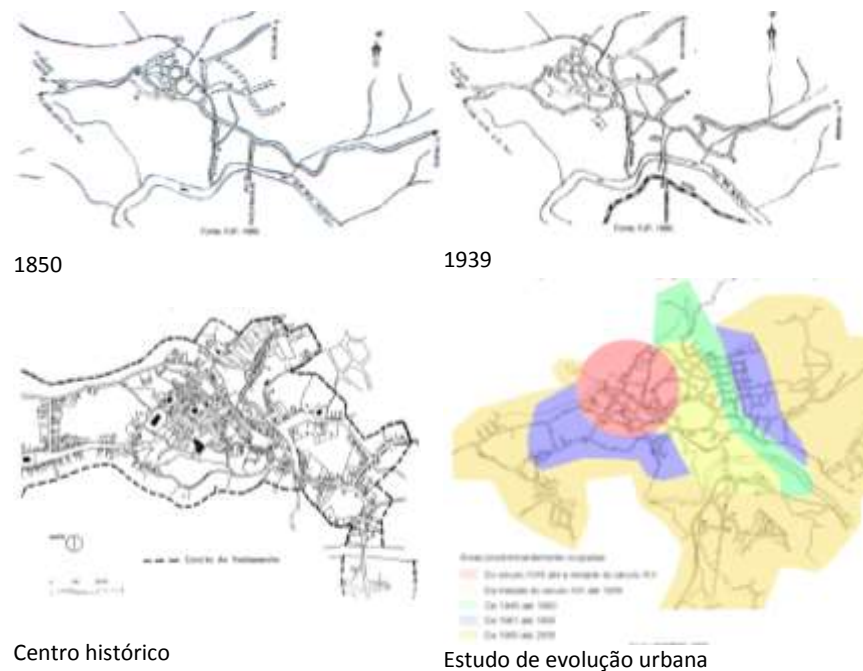


Figura 3.37 – Cartografia de expansão urbana de Tiradentes – MG. Fonte: IPHAN (2001), demais Campos (2006).

O Processo 1496 – T – 02, de tombamento do Conjunto Histórico e Arquitetônico da Cidade de Viçosa do Ceará, possui o mapa com o limite de tombamento. Para Viçosa do Ceará, não foi possível elaborar a evolução da mancha urbana por falta de dados (Figura 3.38).



Figura 3.38 – Área tombada de Viçosa do Ceará.
 Fonte: Processo 1496 – T – 02, p. 432.

3.6.1 Produção dos Mapas

Após o levantamento cartográfico, tendo em conta o mapa axial mais recente, foram desenhados os mapas históricos de frente para trás. A partir da base mais atual, conforme a disponibilidade da imagem pelo Google Earth®, foram sendo apagadas as linhas ao ponto de revelar o desenho urbano do período anterior (Figuras 3.39 e 3.40).

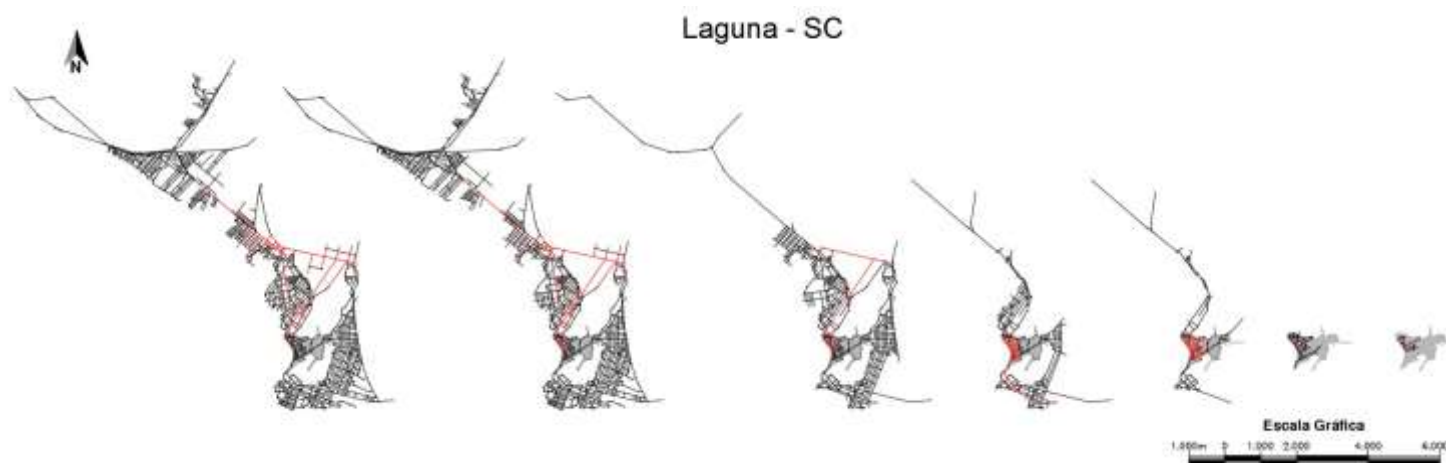


Figura 3.39 – Desconstrução do mapa para revelar o crescimento ao longo do tempo para a cidade de Laguna - SC.
 Crédito: Raquel Egídio/ Luiz Eduardo Chirst.



Figura 3.40 – Estratégia para construção dos mapas de expansão urbana: à esquerda, base cartográfica de 2017; ao centro, imagem do Google Earth[®] de 2006; à direita, desenho com o conjunto de linhas apagadas, conformando a base de 2006 – Diamantina – MG. Crédito: Raquel Egídio/ Google Earth[®].

Na figura formada pelo conjunto de mapas, que demonstrava a expansão urbana, foi adicionada a informação do núcleo de integração (NI) ou centralidade e do centro histórico, com o objetivo de avaliar os recortes selecionados (Figuras 3.41, 3.42 e 3.43).

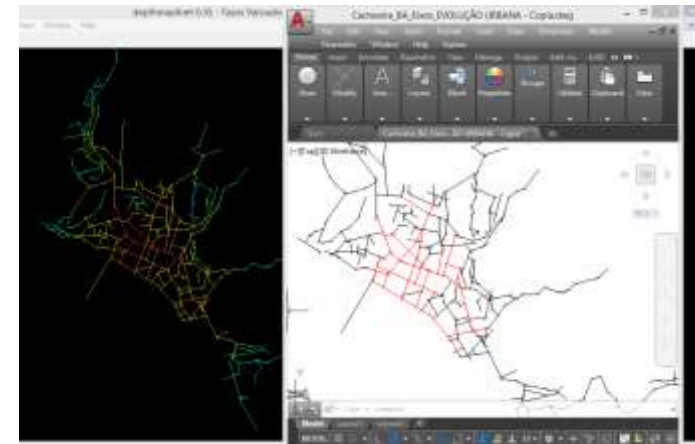


Figura 3.41 – Identificação no núcleo de integração (eixos em vermelho e laranja), os mais integrados do sistema (Cachoeira – BA, 1940).



Figura 3.42 – À esquerda, imagem com a identificação da poligonal da área tombada, em vermelho; à direita, poligonal de tombamento produzida no QGis[®] (Laguna – SC). Fonte: Plano Diretor Municipal de Laguna 2010/Raquel Egídio.

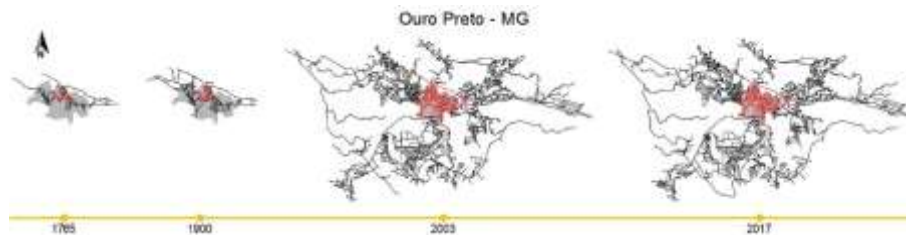


Figura 3.43 – Expansão urbana da cidade de Ouro Preto: em cinza o centro histórico e em vermelho o núcleo de integração (NI). Mesmo com o passar do tempo e com novas conexões, o centro morfológico mantém-se coincidindo com o centro histórico.
Crédito: Raquel Egídio/ Luiz Eduardo Chirst.

3.6.2 Variáveis de Análise para a Expansão Urbana

A análise comparativa da expansão urbana das 12 cidades considerou uma seleção das variáveis apresentadas no item 3.4, conforme a Tabela 3.3. Os resultados foram balizados pelos seguintes parâmetros: a) média da amostra (18 cidades), b) média dos centros históricos da amostra (18 cidades), c) média nacional, de acordo com o analisado por Medeiros (2013), d) valor mínimo encontrado e e) valor máximo encontrado. A análise dos dados com o recorte do centro histórico visou examinar o desempenho das cidades com olhar direcionado para essas áreas, uma vez que guardariam as propriedades originais dos respectivos sistemas urbanos.

Tabela 3.3 – Seleção de variáveis aplicadas no estudo de expansão urbana, com indicação dos valores de referência.

Variáveis		Valores de referência				
		MN	MA	MCH	MIN	MAX
Topologia	Conectividade	3,900	3,000	3,257	2,000	4,095
	Integração global	0,605	0,760	0,993	0,222	1,620
	NAIN	-	0,723	1,026	0,327	1,407
	Legibilidade (Sinergia)	0,36	0,378	0,757	0,097	0,992
	Orientabilidade (Inteligibilidade)	0,15	0,249	0,452	0,035	0,894

MN – média nacional / MA – média da amostra / MCH – média do centro histórico / MIN – valor mínimo encontrado / MAX – valor máximo encontrado.

Capítulo 4

As Cidades Escolhidas

O processo de definição da amostra apresentado no capítulo anterior foi complexo e fundamental para o desenvolvimento do estudo. O esforço em buscar exemplares de cidades que atendessem aos critérios pré-estabelecidos resultou no conjunto dos 18 núcleos brasileiros investigados na tese: Alcântara – MA, Cachoeira – BA, Cidade de Goiás – GO, Congonhas – MG, Diamantina – MG, Icó – CE, Laguna – SC, Lapa – PR, Lençóis – BA, Mariana – MG, Ouro Preto – MG, Paraty – RJ, Penedo – AL, São Cristóvão – SE, São João del-Rei – MG, Serro – MG, Tiradentes – MG e Viçosa do Ceará – CE.

Com o intuito de responder à primeira questão de pesquisa (*Do ponto de vista diacrônico, como a configuração colabora para a compreensão do espaço urbano em cidades de interesse turístico?*) e apresentar detalhadamente as cidades, a parte inicial do capítulo se dedica à exposição das características gerais dos sítios urbanos. Há um breve histórico voltado para a construção da identidade do lugar, e sua respectiva expansão urbana – quando encontrados dados suficientes para análise. As informações do capítulo são extraídas de documentos do IPHAN, do Programa Monumenta, do IBGE Cidades e *sites* oficiais dos municípios.

Num segundo momento, é procedida a análise do processo de expansão da mancha urbana de cada assentamento (aquelas com documentação histórica suficiente), sob a perspectiva configuracional.

4.1 ENQUADRAMENTO E CARACTERIZAÇÃO DAS CIDADES

4.1.1 ALCÂNTARA – MA



Figura 4.1 – Croqui da Igreja Nossa Senhora do Carmo, cidade de Alcântara – MA.
Crédito: Raquel Egídio.

A fundação do sítio urbano data de 1633. Alcântara transformou-se de aldeamento indígena para sede da aristocracia rural maranhense entre meados do século XVII e fim do século XIX, devido ao desenvolvimento dos engenhos de açúcar, às salinas e ao cultivo de algodão e arroz, levando-a a se converter em importante entreposto comercial entre o Maranhão e a Europa. O conjunto

espacial remanescente configura um importante conjunto representante da arquitetura colonial luso-brasileira (Figura 4.2).

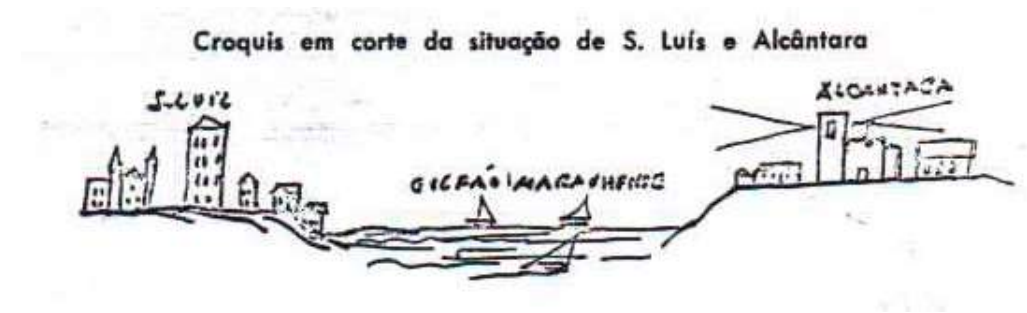


Figura 4.2 – Croqui da situação de Alcântara e São Luís.
Fonte: Processo 390-T-48 Vol. II p. 234, Conjunto Arquitetônico e Urbanístico da Cidade de Alcântara.

No século XX, a cidade entra em decadência com o fim do escravismo e da produção de algodão, acarretando o abandono das casas senhoriais e das igrejas, muitas das quais ficaram em ruínas. “Entretanto, a grandeza do passado ficou impressa no valioso e belo conjunto arquitetônico do século XVIII, no qual se sobressaem as sacadas de ferro e as paredes de pedra espalhadas pela cidade” (IPHAN, 2017).

A instalação do Centro de Lançamentos da Agência Espacial Brasileira, na década de 1980, pouco alterou a dinâmica urbana em razão de seu isolamento. Apesar disso, segundo dados do IPHAN (2001, ficha 07), atraiu população motivada pela possibilidade de emprego e melhoria da qualidade de vida, expectativa não correspondida em razão da demanda por mão de obra especializada.

O tombamento do conjunto arquitetônico e urbanístico da cidade foi registrado em 1948 (Figura 4.3), considerando como limite todo o município, e Alcântara recebeu o título de Cidade Monumento Nacional no mesmo ano (IPHAN, 2017).



Figura 4.3 – Capa do processo 390_T_1948, de tombamento do Conjunto Arquitetônico e Urbanístico da cidade de Alcântara – MA.
Fonte: Acervo Digital IPHAN.

Em 2008, o município foi contemplado com investimentos do Programa Monumenta. Do conjunto de ações previstas pelo programa, destacou-se, além da recuperação de monumentos e espaços públicos (Porto do Jacaré, Centro Cultural Netto Guitierrez, urbanização do calçadão do Bananal, ruínas de Clóvis Bevilacqua, ruínas do Barão de Mearim, ruínas do Barão de Pindaré, da Igreja da

Ordem Terceira de São Francisco de Assis e Igreja Nossa Senhora do Carmo), a valorização do calendário festivo, que tem manifestações folclóricas, como o bumba-meu-boi e o tambor-de-crioula, e a festa religiosa do divino. Foram executadas obras estruturantes para atividade de turismo, a incluir o Receptivo Turístico, no terminal de passageiros e no mercado de peixes (DIOGO, 2009, p. 94,95) (Figura 4.4).



Figura 4.4 – Centro histórico de Alcântara – MA.
Créditos: Valério Medeiros.

Alcântara pertence à região turística do Polo de São Luís (Figura 4.4): a Região Metropolitana da Grande São Luís – MA foi criada em 1998 pela Lei

Complementar Estadual nº 38/98, incluindo o município. Contudo, a localização geográfica conserva o isolamento da mancha urbana (Figura 4.5).



Figura 4.5 – Região Metropolitana de São Luís – MA: Alcântara está separada da mancha urbana de São Luís pela baía de São Marcos.

Fonte: Google Earth[®].

Seu território atual é de 1.457,9 Km². O Censo IBGE 2010 registrou uma população de 21.851 habitantes, com população residente urbana de 6.399 pessoas. A estimativa do IBGE 2017 apontou uma população de 21.673

habitantes para o município, o que aponta decréscimo. O IDH⁸⁰ 2010, de 0,573, representa, por sua vez, baixo índice de desenvolvimento humano.

Em 2016 o MTur classificou a cidade na categoria D, contabilizou três estabelecimentos de turismo na cidade e 19.088 visitas de turistas, interessados numa série de atrativos culturais e também ligados à natureza (Figura 4.4).

O traçado urbano de Alcântara é misto: ora acompanha a topografia, ora é ortogonal, sendo este predominante. Devido à localização geográfica em uma península, a ocupação urbana tratou de preencher o vazio interno entre água e continente. Apesar de praticamente todo o território ser área tombada, pode-se verificar que o núcleo de integração se desloca da parte sudoeste para o centro do território. Os mapas de expansão urbana datam todos do século XX, período de declínio econômico e crescimento lento da cidade (Figura 4.6): observa-se que o núcleo de integração se desloca progressivamente para a área central do mapa, ampliando-se com o passar do tempo sobre o trecho de maior regularidade.

⁸⁰ O IDH, Índice de Desenvolvimento Humano, é uma medida resumida do progresso a longo prazo em três dimensões básicas do desenvolvimento humano: renda, educação e saúde. O objetivo da criação do IDH foi o de oferecer um contraponto a outro indicador muito utilizado, o Produto Interno Bruto (PIB) per capita, que considera apenas a

dimensão econômica do desenvolvimento. Foi desenvolvido por Mahbub ul Haq, com a colaboração do economista indiano Amartya Sen, ganhador do Prêmio Nobel de Economia de 1998 (PNUD, 2017).

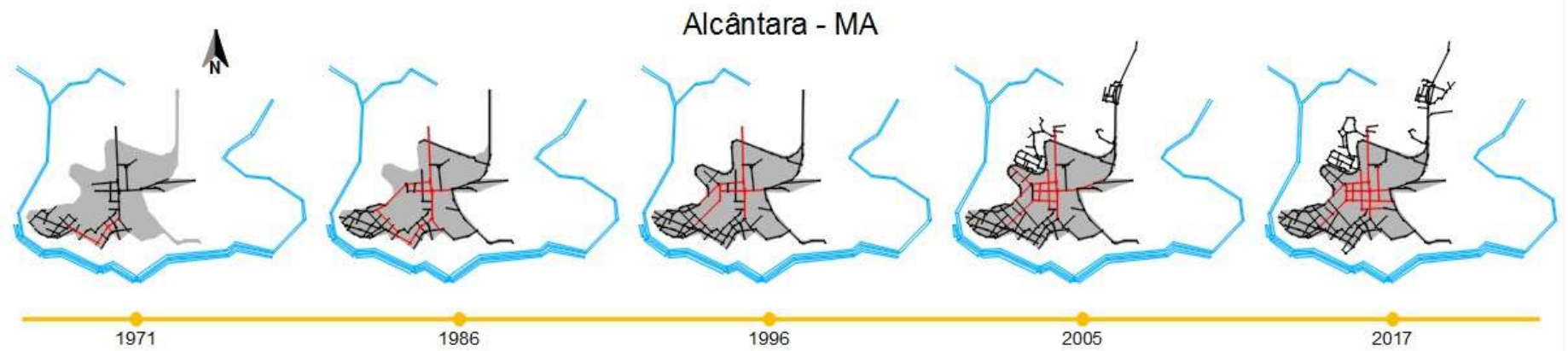


Figura 4.6 – Mapas de evolução urbana da cidade de Alcântara – MA: os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período, em cinza a mancha do centro histórico. Créditos: Raquel Egídio/ Luiz Eduardo Christ.

4.1.2 CACHOEIRA – BA



Figura 4.7 – Croqui de edifício da cidade de Cachoeira – BA.
Crédito: Raquel Egídio.

A cidade de Cachoeira – BA tem início em 1693, às margens do rio Paraguaçu, com a criação da freguesia de Nossa Senhora do Porto da Cachoeira. Em 1832 foi criada a Vila de Cachoeira, elevada a cidade em 1837. Vivendo o seu apogeu econômico nos séculos XVIII e XIX, teve a base econômica na produção açucareira e em seu porto fluvial, demandado para viabilizar as exportações de açúcar e fumo (Figura 4.8).

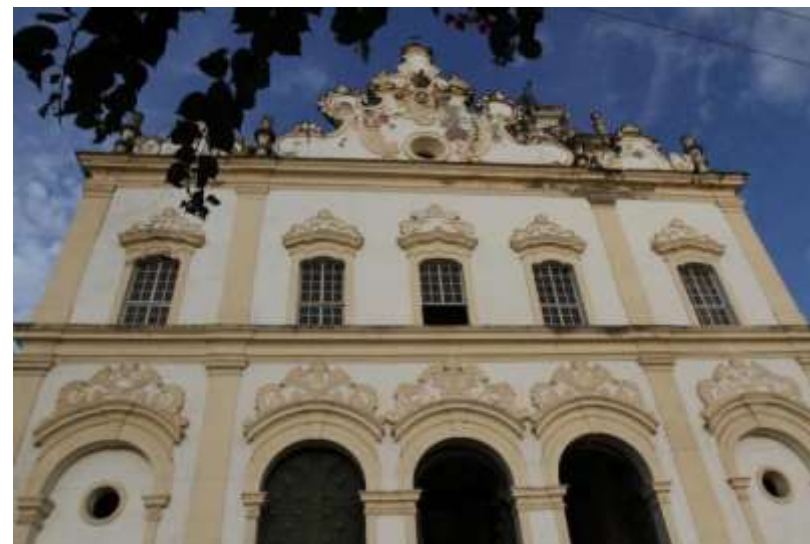


Figura 4.8 – Convento de Nossa Senhora do Carmo, em Cachoeira – BA.
Fonte:

<https://gauchazh.clicrbs.com.br/comportamento/viagem/noticia/2014/11/Cidade-do-Reconcavo-Baiano-Cachoeira-respira-historia-4645264.html>, consultado em 04 setembro de 2017.

Esse período também é marcado pela construção de seu patrimônio arquitetônico de maior relevância:

Os edifícios religiosos e civis de maior destaque foram construídos nos pontos mais elevados, em largos e praças. Um dos principais monumentos do patrimônio cachoeirense é formado pela igreja e ruínas do antigo Convento de Santo Antônio do Paraguaçu, localizado às margens da Enseada do Iguape. A igreja, construída em pedra e cal, possui planta típica dos conventos franciscanos do Nordeste (IPHAN, 2017).

A decadência na economia açucareira acarretou o empobrecimento local, que não pôde ser revertido com as atividades tradicionais ou mesmo o turismo,

inviabilizando, assim, a conservação de parte do casario e dos monumentos (Figura 4.9).



Figura 4.9 – Vista da cidade de Cachoeira – BA.
Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/galeria/detalhes/208?eFototeca=1>, consultado em 04 de setembro de 2017.

Em 1971 o conjunto arquitetônico e paisagístico é tombado pelo IPHAN, contudo sem definição do perímetro até os dias de hoje.

Atualmente a cidade compõe a região turística da Baía de Todos os Santos, que visa estimular o desenvolvimento turístico da região. Foram registrados 40.086 visitantes em 2016 pelo MTur, com 42 empregos formais e 10 estabelecimentos voltados à atividade turística (Figura 4.10), recebendo a classificação C.



Figura 4.10 – Mapa turístico de Cachoeira – BA.
Fonte: <https://www.artemapas.com.br/corporativos?lightbox=datatem-j2bze0fa6>, consultado em 04 de setembro de 2017.

O Monumenta, em 2006, teve papel marcante na intervenção junto ao patrimônio, mas destaca-se também a instalação de um campus da Universidade Federal do Recôncavo Baiano, dinamizando o lugar. O programa agiu na requalificação das orlas dos rios Cachoeira e São Félix e restauro da Capela Nossa Senhora D’Ajuda, Conjunto do Carmo, Igreja Matriz Nossa Senhora do Rosário, do Rosarinho, Nossa Senhora do Monte e Cemitério dos Pretos, e Paço Municipal, além de algumas vias e obras pontuais (DIOGO, 2019, p. 149,150). O Monumenta mapeou o conjunto urbano e arquitetônico relevante, definindo a área de intervenção (Figura 4.11) – essa área é entendida nesta tese como o centro histórico de Cachoeira.



Figura 4.11 – Igreja do antigo Seminário de Belém, em Cachoeira – BA.
Fonte: Chuva (2008, p. 33).

Cachoeira possui território atual de 395,22 Km². O Censo IBGE 2010 registrou uma população de 32.026 habitantes, com população residente urbana de 16.573 pessoas. A estimativa do IBGE 2017 apontou 35.139 habitantes para o município. Com IDH de 0,647, revela-se na cidade um índice médio de desenvolvimento.

A cidade é formada por uma mancha urbana mononuclear, limitada pelo rio Paraguaçu, com uma trama de ruas irregulares, na qual se pode identificar o predomínio de vias paralelas ao rio, que se acomodam à topografia local.

O centro histórico conserva o potencial de integração: a centralidade topológica da cidade mantém-se no núcleo original. A trama irregular fortalece essa integração, como observado a partir de 1940, com aumento da quantidade de linhas vermelhas. A construção da ponte contribuiu para o reforço do potencial de movimento para a margem do rio e fortaleceu a conexão com a cidade de São Félix (Figura 4.12).

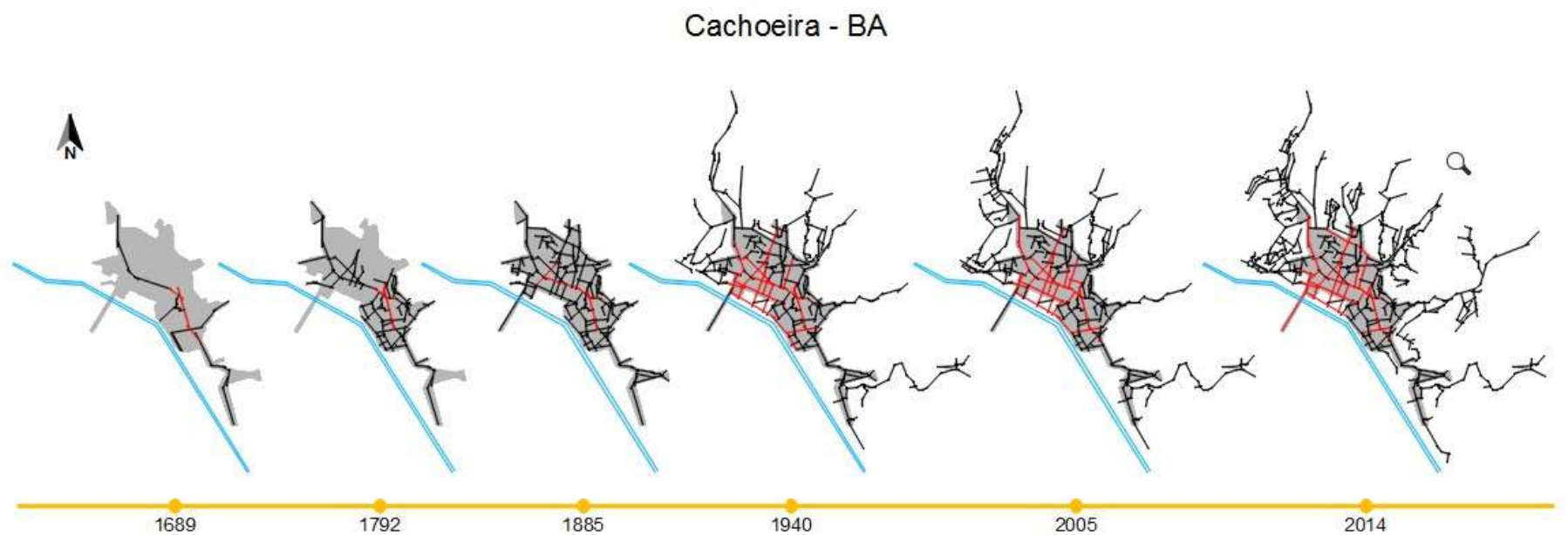


Figura 4.12 – Mapas da expansão urbana da cidade de Cachoeira – BA: em azul está indicado o Rio Paraguaçu; os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.

Créditos: Raquel Egídio/ Luiz Eduardo Christ.

4.1.3 CIDADE DE GOIÁS – GO



Figura 4.13 – Igreja da Boa Morte, do século XVIII, atual sede do Museu de Arte Sacra. Crédito: Valério Medeiros.

A cidade conhecida como Goiás Velho surge como Arraial de Sant’ana, com ano de fundação 1726, durante o ciclo do ouro. Posteriormente foi denominada Vila Boa de Goyaz (1739) e depois Cidade de Goiás. Em sua história, Goiás chega a capital da província e também do estado. Com o fim do ciclo do ouro, as atividades econômicas passam a se concentrar na agropecuária. Em 1937, a transferência da capital para Goiânia “acaba por privilegiar a preservação do patrimônio remanescente dos períodos colonial e do império” (DIEGO, 2009, p. 193) (Figura 4.14).



Figura 4.14 – Igreja Nossa Senhora do Rosário, na Cidade de Goiás – GO. Créditos: Valério Medeiros.

Para o IPHAN (2017), a cidade é única testemunha íntegra da arquitetura bandeirista no Centro-Oeste, rendendo o tombamento do conjunto urbano e arquitetônico em 1978 (Figuras 4.15 a 4.17). Em 2001, a Unesco concede-lhe o título de Patrimônio Mundial.



Figura 4.15 – Mapa da área tombada da Cidade de Goiás – GO.
 Fonte: Processo 0345_T_1942, tombamento do Conjunto Arquitetônico e Urbanístico na Cidade de Goiás. Volume 4, p. 494.



Figura 4.17 – Mapa turístico da Cidade de Goiás – GO.
 Fonte: <http://artepedrojr.blogspot.com.br/2010/06/mapa-cidade-de-goias.html>, consultado em 04 de setembro de 2017.



Figura 4.16 – Rua na Cidade de Goiás, próxima à Igreja da Boa Morte (ao fundo).
 Crédito: Raquel Egídio/ Luiz Eduardo Christ.

O traçado de Goiás revela o desenvolvimento orgânico de suas vias e quadras, adaptadas à condição mista da topografia do sítio urbano. A cidade se desenvolveu ao longo do rio Vermelho, entre morros, revelando uma ocupação setorizada. Na margem direita, estava o caráter popular, onde se destacam a Igreja do Rosário, originalmente reservada aos escravos, a Igreja de Santa Bárbara, a Igreja de Nossa Senhora do Carmo e a Igreja de Nossa Senhora da Abadia. Na margem esquerda, foram concentrados os edifícios oficiais mais representativos, como a Igreja Matriz de Santana (atual Catedral), o Palácio do Governo (Conde dos Arcos), o Quartel do Vinte, a Casa de Fundação, a Casa de

Câmara e Cadeia (atual Museu das Bandeiras) e o Chafariz de Cauda (IPHAN, 2017).

A economia estagnada desde a década de 1930, especialmente a partir da transferência da capital para Goiânia, ganha nova dinâmica com a atividade do turismo, iniciada na década de 1990 (Figuras 4.18 e 4.19). A cidade desenvolve o turismo regional integrando o Caminho do Ouro, que referencia a saga dos bandeirantes no Estado de Goiás. A Ficha do IPHAN para o Monumenta aponta que:

Os municípios de Pirenópolis e Goiás são os mais desenvolvidos turisticamente e já possuem uma infraestrutura turística relativamente organizada para atendimento dos atuais fluxos de visitantes que se deslocam para o destino. Sendo assim, é natural que o segmento de turismo cultural seja, reconhecidamente, o principal. É também nestes dois municípios que desponta a realização de eventos, sobretudo aqueles ligados a atividades culturais.



Figura 4.18 – Interior da Igreja Nossa Senhora da Abadia, restaurado pelo Programa Monumenta.

Crédito: Luiz Eduardo Christ.



Figura 4.19 – Vista em direção ao Museu das Bandeiras.
Crédito: Raquel Egídio e Luiz Eduardo Christ.

Segundo dados do Ministério do Turismo para 2016, a cidade possui 19 estabelecimentos turísticos que geram 62 empregos diretos. No mesmo ano, foram registradas 225.243 visitas à cidade, classificada na categoria C.

O programa Monumenta, ao ser implantado em Goiás, trabalhou na requalificação da beira-rio (rio Vermelho) e da praça da Liberdade; restauração do Mercado Municipal, Museu das Bandeiras e do Chafariz da Boa Morte, além de patrocinar o Festival de poesia do Goyaz e de promover a elaboração de inventários e mapeamentos. O município também recebeu ações do Programa PAC Cidades Históricas.

O município de Goiás possui território de 3.108,02 Km². O Censo IBGE 2010 registrou uma população de 24.727 habitantes, com população residente urbana de 18.638 pessoas. A estimativa do IBGE 2017 apontou 24.103 habitantes para o município, com IDH 2010 alto, atingindo 0,709.

A leitura sequencial da cidade aponta que o crescimento da mancha urbana se mantém contido até meados do século XX, concentrado ao redor do Rio Vermelho (Figura 4.20). O núcleo de integração amplia-se e sofre deslocamento no sentido noroeste, acompanhando o sentido da expansão da cidade em direção à BR 070 e à GO 164.

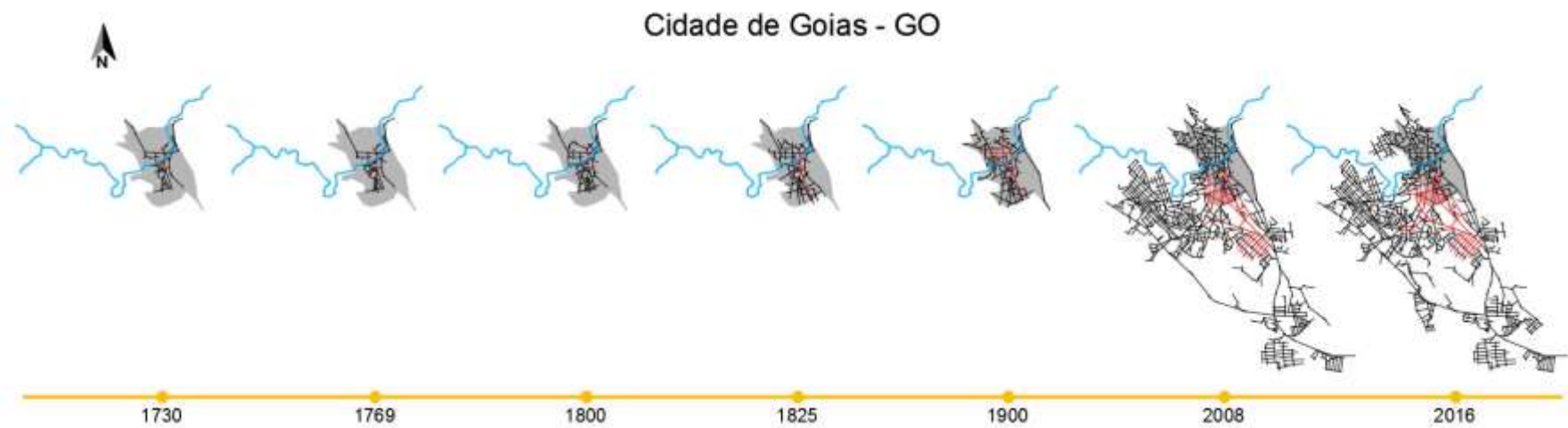


Figura 4.20 – Mapas de expansão urbana da cidade de Goiás – GO: em azul o Rio Vermelho; os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.
 Créditos: Raquel Egídio/ Luiz Eduardo Christ.

4.1.4 CONGONHAS – MG

Congonhas compõe o cenário das cidades mineiras que tiveram origem a partir da descoberta do ouro nas Minas Gerais em finais do século XVII (Figura 4.21). Os primeiros exploradores chegaram nesse período, mas somente no século XVIII o povoado se consolidou como importante centro de mineração. Após algumas décadas, a atividade econômica teve uma queda com o esgotamento das minas de ouro e apenas voltou a crescer no século XX, com a exploração do minério de ferro e a instalação de um centro de siderurgia. A cidade foi elevada a município em 1938.



Figura 4.21 – Santuário Bom Jesus de Matosinhos, em Congonhas – MG.
Fonte: Google Imagens.

A cidade foi implantada entre dois morros, entre os quais corre o rio Maranhão. Suas ruas originais seguiam o desenho sinuoso sobre a topografia mais favorável. Congonhas, ainda no século XVIII, se tornou um importante centro religioso, o que resultou em importantes investimentos em obras religiosas como igrejas e suas praças (Figura 4.22).



Figura 4.22 – Vista da Cidade de Congonhas – MG, com destaque para o Santuário do Senhor Bom Jesus de Matosinhos, ao fundo.
Fonte: <http://www.andaminas.com.br/?load=mod4&idm=69&id=46&acao=v>, consultado em 04 de setembro de 2017.

O espaço mais emblemático do sítio urbano é o Santuário do Senhor Bom Jesus de Matosinhos, de Antônio Francisco Lisboa, o Aleijadinho, tombado pelo IPHAN, em 1939. O conjunto arquitetônico e urbanístico da cidade foi assim classificado em 1941 pelo relevante acervo colonial brasileiro (Figura 4.23).



Figura 4.23 – Ortofoto de 1986 com indicação da área tombada de Congonhas – MG.
Fonte: Processo 238 – T – 1941, Conjunto arquitetônico e urbanístico da cidade de Congonhas do Campo. Anexo II p. 51.

O Programa Monumenta atuou, a partir de 2006, numa etapa importante do restauro do Santuário Bom Jesus de Matosinhos, da Igreja São José e da estação ferroviária. Também foram ações a requalificação da Praça São José, da ladeira do Bom Jesus e da alameda Cidade Matosinho de Portugal. Além disso, programas para capacitação profissional foram criados.

O Programa PAC Cidades Históricas atuou nas obras de restauração de um conjunto de edifícios e espaços: Igreja Matriz de Nossa da Conceição, Basílica do Senhor do Bom Jesus de Matosinhos, Igreja do Rosário, Cine Teatro Leon, Casarão do Museu da Imagem e Memória, Antiga Câmara dos Vereadores, requalificação urbanística da Alameda Cidade Matosinhos de Portugal, Edifício da Romaria, Adro da Basílica do Senhor do Bom Jesus de Matosinhos e implantação do Parque da Romaria.

O município possui território atual de 304,07 Km². O Censo IBGE 2010 registrou uma população de 48.519 habitantes, com população residente urbana de 47.236 pessoas. A estimativa do IBGE 2017 apontou um total de 53.843 habitantes para o município. O IDH 2010, avaliado em 0,753, representa um alto desenvolvimento humano.

Atualmente a cidade desenvolve atividade turística integrada à Rota do Ouro, classificada na categoria C, com 14 estabelecimentos vinculados ao turismo, que geram 77 empregos formais (MTur, 2017). Em 2016, 82.080 turistas visitaram Congonhas (Figura 4.24).



Figura 4.24 – Vista do Santuário Bom Jesus de Matosinhos, Congonhas – MG.
Fonte: Google Imagens.

A mancha urbana implantada em dois morros se dá ao longo do rio Maranhão, conformando-se à geografia, o que produz uma rede urbana predominantemente irregular. O núcleo de integração continua justaposto ao centro histórico, acompanhando a área inicial de ocupação do assentamento (Figura 4.25).

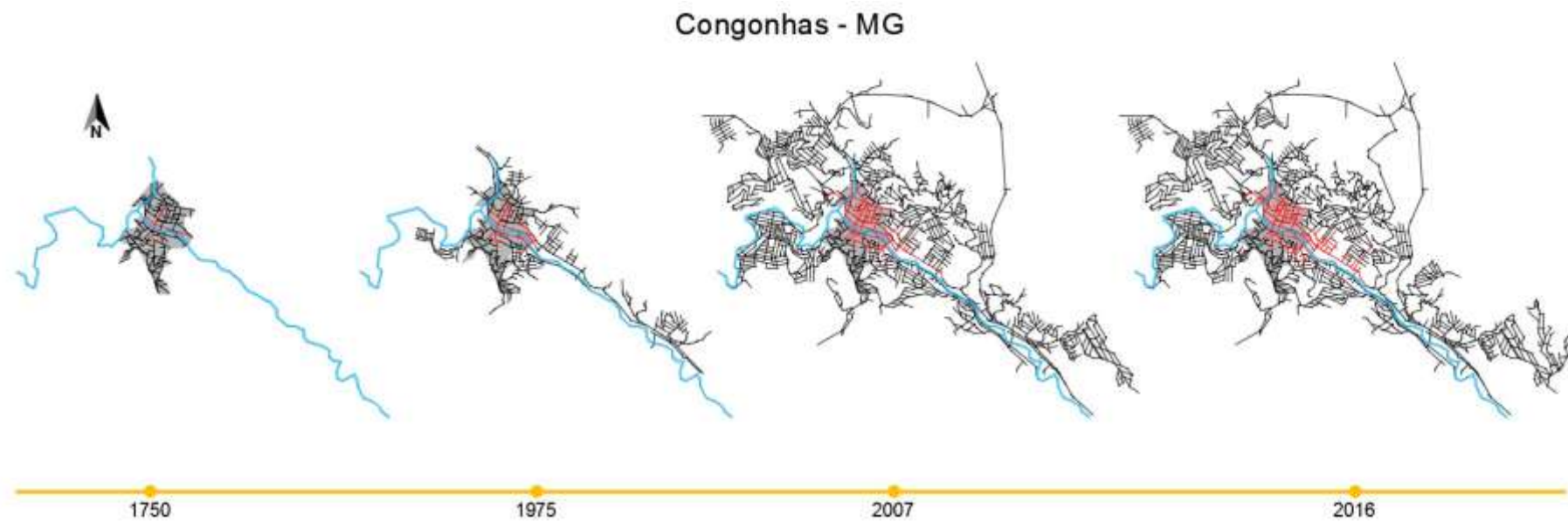


Figura 4.25 – Mapas de expansão urbana da cidade de Congonhas – MG: em azul o Rio Maranhão; os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.
Créditos: Raquel Egídio/ Luiz Eduardo Christ.

4.1.5 DIAMANTINA – MG

O primeiro arraial data de 1713, quando Tijuco (atual Diamantina) tornou-se progressivamente uma das principais lavras de diamante do Ocidente. O resultado foi a formação de grandes fortunas, o que desencadeou a construção de muitos sobrados e monumentos. Em 1831, o Tijuco foi elevado à categoria de vila, com o nome de Diamantina e, em 1838, à cidade com o mesmo nome (Figura 4.26).



Figura 4.26 – Catedral da cidade de Diamantina – MG.
Créditos: Valério Medeiros.

Atualmente a economia ainda está baseada na mineração, assim como na ourivesaria e na lapidação, entre outros artesanatos. “A cidade é um dos destinos

da Estrada Real e dos roteiros turísticos mais ricos do Brasil” (DIOGO, 2009, p. 219). O município desenvolve o turismo integrado à Rota do Diamante, classificada na categoria B do MTur. Em 2016, o Ministério do Turismo registrou 66.809 visitantes em atividade de turismo, num cenário de 35 estabelecimentos comerciais e de 203 empregos vinculados à atividade (Figura 4.27).



Figura 4.27 – Vista de uma rua de comércio e serviços, ladeira típica da cidade de Diamantina – MG.
Créditos: Valério Medeiros.

O conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico, com valioso acervo do período colonial, foi tombado em 1938 pelo IPHAN. A cidade recebeu o título de Patrimônio da Humanidade da Unesco em 1999 (Figura 2.28).

A arquitetura religiosa dos séculos XVIII e XIX apresenta características excepcionais e na decoração interna estão pinturas com aplicação de ouro. A arquitetura civil da cidade é uma referência especial com ausência de casas térreas e destaque para os conjuntos de sobrados. Do conjunto urbano, sobressai-se o Passadiço da Glória (ligação entre dois sobrados dos séculos XVIII e XIX). [...] Destaca-se, também, o casario colonial de inspiração barroca e as edificações históricas, como a Casa de Chica da Silva, a bela paisagem natural e as igrejas seculares, e uma forte tradição folclórica e musical, além da religiosidade (IPHAN, 2017).

A cidade recebeu do Programa Monumenta intervenções no Mercado Municipal e nas praças Barão de Guaiacú e Monsenhor Neves (DIOGO, 2019, p. 218 e 219), no ano de 2008. O Programa investiu na instalação de um serviço de recepção ao visitante no Mercado Municipal, com objetivo de dar apoio e informações sobre o patrimônio histórico aos turistas que passam pela cidade.



Figura 4.28 – Mapa da área tombada de Diamantina – MG, em 1944.

Fonte: Processo 64-7- de 1938, D.P.H.A.N, referente a inscrição do conjunto arquitetônico e urbanístico de Diamantina no Livro do Tombo. p. 51

O PAC Cidades Históricas atuou na restauração do Casarão do Museu de Arte Sacra de Diamantina, Antigo Diamantina Tênis Club, Igreja de Nossa Sra. do Carmo, Sobrado da Antiga Intendência (antiga Prefeitura), Casarão dos Orlandi (Escola de Arte e Orquestra Sinfônica) e mais os seguintes Monumentos: Chafariz da Câmara, Igreja do Amparo, Igreja de Nossa Sra. da Luz, Igreja de Nosso Sr. Bonfim, Sobrado da Secretaria de Cultura, Casarão do antigo Hotel Roberto (Secretaria de Educação), Casarão do Museu do Diamante. Foram ainda executadas obras de requalificação na Praça Dom Joaquim (adro da Igreja de Nossa Sra. do Rosário – Figura 2.29), na Praça JK, no Largo Dom João e na Praça Sagrado Coração de Jesus, além da implantação do Parque Municipal Serra dos Cristais.



Figura 4.29 – Praça Dom Joaquim (adro da Igreja Nossa Senhora do Rosário, século XVIII), requalificada pelo PAC Cidades Históricas, em Diamantina – MG.

Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/galeria/detalhes/52?eFototeca=1>, consultado em 04 de setembro de 2017.

O território atual de Diamantina é de 3.891,66 Km². O Censo IBGE 2010 registrou uma população de 45.880 habitantes, com população residente urbana de 40.064 pessoas. A estimativa do IBGE 2017 apontou 48.230 habitantes para o município. O IDH 2010 de 0,716 para o município representa um alto índice de desenvolvimento humano.



Figura 4.30 – Arquitetura colonial entre morros em Diamantina – MG.

Créditos: Valério Medeiros.

A configuração do sítio histórico (Figura 4.31), com o traçado original irregular com caminhos estreitos e sinuosos que se organizam de acordo com as condições do terreno acidentado, característica das cidades do período colonial, cria largos que valorizam as edificações, apresentando-as em diversas perspectivas. A região mantém-se coincidindo com o núcleo de integração, apesar de sua progressiva expansão ao longo do século XX, especialmente no sentido sudoeste.

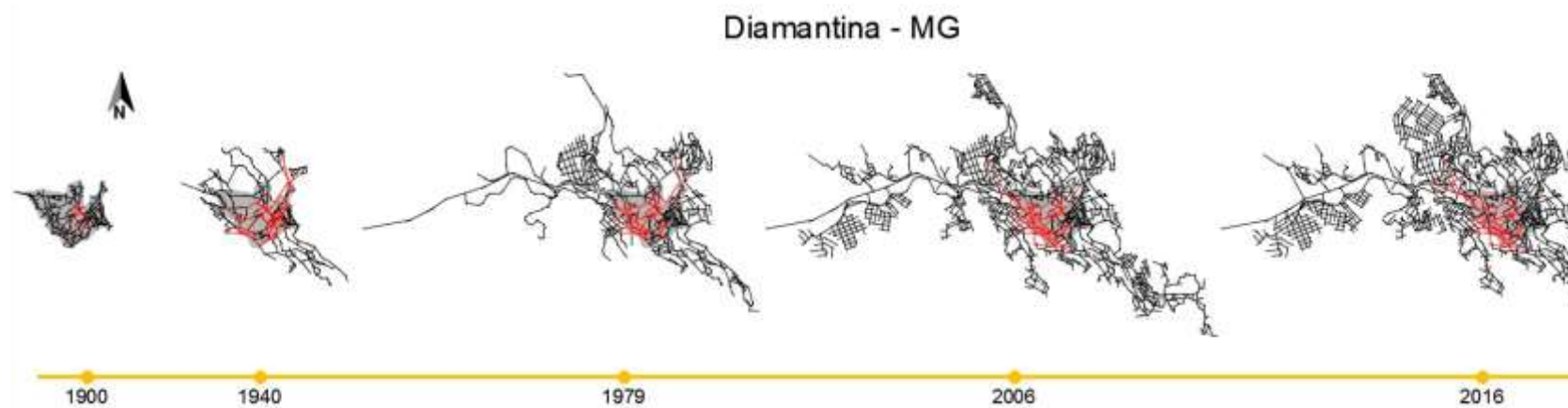


Figura 4.31 – Mapas de expansão urbana da cidade de Diamantina – MG: os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.
Créditos: Raquel Egídio/ Luiz Eduardo Christ.

4.1.6 ICÓ – CE

Icó surge em 1709 às margens do rio Salgado, no estado do Ceará. O povoado é elevado à categoria de vila em 1736 e de cidade em 1842. A atividade inicial predominante era a pecuária, mas, ao longo do tempo, o núcleo urbano se tornou um importante entreposto comercial. A relevância prolongou-se até metade do século XIX, quando a cidade passa por uma epidemia de cólera seguida de uma longa estiagem que, somadas ainda a mudanças nas rotas comerciais no Ceará, levaram-na ao declínio econômico (Figura 4.32).



Figura 4.32 – Vista geral da Cidade de Icó – CE, com destaque para o Largo de Théberge.
Fonte: <http://ico.ce.gov.br/historia/> consultado em 04 de setembro de 2018.

O conjunto arquitetônico e urbanístico de Icó – tombado pelo IPHAN, em 1998 (Figura 4.32) – é considerado o melhor da arquitetura tradicional desenvolvida no Ceará, inclusive no plano popular.

A cidade foi a primeira a receber este tipo de tombamento - conjuntos urbanos protegidos pelo IPHAN - e uma de suas maiores expressões é o centro histórico, que remonta ao período colonial. Formada basicamente por portugueses e franceses, herdou uma rica arquitetura no estilo barroco com características próprias da Região Nordeste e com linhas do neoclássico francês. Durante a exploração do ouro e a produção do charque, nos séculos XVIII e XIX, Icó progrediu como importante entreposto comercial do interior da Província do Ceará (IPHAN, 2017).

O patrimônio arquitetônico não carrega grande relevância de detalhes, entretanto Icó tem um espaço público notável por suas dimensões, o Largo do Théberge (Figuras 4.33 a 4.36), com quase um quilômetro de comprimento (IPHAN, 2017).



Figura 4.33 – Mapa com a delimitação da área tombada pelo IPHAN, na cidade de Icó – CE.
Fonte: IPHAN, 2001.



Figura 4.34– Croqui Igreja Matriz, Icó – CE.
Crédito: Raquel Egídio.



Figura 4.35 – Largo de Théberge, em Icó – CE.
Fonte: <http://ico.ce.gov.br/historia/> consultado em 04 de setembro de 2018.

O Programa Monumenta teve atuação importante na urbanização do Largo do Théberge (Figura 4.36), que concentra importantes monumentos da cidade, como a Igreja Matriz e o Teatro da Ribeira dos Icó. Os investimentos consideraram projetos de urbanização e recuperação de monumentos, além de capacitação e de promoção de atividades econômicas (DIOGO, 2019, p. 172 e 173).



Figura 4.36 – À esquerda, mapa do núcleo de 1790; à direita, imagem de satélite atual. A comparação demonstra as alterações no desenho urbano do Largo de Théberge.
Fonte: Processo 968 – T – 78 e Google Earth[®].

Seu território atual é de 1.871,99 Km². O Censo IBGE 2010 registrou uma população de 65.456 habitantes, com população residente urbana de 30.463

pessoas. A estimativa do IBGE 2017 apontou 67.486 habitantes para o município. O IDH 2010 de 0,606 expressa um desenvolvimento médio.

A cidade atualmente inicia o desenvolvimento da atividade de turismo com 5 estabelecimentos e geração de 2 empregos formais segundo dados do Ministério de Turismo (2016). Icó enquadra-se na região turística do Vale do Salgado e está classificada na categoria D do turismo nacional.



Figura 4.37 – Igreja Matriz de Icó – CE.
Créditos: Manoel Miranda.



Figura 4.38 – Comércio local em Icó – CE.
Fonte: <http://ico.ce.gov.br/historia/> consultado em 04 de setembro de 2018.

Icó, implantada às margens do rio Salgado, avançou sobre uma topografia plana, o que dialoga com um traçado predominante ortogonal, progressivamente mantido nas expansões. O núcleo de integração se expande com o tempo, mas

permanece coincidente com o centro histórico desde o primeiro registro, em 1790 (Figura 4.39).

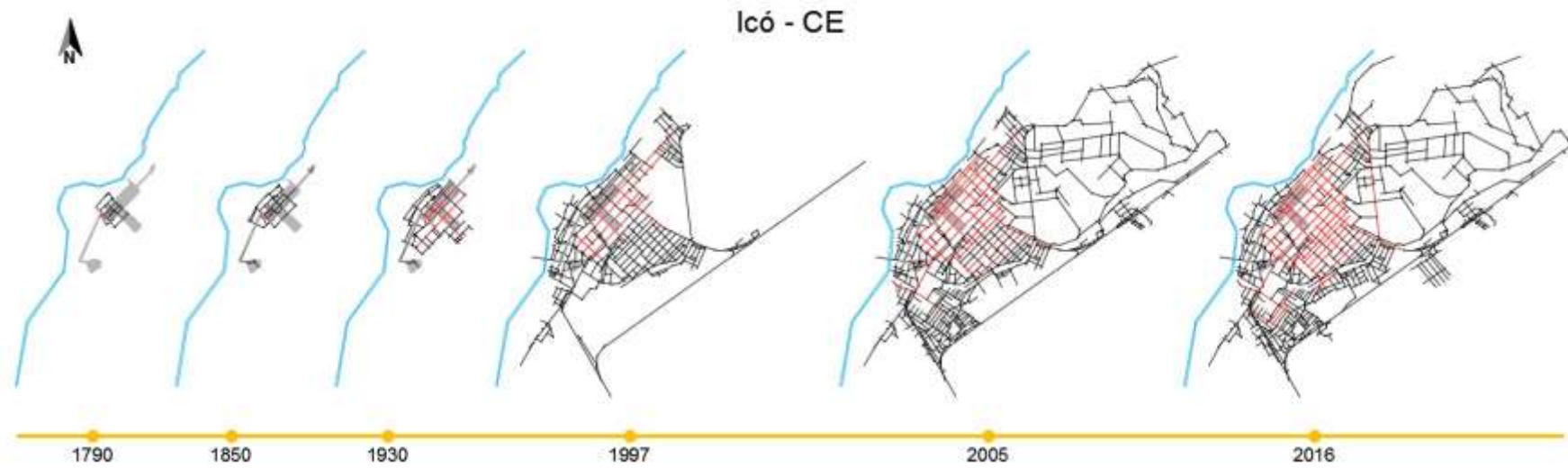


Figura 4.39 – Mapas de expansão urbana da cidade de Icó – CE: em azul o Rio Salgado; os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.
Créditos: Raquel Egídio/ Luiz Eduardo Christ.

4.1.7 LAGUNA – SC

O povoado surgiu em 1678, quando os primeiros bandeirantes chegam à região ocupada por índios. O local se tornou ponto de partida para as expedições mais ao sul do país, pois sua posição era estratégica para acessar o Rio da Prata e abastecer as embarcações. Com a fixação da população em 1714, Laguna é elevada à categoria de vila. A partir de então, segundo o IPHAN (2017), portugueses e paulistas se instalaram na região que, entre 1740 e 1756, adquiriu importância e prosperou. Os primeiros colonizadores, conhecidos como portugueses dos Açores, ocuparam o local, onde pescavam e cultivavam o solo, incentivados pela Coroa Portuguesa (Figuras 4.40 e 4.41).



Figura 4.40 – Parte do acervo edificado do conjunto tombado pelo IPHAN na Rua Gustavo Richard, em Laguna – SC.

Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/galeria/detalhes/314?eFototeca=1>, consultado em 04 de setembro de 2017.



Figura 4.41 – Vista aérea da área tombada de Laguna – SC.

Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/galeria/detalhes/314?eFototeca=1>, consultado em 04 de setembro de 2017.

Laguna é conhecida por ter testemunhado importantes momentos da revolução de Farroupilha (1835 – 1845), justamente pela localização estratégica com acesso ao mar, por isso a economia local desenvolveu-se historicamente atrelada às atividades portuárias. Em 1950, o declínio do porto, a construção da BR-101 e a abertura ao tráfego da ponte rodoviária da Cabeçada deslocaram “o polo econômico da região sul de Laguna para outros municípios, como por exemplo, Tubarão” (IPHAN, 2017). Atualmente o município baseia sua economia na produção pesqueira e em pequenas indústrias de confecções e processamento

da fécula de mandioca e arroz. Há também atividade turística se integrando à região dos “Encantos do Sul”.

Segundo o Ministério do Turismo (2016), Laguna recebeu 5.677 turistas internacionais e 93.533 nacionais, tendo registrado 19 estabelecimentos e 153 empregos ligados à atividade (Figura 4.42).



Figura 4.42 – Museu Anita Garibaldi, em Laguna - SC.
Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/397/>, consultado em 04 de setembro de 2017.

No centro histórico de Laguna – tombado pelo IPHAN, em 1985 (Figura 4.43) –, o legado da colonização açoriana resultou em um belo conjunto arquitetônico:

Edificações carregadas de decorações, vidros desenhados e ferros importados: o telhado arrematado com platibandas ornamentais,

balaustradas, e calha para escoar a água das chuvas, além de paredes construídas com tijolos e cal, dando maior precisão e diminuindo a espessura. Estes novos elementos marcaram fortemente o patrimônio arquitetônico de Laguna (IPHAN, 2017).



Figura 4.43 – Área tombada de Laguna – SC.
Fonte: IPHAN, 2001.

A manutenção das características do centro histórico, tanto do conjunto arquitetônico e paisagístico, como de núcleo central da urbe, manteve-se apesar das pressões do “progresso” que chegaram com a construção da BR 101. A salvaguarda foi resultado das leis de tombamento municipal e federal (IPHAN, 2001).

No que diz respeito aos investimentos recentes, recebeu intervenções do PAC Cidades Históricas na requalificação urbanística do centro histórico – 1a. Etapa (Rua Raulino Horn e Largo do Rosário); restauração da Casa de Anita Garibaldi, do Sobrado da Sociedade Musical Carlos Gomes; da Casa Candemil – Arquivo Público Municipal; Antiga Subestação de Energia; Casarão da Sociedade Recreativa; Clube Congresso; Antiga Estação Ferroviária e agenciamento do entorno; e Casarão do Clube Blondin. O PAC também teve papel relevante na fase final da restauração do Casarão do Clube União Operária e anexo (IPHAN, 2017).

Atualmente Laguna pertence à Região Metropolitana de Tubarão – SC, contudo está classificada como área de expansão metropolitana, segundo o Observatório das Metrôpoles⁸¹, e mantém uma posição de isolamento territorial (Fig. 4.44).

Seu território atual é de 336,39Km². O Censo IBGE 2010 registrou uma população de 51.562 habitantes, com população residente urbana de 40.655 pessoas. A estimativa do IBGE 2017 apontou uma perda populacional estimando 45.311 habitantes para o município. O IDH 2010 de 0,752 representa um alto índice.

A cidade de Laguna está implantada numa posição estratégica para a atividade portuária, expandindo-se para o mar e, num segundo momento, para o continente em direção à BR 101. A condição topográfica interfere na

configuração espacial da malha, resultando em vazios, que são produtos das linhas de água e dos morros. O traçado é fragmentado.



Figura 4.44 – Região Metropolitana de Tubarão – SC: Laguna está isolada da área conurbada, o que também é produto de sua posição geográfica.

Fonte: Google Earth[®].

A cidade desenvolve o turismo de sol e praia, além do cultural, estando classificada na categoria C do MTur, integrando a região turística dos Encantos do Sul. Em 2016 a cidade recebeu 5.677 visitantes brasileiros e 93.533 visitantes estrangeiros.

O centro histórico conserva o núcleo de integração até a década de 1960. Com o declínio da economia portuária e a ampliação do transporte rodoviário,

⁸¹ Informação disponível em: http://www.observatoriodasmetrosoles.ufrj.br/metrodata/ibrm/ibrm_tubarao.htm, consultado em 12 de maio de 2017.

incluindo a construção da ponte, o núcleo de integração começa a se deslocar em 1970; em 2016 o centro histórico já não possuía nenhum dos eixos mais integrados do sistema (Figura 4.45).

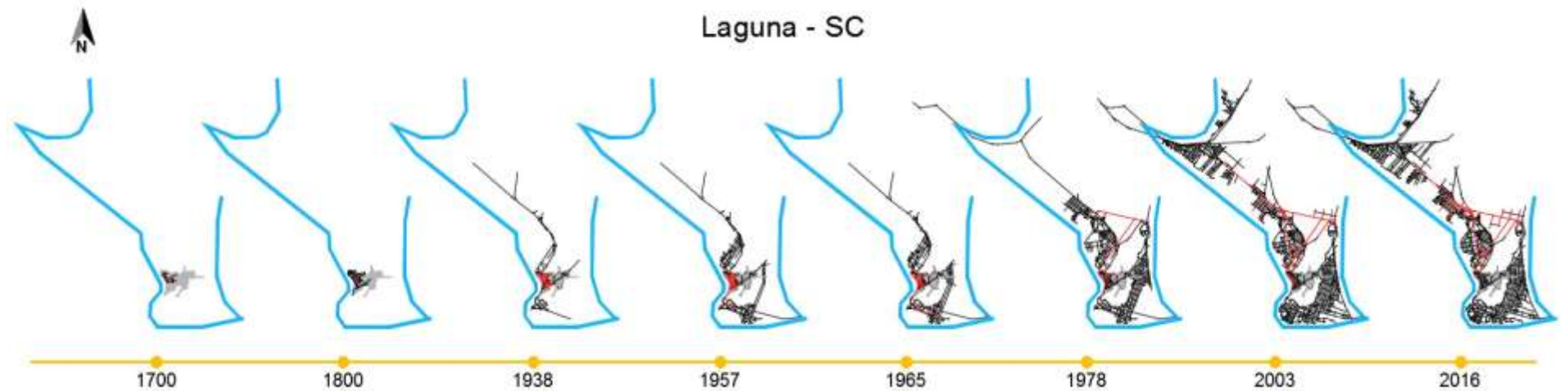


Figura 4.45 – Mapas de expansão urbana da cidade de Laguna – SC: em azul o Oceano Atlântico (direita) e a Lagoa do Imaruí (esquerda); os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.

Créditos: Raquel Egídio/ Luiz Eduardo Christ.

4.1.8 LAPA – PR

O povoado surgiu em 1731, como apoio aos tropeiros que usavam o Caminho das Tropas ou Caminho de Viamão. Em 1797, passou a distrito, com a denominação de Vila Nova do Príncipe e, em 1806, foi elevado à categoria de vila e desmembrado de Curitiba. Em 1872, a vila recebeu foros de cidade, com o nome de Lapa (Figura 4.46).



Figura 4.46 – Parte do acervo edificado do conjunto tombado pelo IPHAN, Lapa – PR.
Fonte: <http://www.comendochucruteesalsicha.com.br/um-dia-na-lapa-parana/>, consultado em 04 de setembro de 2017.

O conjunto urbano da cidade foi tombado em 1992 pelo IPHAN (Figuras 4.47 e 4.48). O centro histórico apresenta aspectos urbanísticos comuns às cidades implantadas ao longo do antigo caminho das tropas entre o sul do Brasil Colônia e São Paulo: conformação linear com ruas estruturadas paralelamente ao Caminho das Tropas, interligadas por travessas de largura reduzida. Os imóveis seguem vários estilos, como luso-brasileiro, arquitetura do imigrante e edificações ecléticas, marcadas pela escala e volumetria (IPHAN, 2017).



Figura 4.47 – Área tombada pelo IPHAN em Lapa – PR.
Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/galeria/detalhes/277?eFototeca=1>, consultado em 04 de setembro de 2017.

No ano de 2006, o Programa Monumenta selecionou a cidade como lugar potencial para receber investimentos federais para restauro e requalificação. Apesar disso, não foi encontrado registro da atuação do programa na cidade.



Figura 4.48 – Igreja Matriz de Lapa – PR.
Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/587>, consultado em 04 de setembro de 2017.

A cidade pertence à Rota do Pinhão e, no ano de 2016, recebeu 20.997 visitantes, estando classificada na categoria D. O lugar possui 5 estabelecimentos e 15 empregos vinculados ao turismo (MTur, 2006).

Lapa pertence à Região Metropolitana de Curitiba – PR, criada pela lei complementar federal 14/1973, com agregação ocorrendo pela lei estadual nº 13.512/2002, embora não exista conurbação (Fig. 4.49).

Seu território atual é de 2.093,86 Km². O Censo IBGE 2010 registrou uma população de 44.932 habitantes, com população residente urbana de 27.222 pessoas. A estimativa do IBGE 2017 apontou 48.067 moradores para o município. O IDH 2010 de 0,706 representa um alto índice.



Figura 4.49 – Região Metropolitana de Curitiba – PR, com indicação da cidade de Lapa isolada da área conturbada.
Fonte: Google Earth®.

Não foram encontrados dados suficientes para elaboração dos estudos de expansão urbana de Lapa – PR: apenas o mapa contemporâneo foi produzido.



Figura 4.50 – Casa Lacerda, em Lapa – PR.
Crédito: Raquel Egídio.

4.1.9 LENÇÓIS – BA

O povoado de Lençóis surgiu em 1845, com a descoberta de diamantes nos rios da Chapada Diamantina. Em 1856 a localidade foi desmembrada do município de Santa Isabel do Paraguaçu (atual Mucugê) e transformada na Comercial Vila de Lençóis. Mais tarde, em 1864, foi elevada à categoria de cidade (Figura 4.51).



Figura 4.51 – Praça Horácio de Matos, em Lençóis – BA.
Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/galeria/detalhes/206?eFototeca=1>, consultado em 06 de setembro de 2017.

A ocupação do território aconteceu às margens do rio Lençóis, em função da topografia:

A povoação se formou a partir de dois núcleos: o Serrano e São Félix, locais onde se iniciaram, simultaneamente, a lavra diamantífera para, em seguida, se juntarem em uma única área urbana. O núcleo de Serrano situava-se em ponto elevado, à margem de uma corredeira do rio, deslocando-se à medida que o arraial se consolidava em direção à atual Praça Horácio de Matos, de topografia mais amena, de encontro ao outro núcleo, na margem oposta do rio (IPHAN, 2017).

O traçado das ruas surgiu a partir da Igreja de Nossa Senhora da Conceição e da ponte de ligação entre os núcleos instalados em ambos os lados do rio, desenvolvendo-se numa trama irregular adaptada à topografia e marcada por pequenas praças e largos (Figuras 4.52 e 4.53).

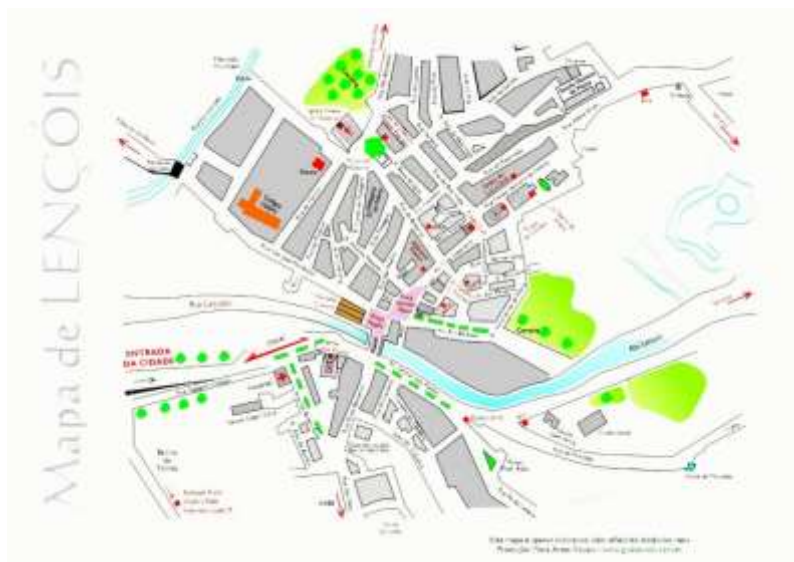


Figura 4.52 – Mapa turístico da cidade de Lençóis – BA, com indicação do traçado urbano. Fonte: <https://mapasblog.blogspot.com.br/2011/02/mapas-da-chapada-diamantina-ba.html>, consultado em setembro de 2017.



Figura 4.53 – Via inclinada (antiga Rua do Rosário) com destaque, na parte superior, para a Igreja Nossa Senhora do Rosário, em Lençóis – BA. Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/galeria/detalhes/206?eFototeca=1>, consultado em 02 de outubro de 2017.

O município chegou a ser o maior produtor mundial de diamantes no século XIX e a terceira cidade mais importante da Bahia, como entreposto comercial. Nessa

época surgiram os primeiros sobrados e as construções mais relevantes, edificados com diferentes técnicas. Verifica-se, entretanto, o predomínio do adobe e da pedra, e estruturas independentes de madeira com vedação em taipa de mão, e o colorido das alvenarias e esquadrias. “A arquitetura civil tem uma importância maior que a religiosa, e não existe apenas um monumento dominante no conjunto tombado” (IPHAN, 2017).

A descoberta de novas fontes de diamantes na África do Sul, somada ao esgotamento dos veios na região, levaram ao declínio da economia local em apenas 25 anos (1871). A plantação de café e a extração do carbonato conduziram as outras fases do desenvolvimento econômico. Atualmente, o turismo baseado nos atrativos da Chapada Diamantina e do patrimônio edificado é a base da economia local.

Em 1973 o IPHAN procedeu o tombamento do conjunto arquitetônico e paisagístico de Lençóis (Figuras 4.54 e 4.55). Segundo o Instituto, “o conjunto é bastante rico e interessante, tendo conservado muito das suas características originais, além de estar situado em uma região de serras, na área do Parque Nacional da Chapada Diamantina” (IPHAN, 2017).

A chapada é um atrativo importante para o turismo local, classificado pelo Mtur (2016) na categoria B. O lugar possui 32 estabelecimentos de turismo e gera 180 empregos. Em 2016 recebeu 17.032 visitantes nacionais e 89.715 visitantes estrangeiros.

Lençóis possui território atual de 1.283,328Km². O Censo IBGE 2010 registrou uma população de 10.368 habitantes, com população residente urbana de 8.037

pessoas. A estimativa do IBGE 2017 apontou 11.636 habitantes para o município. O IDH 2010 do município é de 0,623, ou seja, índice médio.

Não foram encontrados dados suficientes para elaboração dos estudos de expansão urbana da cidade de Lençóis - BA.



Figura 4.54 – Mercado Municipal às margens do rio Lençóis.

Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/galeria/detalhes/206?eFototeca=1>, consultado em 02 de outubro de 2017.

O Programa Monumenta atuou, em 2008, na revitalização urbanística da avenida Nosso Senhor dos Passos e da ponte sobre o rio Lençóis. Patrocinou, além disso, projetos como *Projeto Mulheres que Acreditam: qualificação para produção de artesanato* e *Cooperativa Grãos de Luz e Grió: educação ambiental e reciclagem*. Obras pontuais no Mercado Público Municipal, na Casa de Cultura Afrânio Peixoto, nas Igrejas Nossa Senhora do Rosário e Nosso Senhor dos Passos, na

Antiga e na Nova Sede da Prefeitura Municipal, na biblioteca pública, no arquivo público e na sede do IPHAN também foram realizadas (DIOGO, 2009, p. 136).



Figura 4.55 – Croqui vista dos edifícios da Praça Horácio de Matos, em Lençóis – BA.
Crédito: Raquel Egídio.

4.1.10 MARIANA – MG

A cidade de Mariana surgiu a partir das expedições dos bandeirantes em 1696. Em 1711 o núcleo urbano foi elevado à categoria de vila, conformando-se como primeira vila e primeira capital de Minas Gerais. Mariana foi elevada à categoria de cidade em 1745, com tombamento pelo IPHAN datado de 1945 (figuras 4.56 e 4.57).



Figura 4.56 – Igreja São Francisco de Assis (esquerda) e Igreja Nossa Senhora do Carmo (direita) em Mariana – MG.
Crédito: Raquel Egídio.

Segundo Diogo (2019, p. 231), Mariana é a única cidade colonial mineira com traçado planejado e com desenho regular, diferenciando-se dos demais assentamentos do período do ouro. O IPHAN (2017) revela que o “traçado urbano policêntrico – pontilhado por igrejas, Passos da Paixão e chafarizes –

revela o efeito cênico típico da estética barroca de influência portuguesa”. A planta original foi elaborada pelo arquiteto português José Fernandes Pinto Alpoim.



Figura 4.57 – Área tombada da cidade de Mariana – MG.
Fonte: IPHAN (2001).

O desenvolvimento econômico da cidade sempre esteve ligado à mineração. Se, no momento inicial, o foco esteve na extração aurífera, posteriormente, com a escassez do minério e desde a década de 1960, o minério de ferro tem mantido a economia da cidade, juntamente com o turismo integrado à Rota do Ouro.

As Igrejas do centro histórico de Santa Rita Durão registram a euforia provinda da economia do ouro. A ornamentação interna, que conta inclusive com obras de Aleijadinho, talvez seja o elemento mais destacável dessas construções (IPHAN, 2001, Ficha 69).

O crescimento urbano, entretanto, tem afetado a integridade do sítio. No Caderno Técnico 5 do IPHAN (2001) já havia registro da ocupação nas encostas interferindo na leitura visual da paisagem urbana e da falta de programas de manutenção e conservação das edificações. Assim, o Programa Monumenta (2006) e o PAC (2013) vieram para somar ações de restauro, com o objetivo de qualificar a cidade de Mariana.

O Monumenta atuou intervindo nas Praças Claudio Manoel (praça da Sé), São Pedro dos Clérigos (Figura 4.58), Minas Gerais, Tancredo Neves, Dom Silvério, Barão de Camargo e Santo Antônio. As obras do PAC Cidades Históricas incluíram a restauração de um conjunto de edifícios: Catedral da Sé de Nossa Sra. da Assunção, Casa Capitular – Museu de Arte Sacra, Igreja de São Francisco de Assis, Casa do Conde de Assumar – Museu do Imaginário, Casarão dos Moraes, Capela de Santo Antônio e requalificação do largo adjacente, Capela de Nossa Senhora da Boa Morte e do Centro Cultural do ICHS/Ufop, Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos (implantação do Museu Vieira Servas), Antiga Casa de Câmara e Cadeia – Câmara de Vereadores, Sobrado da Rua Direita, Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição, Igreja de São Caetano, Igreja Matriz de Bom Jesus do Monte, Igreja de Santana, Igreja Nossa Senhora das Mercês, Capela de Nossa Sra. Rainha dos Anjos/Arquiconfraria de São Francisco, Sobrado da Prefeitura, Teatro

Municipal, Capela Santo Antonio Pompeu, Casarão do Museu do Ouro e anexo, Casarão do Conselho de Arte, Igreja de São Francisco, Igreja Nossa Sra. do Rosário e Capela do Pilar, Requalificação da Antiga Prefeitura – Centro Cultural/Artesanato, Largo São Francisco e Largo do Rosário. Além disso, a ação considerou a requalificação urbanística da Rua Dom Pedro II.



Figura 4.58 – Igreja São Pedro dos Clérigos, em Mariana – MG.
Crédito: Valério Medeiros.

Seu território atual é de 1.194,21 Km². O Censo IBGE 2010 registrou uma população de 54.219 habitantes, com população residente urbana de 47.642

peças. A estimativa do IBGE 2017 apontou 59.857 habitantes para o município. O IDH 2010 de 0,742 representa alto índice.

Mariana está localizada na Rota do Ouro, juntamente com Ouro Preto e Congonhas. Em 2016, a cidade recebeu 36.268 visitantes, com perfil turístico de 24 estabelecimentos e 170 empregados no setor (Figura 4.59), classificada na categoria C.

Não foram encontrados dados com precisão suficiente para a elaboração dos estudos de expansão urbana da cidade de Mariana – MG.



Figura 4.59 – Mapa turístico da cidade de Mariana – MG.
Crédito: Valério Medeiros.

subterrâneo), mobiliário e sinalização turística. Foi executada a restauração dos seguintes edifícios/espços públicos: Teatro Municipal, Casa da Baronesa, Casa do Gonzaga, Casa do Folclore, Igreja Antônio Dias e ponte com mesmo nome, Capela das Dores, Terminal de Integração, Casa dos Inconfidentes, Casarão Rocha Lagoa e Solar Baeta Naves (DIOGO, 2019, p. 240 e 241).



Figura 4.62 – Igreja São Francisco de Assis, em Ouro Preto – MG.
Créditos: Raquel Egídio e Luiz Eduardo Christ.



Figura 4.63 – Vista geral da cidade de Ouro Preto, com destaque para a topografia e o desnível dos telhados.
Créditos: Valério Medeiros.

O PAC Cidades Históricas atuou na restauração do Chafarizes do Centro Histórico e nas seguintes edificações: Capela das Dores, Capela do Bom Jesus das Flores, Igreja de Nossa Sra. do Rosário, Capela do Senhor do Bonfim, 5 Passos da Paixão, Capela de São João, Capela de São Sebastião, Capela de Nossa Sra. Piedade, Capela de Santana, Igreja Matriz de São Bartolomeu, Igreja Matriz de Santo Antônio, Igreja de São Francisco de Paula, Igreja de São Francisco de Assis (Figura 4.59), Igreja Matriz de Nossa Sra. da Conceição, Igreja de Nossa Senhora das Mercês e Misericórdia e Igreja de Bom Jesus de Matosinhos. Também foi procedida a requalificação urbanística do

entorno da Capela do Padre Faria (Nossa Sra. do Rosário dos Pretos) (IPHAN, 2017).

Os dois programas, com atuação de 2006 a 2013, foram úteis não somente para o restauro de monumentos, mas também para ações de requalificação urbana contribuindo com projetos voltados para a oferta de uma melhor infraestrutura (Figura 4.64).



Figura 4.64 – Ladeira típica de Ouro Preto – MG, dia de evento religioso.
Créditos: Valério Medeiros.

O traçado da cidade se acomoda à topografia acidentada dos vales e morros, configurando um desenho irregular das vias, que parecem reproduzir as curvas de nível. As edificações civis, caracterizadas como sobrados, consolidam a

paisagem, que ainda hoje não sofreu alteração de escala, mantendo-se fiel aos cenários dos séculos XVIII e XIX. “Seu traçado urbano colonial mantém-se intacto e o mesmo ocorre com os exemplares da arquitetura religiosa e civil mais expressivos, e as suas obras de arte preservadas” (DIOGO, 2009, p. 241) (Figura 4.63).



Figura 4.65 – Igreja Nossa Senhora dos Pretos, Ouro Preto – MG.
Créditos: Valério Medeiros.

Apesar da riqueza do conjunto, segundo a descrição IPHAN (ficha 60, 2001), a cidade de Ouro Preto passa por um processo de crescimento e adensamento desordenados, sem controle de legislação urbanística.

Sobre a área tombada, entretanto, não se verificou abandono de imóveis em razão da valorização: há tendência, entretanto, de substituição de uso residencial para o de serviços, com aumento do número de pousadas, restaurantes, etc. Apesar do crescimento desordenado, a cidade possui o centro histórico ativo, conservando o núcleo de integração desde sua origem ainda no século XVII (Figura 4.66).

O turismo é uma atividade econômica importante para Ouro Preto, envolvendo 71 estabelecimentos e 531 empregos diretos. Em 2016 recebeu 28.384 turistas internacionais e 230.970 turistas nacionais, sendo classificada na categoria B. Seu território atual é de 1.245,86 Km². O Censo IBGE 2010 registrou uma população de 70.281 habitantes, com população residente urbana de 61.120 pessoas. A estimativa do IBGE 2017 apontou 74.659 habitantes para o município. O IDH 2010 de 0,741 representa um alto índice de desenvolvimento humano.

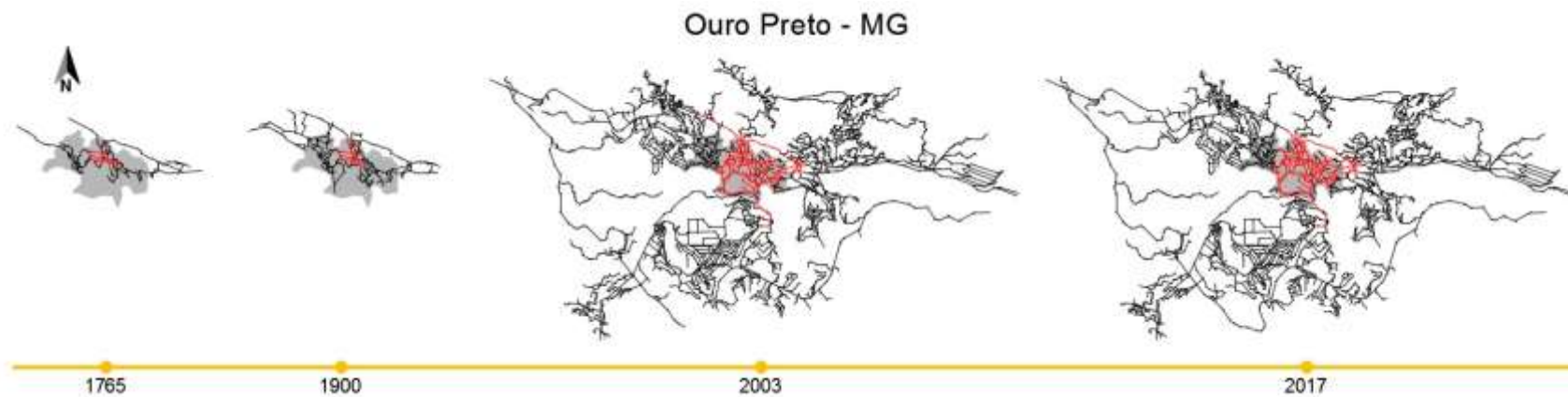


Figura 4.66 – Mapas de expansão urbana da cidade de Ouro Preto: os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.
Créditos: Raquel Egídio/ Luiz Eduardo Christ.

4.1.12 PARATY – RJ

Os primeiros colonizadores portugueses chegaram no início do século XVI à região onde hoje se assenta Paraty, então ocupada pelos índios. As primeiras dados que fazem referência ao início da cidade são de 1667 (Figura 4.67). No primeiro momento, a economia se destacou pela produção de cana-de-açúcar.



Figura 4.67 – Arquitetura colonial de Paraty – RJ.
Fonte: <http://www.dicasdeumacarioca.rio/paraty-para-todos/>, consultado em 28 de setembro de 2017.

Com a descoberta do ouro em Minas Gerais, o local era o único ponto de transposição da Serra do Mar, tornando-se passagem obrigatória aos que seguiam da região Norte do país em direção ao ouro (IPHAN, 2017). A cidade teve o início de sua história marcada, portanto, pela posição estratégica que

“funcionou como entreposto comercial utilizado para a entrada de mercadorias e escravos, e porto para o escoamento do ouro vindo de Minas Gerais e, posteriormente, para o café do Vale do Paraíba (estados do Rio de Janeiro e São Paulo)” (IBGE, 2017) (Figura 4.68).



Figura 4.68 – Área de influência do centro histórico de Paraty – RJ.
Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/galeria/detalhes/410?eFototeca=1>, consultado em 28 de setembro de 2017.

Paraty foi anexada à Capitania do Rio de Janeiro em 1827, e elevada à categoria de vila em 1836, com conversão em cidade em 1844. Ao longo de sua história,

foi o surgimento de novos caminhos e rotas que reduziram a importância estratégica do porto e acabaram por isolar o assentamento.

Somente na década de 1970, com a construção da rodovia Rio-Santos, Paraty voltou a se integrar à economia da região. Atualmente, segundo o IPHAN (2017), a cidade é um destino turístico reconhecido nacionalmente por seu patrimônio histórico e cultural, pertencendo à região da Costa Verde (Figura 4.70).

O conjunto arquitetônico e paisagístico da cidade de Paraty foi tombado pelo IPHAN em 1958. Em 1966 o município recebeu o título de Monumento Nacional e um novo tombamento foi realizado em 1974, para incluir o entorno do conjunto arquitetônico e paisagístico do município (Figura 4.69).



Figura 4.69 – Mapa Turístico de Paraty – RJ.

Fonte: <http://www.dicasdeumacarioca.rio/paraty-para-todos/>, consultado em 28 de setembro de 2017.



Figura 4.70 – Cidade de Paraty – RJ e a presença da mata Atlântica e do mar.

Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/galeria/detalhes/410?eFototeca=1>, consultado em 28 de setembro de 2017.

A cidade possui o traçado em xadrez e o conjunto urbano e paisagístico descrito pelo IBGE Cidades (2017) como:

Seus logradouros formam uma trama quase ortogonal e as ruas paralelas à praia possuem um formato arqueado. As construções, alinhadas umas encostadas às outras, compõem massa edificada compacta que envolve, inteiramente, os quarteirões e lhes empresta monumentalidade, apesar das limitadas dimensões. A

arquitetura dominante na cidade é característica da segunda metade do século XVIII e primeiras décadas do século XIX.

Na paisagem urbana, predominam as casas térreas ou assobradadas dos prédios comerciais ou mistos. É marcante a presença da Mata Atlântica ao redor da cidade. No ano de 2006, o Programa Monumenta selecionou Paraty como lugar potencial para receber investimentos federais para restauro e requalificação dos espaços. Contudo, não foi encontrado registro da atuação do programa na cidade. O mesmo ocorre para o PAC Cidades Históricas.

Paraty faz parte da região turística Costa Verde e está na categoria A do Ministério do Turismo, sendo, assim, um destino consolidado. Possui 130 estabelecimentos com 738 empregos gerados para o setor. Em 2016 recebeu 124.891 turistas estrangeiros e 488.663 turistas brasileiros (MTur, 2016).

Paraty possui território atual de 925,39 Km². O Censo IBGE 2010 registrou uma população de 37.533 habitantes, com população residente urbana de 27.689 pessoas. A estimativa IBGE 2017 apontou 41.454 habitantes para o município. O IDH 2010 de 0,693 representa um índice médio desenvolvimento humano.

Na Figura 4.68, a expansão urbana da cidade demonstra que, até a década de 1970, a mancha se mantém compacta, com o núcleo de integração justaposto ao centro histórico. Após esse período, a cidade passa por grande crescimento, o que promove o deslocamento do núcleo de integração para a Avenida Roberto Silveira e entorno. Porém, no mapa de 2017, observa-se o retorno de um eixo de elevada integração para o centro histórico e entorno (Figura 4.71).

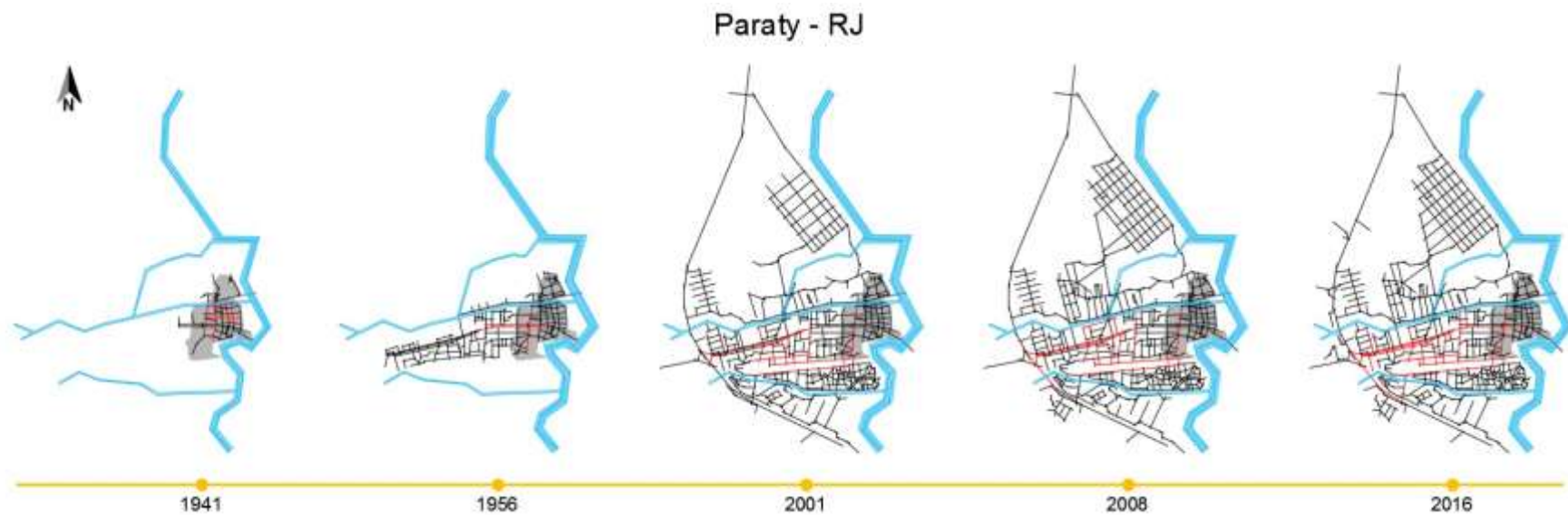


Figura 4.71 – Mapas de evolução urbana da cidade de Paraty – RJ: em azul, à direita, está o Oceano Atlântico; os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.

Créditos: Raquel Egídio/ Luiz Eduardo Christ.

4.1.13 PENEDO – AL

O primeiro sítio urbano de Penedo data de 1557 (DIOGO, 2009, p. 112), entretanto o povoado só foi oficialmente fundado em 1615, com o recebimento de uma sesmaria por Cristóvão da Rocha (IPHAN, 2017). Em 1636 foi elevado à Vila do Penedo de São Francisco. Invasa por tropas holandesas lideradas por Maurício de Nassau, em 1637, para garantir a exclusividade do acesso ao continente pelo rio São Francisco, a vila só voltaria ao domínio português após oito anos (IPHAN, 2017). Em 1842, elevada à categoria de cidade, passou a ser chamada apenas Penedo (Figura 4.72).



Figura 4.72 – Vista da cidade de Penedo – AL, às margens do Rio São Francisco.

Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/galeria/detalhes/177?eFototeca=1>, consultado em 01 de outubro de 2017.

A cidade está localizada no Estado de Alagoas, a 170km de Maceió, na entrada do rio São Francisco. A localização estratégica foi fator fundamental para o estabelecimento do assentamento e motivadora das ocupações pelos holandeses, que ficaram na região até 1645. O traçado da cidade “desenvolveu-se a partir da orla, com as principais vias implantadas paralelamente ao rio ou radialmente em direção à praça central da cidade, condicionadas pela topografia e acidentes geográficos, como a lagoa Catarinho” (DIOGO, 2009, p. 113).

A economia local foi marcada por dois momentos: (1) na segunda metade do século XVIII, com a criação de gado, e (2) no século XIX, pelo ressurgimento das indústrias de açúcar. Desde 1990 Penedo tem obtido crescimento na visitação por turistas, atraídos pelo patrimônio histórico e cultural acumulado desde a época da colonização.

A cidade desenvolve a atividade turística integrada à região dos Caminhos de São Francisco, classificando-se na categoria C do MTur. Possui 7 estabelecimentos com 61 empregos gerados e visitação de 89.715 turistas (MTur, 2016).



Figura 4.73 – Edifícios emblemáticos de Penedo – AL: 1. Convento dos Franciscanos ou Residência Maria dos Anjos e Cruzeiro de Pedra; 2. Igreja de N. Sra. da Corrente; 3. Igreja de São Gonçalo Garcia dos Homens Pardos.
Fonte: IPHAN (2001, Ficha 43).

“Do acervo arquitetônico fazem parte casarões, igrejas, conventos e casas térreas, em vários estilos. O colonial predomina, mas há elementos do barroco, do rococó, do neoclássico e do *art nouveau*” (DIOGO, 2009, p. 113). A cidade tem o seu patrimônio mantido, o que rendeu o tombamento pelo IPHAN em 1996.

Segundo o IPHAN (2001, ficha 43), “na área tombada ocorre o crescimento ordenado, tendo como referência o Tombamento Federal e sua Legislação. Não

existe abandono significativo de imóvel. O solo é ocupado com uso residencial, comercial e comercial/residencial. Há tendência de substituição do uso residencial para comercial na orla ribeirinha”.

O Programa Monumenta, a partir de 2008, atuou na realização de obras em espaços públicos da orla do rio São Francisco, bem como em monumentos, como as Igrejas de Nossa Senhora da Corrente e de São Gonçalo Garcia (Figura 4.74), no Mercado Público, no Pavilhão da Farinha e na Casa de Aposentadoria.

O PAC Cidades Históricas, a partir de 2013, atuou na restauração dos seguintes edifícios: Teatro Sete de Setembro, Cine Penedo, Casarão do Montepio dos Artistas, Círculo Operário – Escola de Santeiros, Casarão da Biblioteca de Penedo, Galpões da orla do rio (implantação da Escola Náutica, Oficina e Marina Pública), Casa São Francisco (implantação do Conservatório de Música), Chalet dos Loureiros (implantação do Centro de Referência do São Francisco). Espaços públicos também foram requalificados, como o Largo de São Gonçalo e o Cais da Marina de Penedo. O PAC também foi responsável pela implantação do Museu de Lapinhas e Religiosidade (Igreja de São Gonçalo) (Figura 4.74).



Figura 4.74 – Igreja São Gonçalo Garcia, em Penedo – AL.
Fonte: <https://sipealpenedo.wordpress.com/templos/igrja-de-s-goncalo-garcia-dos-homens-pretos/>, consultado em 01 de outubro de 2017.

O território atual de Penedo é de 689,875Km². O Censo IBGE 2010 registrou uma população de 60.378 habitantes, com população residente urbana de 45.020 pessoas, sendo considerado de pequeno porte. A estimativa IBGE 2017 apontou 64.497 habitantes para o município. O IDH 2010 de 0,630 representa índice médio de desenvolvimento humano.

Não foram encontrados dados para confecção dos mapas de expansão urbana de Penedo - AL



Figura 4.75 – Croqui da Igreja Nossa Senhora do Rosário, em Penedo – AL.
Crédito: Raquel Egídio.

4.1.14 SÃO CRISTÓVÃO – SE

Em 1590, após a construção do Forte Cotengiba, ocorreu a fundação do primeiro povoado de São Cristóvão. Depois de algumas mudanças de sítio, a cidade finalmente se estabeleceu às margens do rio Paramopama em 1607. O lugar foi invadido, assaltado e incendiado por tropas holandesas de 1636 e 1645 – período de ocupação. A recuperação foi lenta e teve a arquitetura religiosa como o eixo norteador da nova configuração (Figuras 4.76 e 4.77). Em 1823 São Cristóvão passou à categoria de cidade e capital da recém-criada província de Sergipe. A cidade experimentou uma expansão de residências na parte baixa e de comércio na parte alta, com economia estruturando-se em cana-de-açúcar, criação de gado e produção de algodão, couro, arroz e mandioca.

Em 1855, com a mudança da capital para Aracaju, o município passou por um processo de despovoamento e crise econômica. A cidade voltou a prosperar com o advento da ferrovia e das fábricas de tecido (IPHAN, 2017).



Figura 4.76 – Estudo de fachadas contido no processo de tombamento de São Cristóvão – SE: à esquerda está a igreja matriz.
Fonte: IPHAN - Processo 0785- T -2009.



Figura 4.77 – Convento e Igreja de Santa Cruz, em São Cristóvão – SE.

Fonte: <http://www.sergipeturismo.com/sao-cristovao/>, consultado em 01 de outubro de 2017.

No que diz respeito à relação entre o sítio físico e a cidade, São Cristóvão foi implantada no alto de uma encosta, dividindo-se entre cidade alta e cidade baixa, com traçado determinado pelas construções religiosas. A arquitetura colonial é resultante de um fenômeno singular no Brasil, quando Portugal e Espanha estiveram unidos pela mesma coroa, tendo ambas influências registradas no traçado e na arquitetura da cidade (Figuras 4.78 e 4.79).

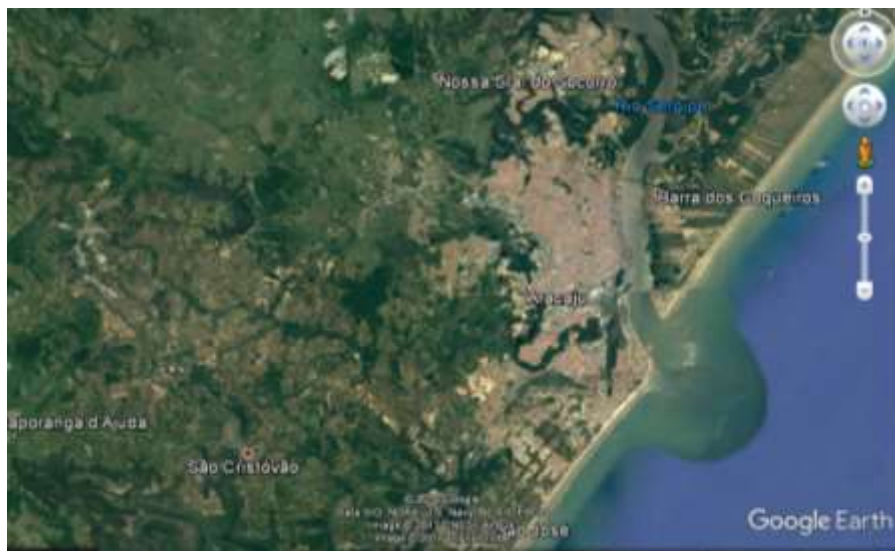


Figura 4.80 – Relação entre São Cristóvão e Aracaju, em Sergipe.
Fonte: Google Earth®.

O território atual da cidade é de 438,037 Km². O Censo IBGE 2010 registrou uma população de 78.864 habitantes, com população residente urbana de 66.665 pessoas. A estimativa do IBGE 2017 apontou 89.232 habitantes para o município. O IDH 2010 de 0,662 revela um médio índice de desenvolvimento humano.

Não foram encontrados dados para elaboração dos mapas de expansão urbana.



Figura 4.81 – Croqui da Convento e Igreja de Santa Cruz, em São Cristóvão – SE.
Crédito: Raquel Egídio.

4.1.15 SÃO JOÃO DEL-REI – MG

O primeiro arraial que daria origem a São João del-Rei (Figura 4.82) surgiu no final do século XVII, motivado pela presença de ouro na bacia do Rio das Mortes. As ocupações ocorreram de maneira dispersa, nas margens opostas ao córrego Lenheiro – “atualmente assinalados pelas igrejas do Senhor dos Montes e de Nossa Senhora das Mercês (margem esquerda) e pela Capela do Senhor do Bonfim (...) (margem direita)” (IPHAN, 2017).



Figura 4.82 – Igreja de São Francisco de Assis, em São João del-Rei – MG.
Fonte: <http://www.matraqueando.com.br/sao-joao-del-rei-minha-ultima-e-saudosa-parada-em-minas-gerais>, consultado em 04 de outubro de 2017.

Em 1713 o arraial é elevado à categoria de vila, passando por um crescimento expressivo e com importantes investimentos em obras civis e religiosas. Em

1719, o desenvolvimento territorial é marcado pela construção da primeira ponte sobre o córrego Lenheiro, possibilitando a integração definitiva das duas partes da vila. O declínio da produção aurífera não significou o fim da vila, que passou a desempenhar importante papel comercial (Figura 4.83), a culminar com a elevação à posição de cidade no início do século XIX.



Figura 4.83 – Rua comercial de São João del-Rei – MG.
Fonte: IPHAN - Processo 68 – T – 38.

A história do lugar também foi marcada pela construção da estrada de ferro (1878-1881) e pela chegada de imigrantes italianos, dedicados à agricultura, e sírios, dedicados ao comércio.

O conjunto arquitetônico e urbanístico de São João del-Rei foi tombado pelo IPHAN, em 1938 (Figura 4.84, 4.85 e 4.86). O tombamento não definiu a delimitação da área urbana a ser preservada, o que apenas aconteceu em 1947:

A sua arquitetura religiosa segue, em sua maior parte, os padrões tradicionais das matrizes mineiras, com a clássica disposição de planta em nave, capela-mor, sacristias e corredores laterais, tendo a fachada organizada em um corpo principal ladeado por duas torres, geralmente de perfil quadrado. Quanto à ornamentação, as igrejas obedecem, principalmente, aos padrões artísticos vigentes em Minas Gerais na segunda metade do século XVIII e início do XIX, correspondendo a composições do gosto rococó (IPHAN, 2017).

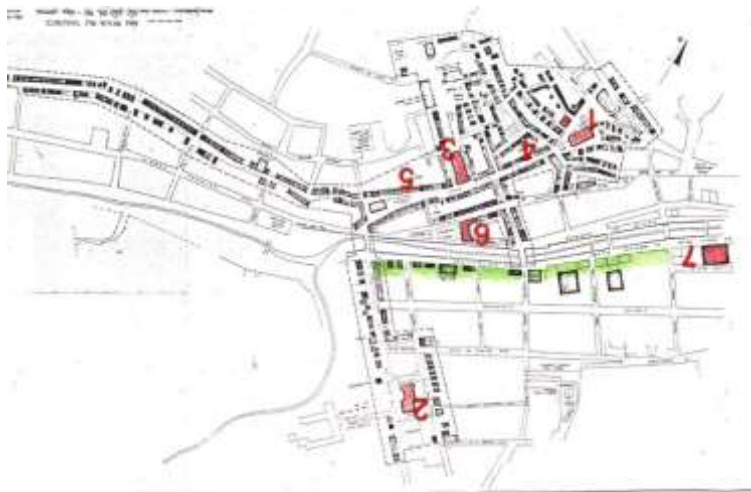


Figura 4.84 – Perímetro de tombamento de São João del-Rei – MG.
Fonte: IPHAN (2001, Ficha 63).



Figura 4.85 – Museu Regional de São João del-Rei – MG.

Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/galeria/detalhes/332?eFototeca=1>, consultado em 04 de outubro de 2017.



Figura 4.86 – Croqui da Igreja São Francisco de Assis, em São João del-Rei – MG.
Crédito: Raquel Egídio.

A cidade atrai turistas para a Trilha dos Inconfidentes: em 2016 foram 166.069 visitantes. O turismo mostra-se, de alguma maneira, estruturado e conta com 35 estabelecimentos e 252 empregos no setor, segundo dados do Ministério do Turismo para 2016 (Figura 4.87), enquadrando a cidade na categoria C.



Figura 4.87 – Confecção do tapete religioso, São João del-Rei – MG.
Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/galeria/detalhes/332?eFototeca=1>, consultado em 04 de outubro de 2017.

Não foi encontrado registro da atuação do Programa Monumenta. As obras do PAC Cidades Históricas foram relevantes para requalificar e restaurar um conjunto de edifícios e espaços: Praça Expedicionários e Chafariz, Igreja Matriz Nossa Sra. do Pilar, Antiga Casa de Câmara e Cadeia – Prefeitura, Casarão de Bárbara Eliodora e acervo do Museu Thomé Pontes del-Rei, Pontes de Pedra da Cadeia e do Rosário, Casa do Barão de SJDR – Antiga sede da Superintendência Estadual de Ensino, Pontes de Ferro do Teatro e da Estação, Igreja de São Gonçalo do Amarante, Igreja do Senhor dos Montes, Igreja do Senhor do Bonfim, Igreja Nossa Sra. do Rosário, Igreja de São Francisco e Igreja de Nossa Sra. do Carmo. Os recursos também foram utilizados na reforma da Biblioteca Municipal Baptista Caetano de Almeida e do Complexo Ferroviário.

O território atual de São João del-Rei é de 1.452,0Km². O Censo IBGE 2010 registrou uma população de 84.469 habitantes, com população residente urbana de 79.857 pessoas. A estimativa do IBGE 2017 apontou 90.263 habitantes para o município. O IDH 2010 de 0,753 representa um alto índice de desenvolvimento humano.

Na Figura 4.89, consta o crescimento da mancha urbana da cidade no sentido nordeste e sudoeste, com expansão maior depois da década de 1970. O centro histórico conserva a característica de núcleo de integração apesar do crescimento. A cidade passa atualmente por um processo de conurbação com o Distrito de Águas Santas e com a cidade de Santa Cruz de Minas – dois centros urbanos menores (Figura 4.88).

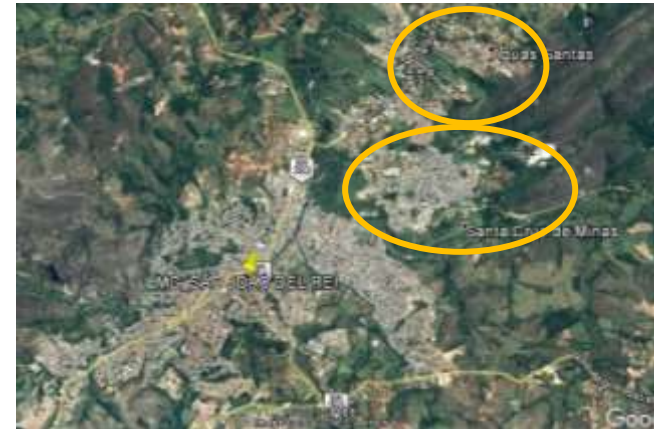


Figura 4.88 – Conurbação de São João del-Rei – MG com o Distrito de Águas Santas e com a cidade de Santa Cruz de Minas.
 Fonte: Google Earth®.

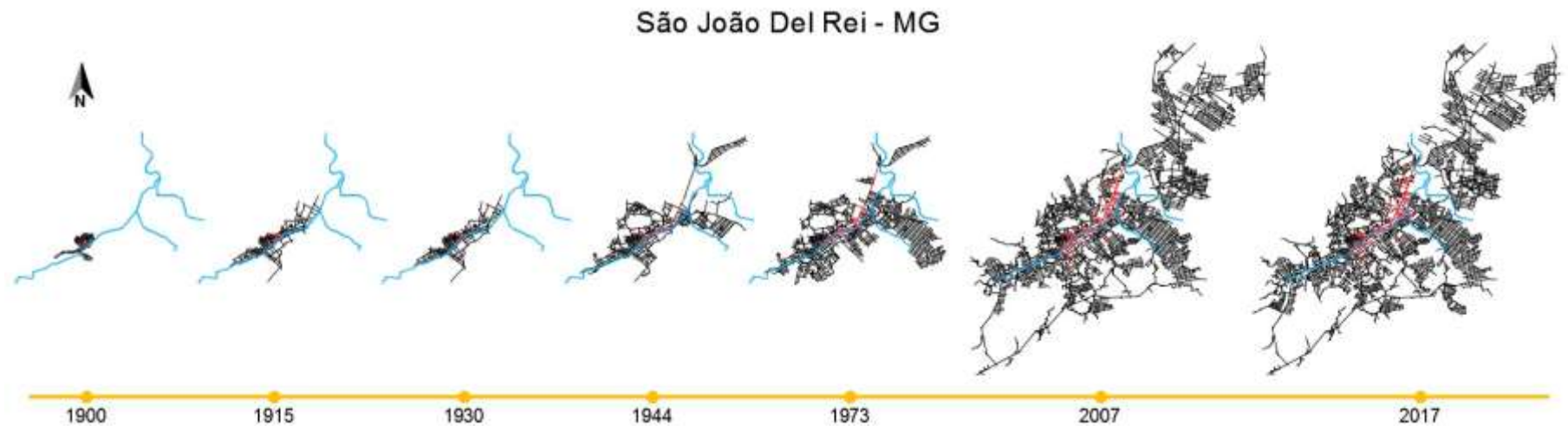


Figura 4.89 – Mapas de expansão urbana da cidade de São João del-Rei: em azul está a rede hídrica, com o Rio das Mortes em destaque; os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.
 Créditos: Raquel Egídio/ Luiz Eduardo Christ.

4.1.16 SERRO – MG

Serro está localizada no estado de Minas Gerais, com fundação em 1703. A cidade experimentou rápida expansão, chegando em 1720 a conformar a Comarca do Serro do Frio, que abrangia inclusive Diamantina. Em 1728, foram encontrados diamantes no Serro do Frio e em 1838 a vila foi elevada à categoria de cidade. Suas minas foram exploradas até início do século XX, quando então a economia passou a ter ênfase na agropecuária (Figura 4.90).



Figura 4.90 – Vista geral da cidade de Serro – MG.
Crédito: Valério Medeiros.

O tombamento do acervo urbano-paisagístico do município data de 1938, protegendo o patrimônio de arquitetura colonial homogênea e com ênfase na ornamentação interna de seus templos, com destaque para a pintura.

As construções religiosas caracterizam-se pela simplicidade das linhas arquitetônicas e o total despojamento decorativo em contraposição à rica decoração do interior, onde a talha dourada e policromada dos retábulos é, às vezes, complementada por pintura de ferro em perspectiva de qualidade excepcional, de gosto rococó (IPHAN, 2017).

A cidade recebeu investimentos do Programa Monumenta em 2007 e do PAC Cidades Históricas em 2013. O programa teve dois eixos de atuação: (1) a requalificação paisagística da rua do Pelourinho, interligando as igrejas de Nossa Senhora da Conceição (Matriz) e do Bom Jesus de Matosinhos, ambas também restauradas e (2) intervenção ligando a praça João Pinheiro ao adro da Igreja de Nossa Senhora do Carmo. Também patrocinou o projeto *Arquitetura da Terra: qualificação profissional em restauro e conservação do patrimônio histórico arquitetônico* (DIOGO, 2019, p. 208,209).



Figura 4.91 – Serro – MG e suas camadas em diferentes níveis para acompanhar a topografia. Ao fundo, Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição.
Fonte: <http://www.guiadoturismobrasil.com/cidade/MG/558/serro>, consultado em 15 de outubro de 2017.

O PAC Cidades Históricas atuou na requalificação urbanística do adro e da escadaria da Igreja de Santa Rita, da Praça Doutor João Pinheiro e da Matriz – Matosinhos. O programa foi relevante para a requalificação arquitetônica do Clube Ivituruy, com a implantação do Centro Cultural de Serro e Centro Administrativo. Também forneceu recursos para a restauração das igrejas de Santa Rita, Nossa Senhora do Rosário, Matriz de Nossa Senhora da Conceição e do Casarão do Museu Casa dos Ottoni. Contribuiu ainda para a implantação do Mercado Municipal do Serro e do Museu Sacro na Igreja de Matosinhos (IPHAN, 2017).

Além do patrimônio histórico, a cidade destaca-se pelos recursos naturais como cachoeira, a nascente do Rio Jequitinhonha e o Parque Estadual do Pico do Itambé. Os tipos de atrativos ambientais se destacam pela configuração topográfica local acidentada, a resultar em um traçado urbano irregular.

A cidade desenvolve o turismo, estando na Região dos Diamantes, com 13 estabelecimentos e 33 empregos no setor. Segundo os dados do Ministério do Turismo (Figura 4.92), em 2016, 5.727 turistas visitaram a cidade, que está classificada na categoria C.



Figura 4.92 – Rua comercial em Serro: traçado sinuoso e vista ao fundo da Igreja de Santa Rita.
Fonte: <http://www.guiadoturismobrasil.com/cidade/MG/558/serro>, consultado em 15 de outubro de 2017.

Seu território atual é de 1.217,81Km². O Censo IBGE 2010 registrou uma população de 20.835 habitantes, com população residente urbana de 12.895 pessoas. A estimativa do IBGE 2017 apontou 21.435 habitantes para o município. O IDH 2010 de 0,656 revela um índice médio de desenvolvimento humano.

Os mapas de expansão urbana revelam o crescimento significativo da mancha depois da década de 1938, com a ocupação das regiões urbanizáveis, adaptando-se à topografia, com traçado irregular, apesar de muitas interseções em “X” (Figura 4.93).

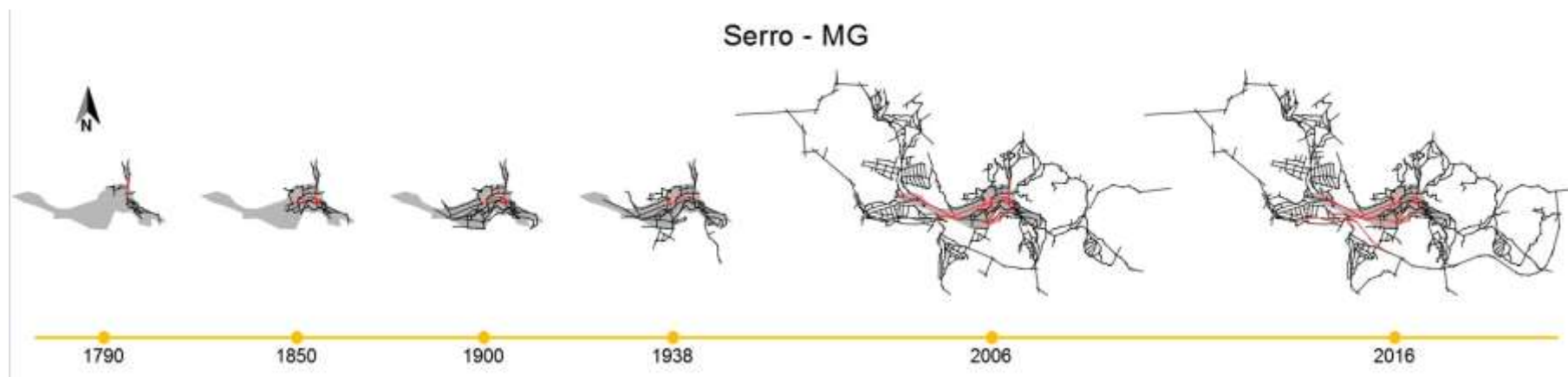


Figura 4.93 – Mapas de expansão urbana da cidade de Tiradentes – MG: em azul está o Rio das Mortes em destaque; os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.

Créditos: Raquel Egídio/ Luiz Eduardo Christ.

4.1.17 TIRADENTES – MG

Os primeiros povoadores das terras do atual município de Tiradentes foram os paulistas, atraídos por cascalhos e manchas de ouro nos montes e na Bacia do Rio das Mortes, descobertos em 1702. O povoado pertenceu a São João del-Rei até 1724, quando passou a ser distrito do município. O desmembramento ocorreu em 1849, com declaração de município em 1860 (Figura 4.94).



Figura 4.94 – Tiradentes – MG, com ruas adaptadas à topografia do terreno.
Crédito: Valério Medeiros.

A ocupação da cidade se concentrou nos terrenos altos e de baixa declividade, entre os córregos e o rio das Mortes, evitando o solo frágil que se abre em voçorocas e as encostas mais íngremes. Nas áreas de baixada, era feita a extração de ouro.

O conjunto arquitetônico e urbanístico de Tiradentes foi tombado em 1938 (Figura 4.87) pelo IPHAN e compreende edificações coloniais e o modo de ocupação da cidade, a incluir o desenho dos lotes e quadras, as relações de cheios e vazios, assim como as áreas verdes contíguas ao sítio urbano. O turismo é uma atividade econômica relevante, com 70 estabelecimentos e 331 empregos diretos (MTur, 2016). Os dados revelam ainda que, em 2016, ocorreram 5.677 visitas internacionais e 70.627 nacionais, interessadas na região da Trilha dos Inconfidentes (Figura 4.95 e 4.96). O município está classificado na categoria B.

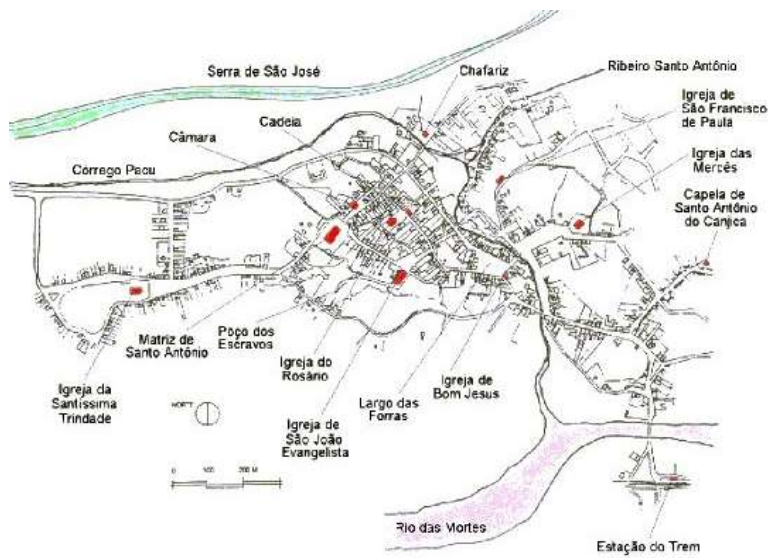


Figura 4.95 – Mapa da área tombada de Tiradentes – MG, com destaque para os edifícios de característico interesse patrimonial.
Fonte: IPHAN (2001, Ficha 65).



Figura 4.96 – Igreja Matriz de Santo Antônio, em Tiradentes – MG.
Crédito: Valério Medeiros.

O território atual de Tiradentes é de 83,05 Km². O Censo IBGE 2010 registrou uma população de 6.961 habitantes, com população residente urbana de 5.376 pessoas. A estimativa do IBGE 2017 apontou 7.807 habitantes para o município. O IDH 2010 de 0,740 demonstra um alto índice de desenvolvimento humano.

Os mapas de expansão urbana revelam o crescimento significativo da mancha depois da década de 1980, com ocupação da região sul, transpondo o Rio das Mortes. O centro histórico conserva parte do núcleo de integração, que segue a expansão no sentido leste com novo traçado ortogonal, e no sentido sul, com a conexão a novos parcelamentos (Figura 4.97).

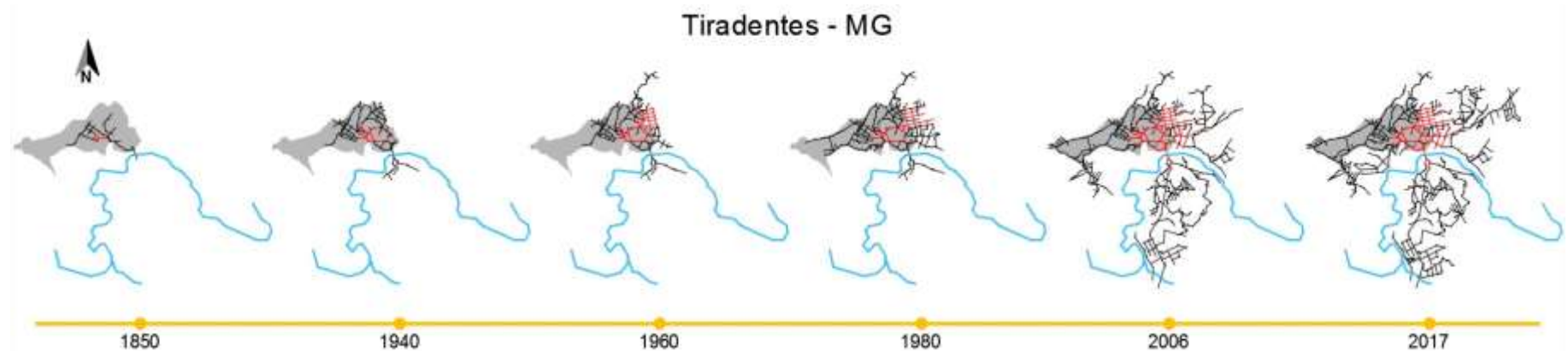


Figura 4.97 – Mapas de expansão urbana da cidade de Tiradentes – MG: em azul está o Rio das Mortes em destaque; os eixos vermelhos correspondem ao núcleo de integração em cada período.

Créditos: Raquel Egídio/ Luiz Eduardo Christ.

4.1.18 VIÇOSA DO CEARÁ– CE

A região tem o início de sua história marcado pelo contato dos exploradores franceses com os índios Tabajara e Crotá em 1590. No início do século XVII, os franceses são expulsos por Pero Coelho de Souza e em 1607 os jesuítas chegam ao local e fundam, em 1656, uma missão jesuítica. O objetivo de catequisar os índios, de modo que “construíram a magnífica Igreja de Nossa Sra. da Assunção (1700) e ocorreu a fundação oficial da Aldeia da Ibiapaba, futura cidade de Viçosa do Ceará” (IPHAN, 2017) (Figura 4.98).



Figura 4.98 – Igreja do Céu, em Viçosa – CE.

Fonte: <http://guardamunicipalvicosace.blogspot.com.br/2011/08/vicosa-do-ceara-completa-129-anos-de.html>, consultado em 02 de outubro de 2017.

Em 1759 a missão foi encerrada com a expulsão dos jesuítas pelo Marquês de Pombal e, em 1882, a vila foi elevada à categoria de cidade com o nome de Viçosa. A partir de 1943, o município passou a denominar-se Viçosa do Ceará (Figura 4.99).



Figura 4.99 – Solar dos Pinho Pessoa, em Viçosa do Ceará – CE.

Fonte: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/344/>, consultado em 04 de outubro de 2017.

O tombamento pelo IPHAN data de 2003, por considerar o conjunto histórico e arquitetônico da cidade de Viçosa do Ceará um dos mais representativos das vilas de índios do Brasil do século XVIII. A área tombada corresponde ao contorno da Praça Clóvis Beviláqua, onde se localiza a Igreja Matriz de Nossa Senhora da

Assunção, acrescido de trechos das ruas adjacentes, preservando o quadro paisagístico que envolve a igreja (Figuras 4.100).

O território atual de Viçosa do Ceará é de 1.311,628 Km². O Censo IBGE 2010 registrou uma população de 17.827 habitantes, com população residente urbana de 5.376 pessoas. A estimativa do IBGE 2017 apontou 60.030 habitantes para o município. O IDH 2010 de 0,571 expressa um baixo índice de desenvolvimento humano.

A atividade do turismo inicia o seu desenvolvimento na cidade com 2 estabelecimentos e 1 emprego formal. Em 2006 Viçosa do Ceará recebeu 55.356 visitantes interessados na arquitetura e na chapada de Ibiapaba. Os órgãos oficiais de Turismo classificam a cidade na categoria D (MTur, 2016).

A dificuldade de acesso a dados cartográficos impediu a realização dos estudos de expansão urbana para Viçosa do Ceará – CE.



Figura 4.100 – Igreja Matriz de Nossa Senhora da Assunção de Viçosa do Ceará.

Fonte: <http://www.panoramio.com/photo/127146567>, consultado em 04 de outubro de 2017.

4.2 ANÁLISE COMPARADA DA EXPANSÃO URBANA

O item anterior contemplou a apresentação de cada cidade integrante da amostra, tendo em conta a discussão de uma síntese de aspectos que serviram para caracterizar os assentamentos. Além disso, foram dispostos, quando disponíveis, dados a respeito do processo de expansão urbana, de modo a perceber em que medida o crescimento das cidades afetou algumas das relações configuracionais, especialmente aquelas que associam a localização do centro histórico e do núcleo de integração (conjunto de eixos mais integrados, a partir da leitura do mapa axial).

Essa seção do Capítulo 4 procura ampliar o entendimento da amostra, com foco na análise da transformação diacrônica da configuração urbana. A interpretação acontece para 12 das 18 cidades da amostra; aquelas cuja cartografia disponível permitiu a modelagem: Alcântara – MA, Cachoeira – BA, Cidade de Goiás – GO, Congonhas – MG, Diamantina – MG, Icó – CE, Laguna – SC, Ouro Preto – MG, Paraty – RJ, São João del-Rei – MG, Serro – MG e Tiradentes – MG.

Para realização do análise, foi demandada longa pesquisa cartográfica que oferecesse, pelo menos, três momentos da história urbana (no Capítulo 3, foram esclarecidas as bases cartográficas usadas para a reconstrução dos mapas). Além da cartografia, foram utilizados estudos e narrativas para complementar as informações das cidades e se aproximar do desenho de cada período.

Para cada período de análise, foram processados os mapas axial e de segmentos, que possibilitaram a extração das variáveis sintetizadas na Tabela 4.1.

Posteriormente os dados foram consolidados e dispostos em gráfico único, para a visão comparada dos resultados.

Tabela 4.1 – Variáveis aplicadas ao estudo de expansão urbana da amostra.

	Variáveis	Informação
Topologia	Conectividade	Valores médios
	Integração Global Rn e NAIN	Valores médios
	Legibilidade (Sinergia)	Rn <i>versus</i> R3
	Orientabilidade (inteligibilidade)	Conectividade <i>versus</i> Rn

4.2.1 Conectividade

A conectividade contribui para a identificação da acessibilidade ao sistema, uma vez que fornece a quantidade média de conexões existentes na modelagem (mapa axial). Quando mais conectada uma cidade, maior a quantidade de rotas e trajetos disponíveis em qualquer par de origem e destino. Quanto menos conectada, mais labiríntico será o assentamento.

Os resultados obtidos (Figura 4.102) permitem observar uma tendência, na amostra, à manutenção dos valores de conectividade ao longo do tempo. Parece que, nesse grupo de cidades, não há variações significativas a ponto de indicar momentos de ruptura no sistema espacial. As cidades, possivelmente por não crescerem excessivamente, guardam uma certa unidade que se repete, a despeito das expansões inerentes ao processo de urbanização experimentado no Brasil ao longo do século XX.

Outro fator a observar é que esses núcleos urbanos têm desempenho (seja individual ou considerada a média da amostra) abaixo do verificado na cidade brasileira contemporânea investigada por Medeiros (2013). Ocorre que as

idades no Brasil geralmente são compostas por tabuleiros de xadrez, principalmente em razão das políticas habitacionais das últimas décadas (o produto é o padrão regular da colcha de retalhos). Além disso, as cidades de interesse patrimonial na amostra tratada tendem a apresentar estruturas mais irregulares, acompanhando uma urbanística portuguesa colonial de acomodação ao sítio de implantação – quanto mais plano, mais regular; quanto menos plano, mais irregular.

No que diz respeito aos centros históricos, o gráfico demonstra que essas áreas geralmente apresentam valores acima da média das cidades (e sua linha é superior à média da amostra). Significa que os espaços originais de fundação se mantêm como locais melhor articulados, ou menos labirínticos do que o restante do sistema. As cidades de Alcântara – MA, Congonhas – MG, Icó – CE, Laguna – SC, Ouro Preto – MG, São João del-Rei – MG e Tiradentes – MG mantiveram a conectividade, sendo registradas pequenas alterações ao passar do tempo, resultando-se à tendência de os novos loteamentos conservarem o padrão de conexões da cidade preexistente, usualmente associado à lógica da cidade de “cheios” e não de “vazios”.

Em nenhuma das cidades foi verificada a presença de vazios urbanos significativos⁸², o que possivelmente tem relação com a escala e com o fato de serem núcleos desconectados de conurbações metropolitanas.

⁸² Vazios urbanos são áreas vazias, utilizadas como reserva de terras para valorização imobiliária mediante a implantação de infraestrutura básica, serviços e comunicação nas proximidades.

A dinâmica urbana não parece alimentar ações de especulação do solo urbano. Além disso, a relação espaço-tempo não justificaria a implantação de um loteamento afastado do centro da cidade. Usualmente as “falhas” na mancha de ocupação são justificadas pela topografia ou condições geológicas, configurando manchas predominantemente contínuas e muitas vezes desenvolvidas conectadas por importantes eixos viários, a exemplo do que acontece em Laguna – SC (Figura 4.101). O resultado dessa tendência é que a conectividade se mantém constante mesmo com o crescimento da malha (Tabela 4.2).



Figura 4.101 – Laguna – SC apresenta atualmente mancha urbana descontínua, decorrente das condições topográficas.

Fonte: Google Earth.

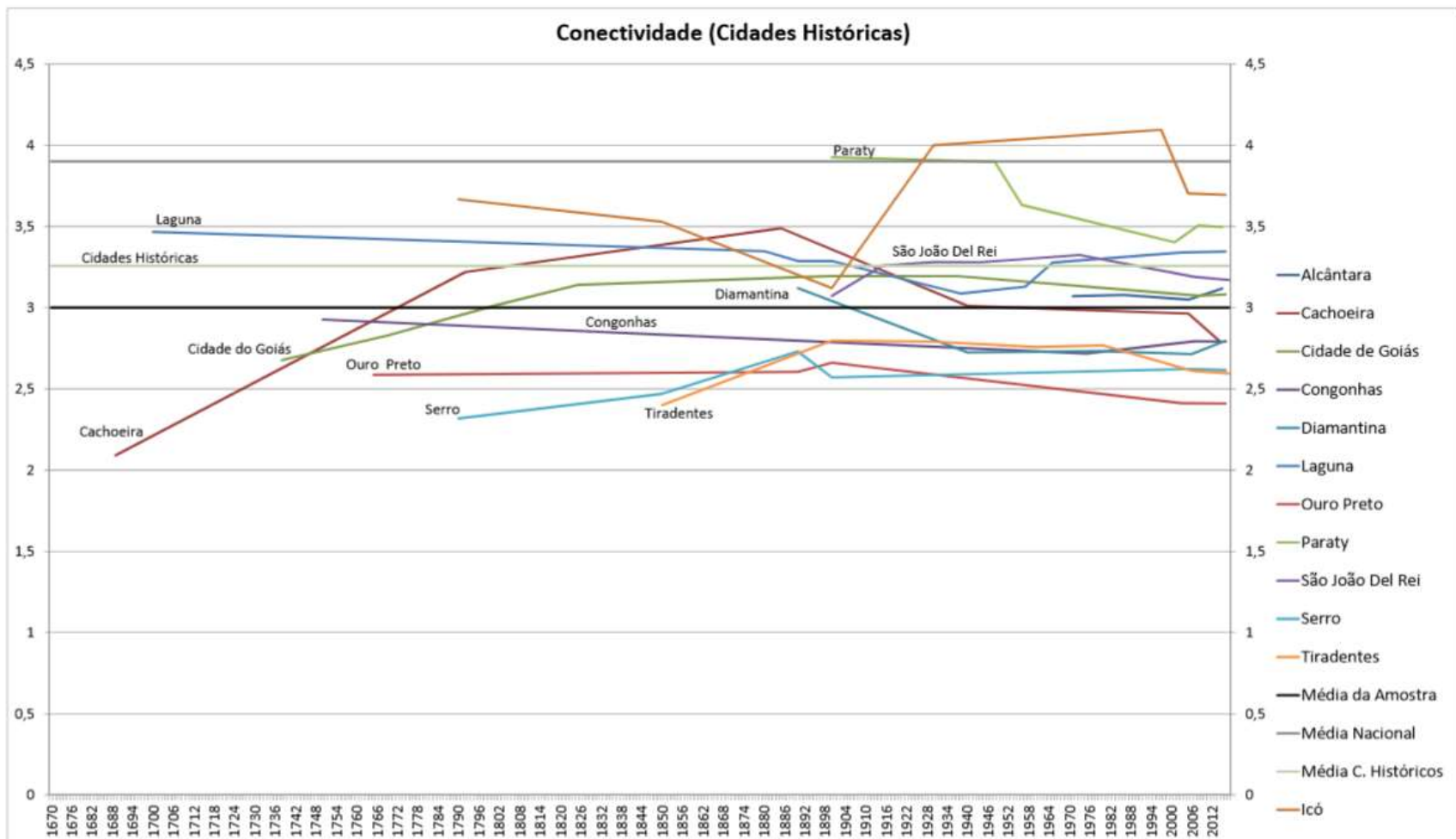


Figura 4.102 – Comparativo diacrônico da conectividade para uma seleção de cidades da amostra (mapa axial).

Tabela 4.2 – Expansão da mancha urbana segundo o número de eixos, por período.

Cidade	ESTADO	Número de Eixos do Sistema (Mapa Axial)			Crescimento início - 1970	Crescimento 1970 - atual
		Inicial ¹	1970 ²	Atual		
Alcântara	MA	56	56	202	-	361%
Cachoeira	BA	22	267	468	1214%	175%
Cidade de Goiás	GO	65	129	1016	198%	788%
Congonhas	MG	179	1196	1672	668%	140%
Diamantina	MG	264	451	1929	171%	428%
Icó	CE	18	57	630	317%	1105%
Laguna	SC	15	280	985	1867%	352%
Ouro Preto	MG	129	314	3191	243%	1016%
Paraty	RJ	59	163	495	276%	304%
São João del-Rei	MG	97	914	2816	942%	308%
Serro	MG	44	185	945	420%	511%
Tiradentes	MG	40	203	652	508%	321%

¹ Conforme dados disponíveis (o ano varia para cada cidade).

² Informação do número de linhas dos sistemas em meados dos anos de 1970.

O caso Alcântara - MA é peculiar, porque nela há o preenchimento progressivo do interior do sistema por vias (crescimento “para dentro”), já que a cidade passou longo período com a dimensão próxima à atual: o resultado foi o aumento da conectividade (Figura 4.103). Congonhas mantém o valor apesar do crescimento da mancha urbana (Figura 4.104).

As cidades de Diamantina – MG e Paraty – RJ, por outro lado, perderam conectividade. Diamantina tem o processo de expansão urbana, ocupando as áreas passíveis de urbanização, contido por encostas e vales, minimizando a possibilidade de conexões das vias.

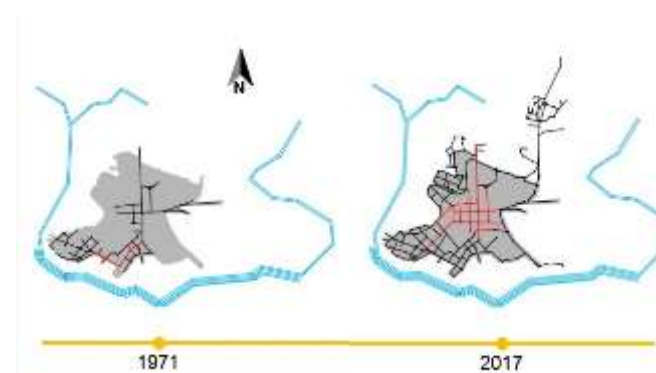


Figura 4.103 – Alcântara – MA “cresce” para dentro, ampliando a conectividade. Crédito: Raquel Egídio e Luiz Eduardo Christ.

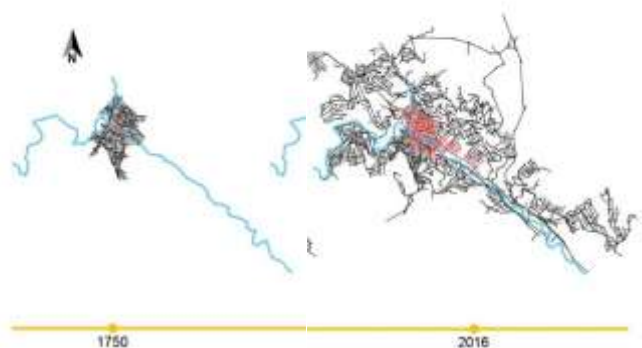


Figura 4.104 – Congonhas – MG se expande mantendo a conectividade.
Crédito: Raquel Egídio e Luiz Eduardo Christ.

No caso de Paraty (Figura 4.105), as características geográficas do local foram decisivas: cursos d’água impedem as conexões, havendo apenas três transposições do canal que divide a parte central da cidade com os bairros do Caborê e da Saudade. A implantação do Jabaquara, afastado da malha, e a dificuldade de acesso devido à configuração geográfica limitam a quantidade de eixos de conexão. Apesar da perda de conectividade ao longo do tempo, a cidade conserva os maiores valores do grupo, provavelmente em decorrência do desenho da malha que tende ao desenho em grelha.

Há cidades que, com o passar do tempo, melhoraram a conectividade, como Cachoeira – BA, Cidade de Goiás – GO e Serro – MG (Figuras 4.106 e 4.107). Parece que essas situações, em razão do labirintismo inicial associado ao sítio físico de implantação, ao crescerem, resultaram em estruturas mais bem articuladas.

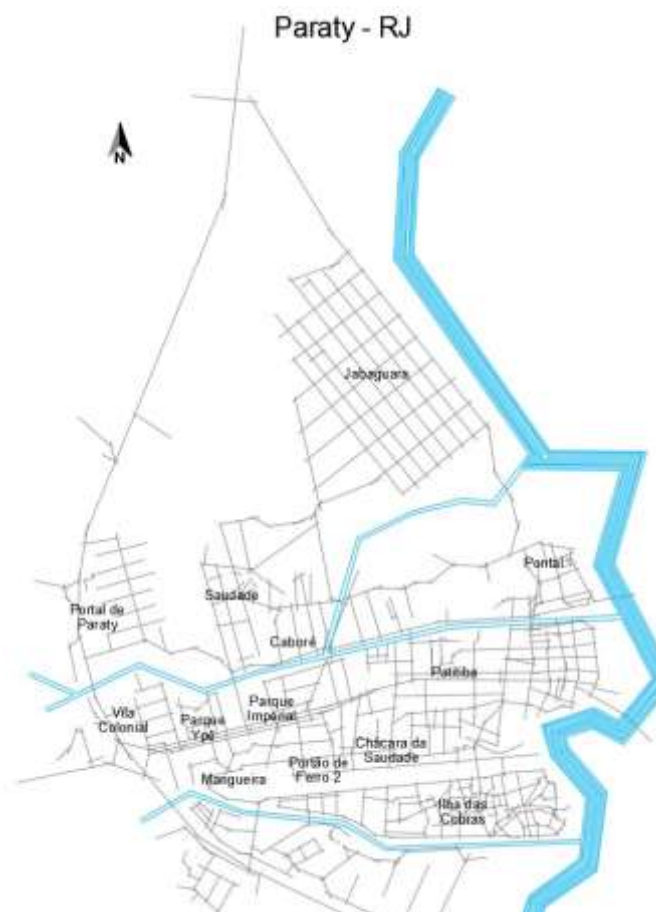


Figura 4.105 – Trecho norte da cidade de Paraty – RJ.
Crédito: Raquel Egídio e Luiz Eduardo Christ.

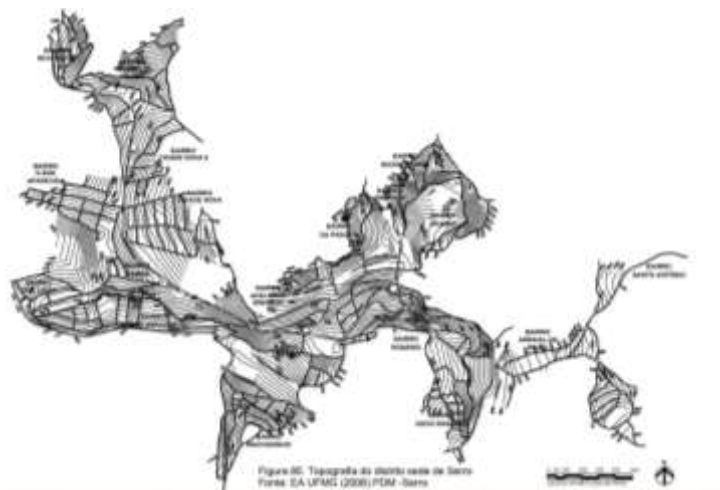


Figura 4.106 – Topografia da cidade de Serro – MG.
Fonte: Plano Diretor de Serro, 2006.

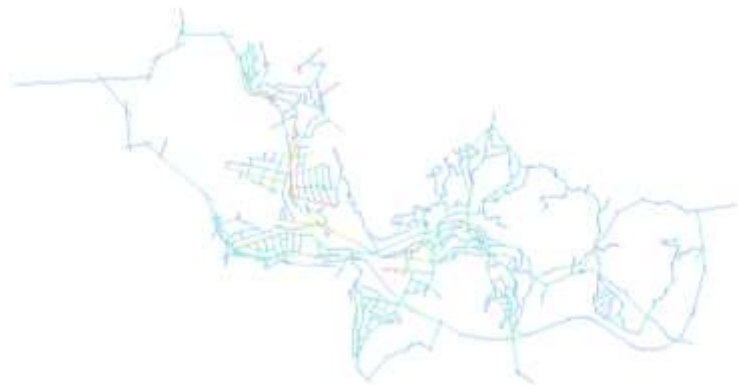


Figura 4.107 – O traçado urbano acomoda-se à topografia, conformando uma rede de caminhos moldada pelas curvas de nível.

4.2.2 Integração Global (Rn e NAIN)

Ao explorar a variável integração (Rn no mapa axial e NAIN no mapa de segmentos), busca-se analisar quão acessível é o sistema e sua conformação ao longo tempo, podendo resultar em espaços mais bem articulados, ou não. A variável possibilita avaliar a estrutura urbana segundo a fluidez associada à malha urbana, conforme o princípio do movimento natural, investigada segundo os extremos de integração e segregação. Medeiros (2013, p. 388) ressalta que a segregação espacial, se não compreendida, pode contribuir para problemas de ordem social, econômica e política.

Ao analisar o resultado gráfico da variável (Figura 4.108), observa-se um comportamento semelhante para a maior parte das cidades: há um momento inicial de ligeiro aumento das medidas e estabilização ao longo do período colonial; posteriormente, entre os finais do século XIX e do século XX, há um decréscimo continuado; por fim, já no século XXI, parece haver um aumento médio de integração, ainda incipiente, que aponta mudança na tendência.

A similaridade de desempenho pode ser reputada ao fato de que a maioria das cidades possui histórias semelhantes de fundação, desenvolvimento econômico decorrente da mineração ou da posição estratégica como entreposto comercial, com o declínio das atividades econômicas no final do século XIX. Nessa altura, apesar da estagnação, as cidades seguem crescendo pela expansão populacional e aumento da migração campo-cidade, o que é reforçado a partir dos anos 1960. O efeito é o enfraquecimento do caráter agregador da rede de caminhos, já que a cidade, mesmo no recorte da amostra, progressivamente se fragmenta. É nessa

altura que ocorre a fase de maior êxodo rural: a população migra para as cidades em razão de um melhor acesso aos serviços públicos e à qualidade de vida, mesmo para os pequenos núcleos. Na década de 1970, o Brasil tem, pela primeira vez, uma população urbana maior que a rural. Para esse período, segue o declínio da Integração, contudo há uma estabilidade dos valores no final do

gráfico registrando a perda da Integração global ao longo do tempo, apesar da conectividade se manter constante.

A Figura 4.109 também fornece um cenário emblemático: as médias individuais das cidades e a média conjunta da amostra são superiores àquela das cidades brasileiras. Os centros históricos, por sua vez, estão com medidas ainda mais

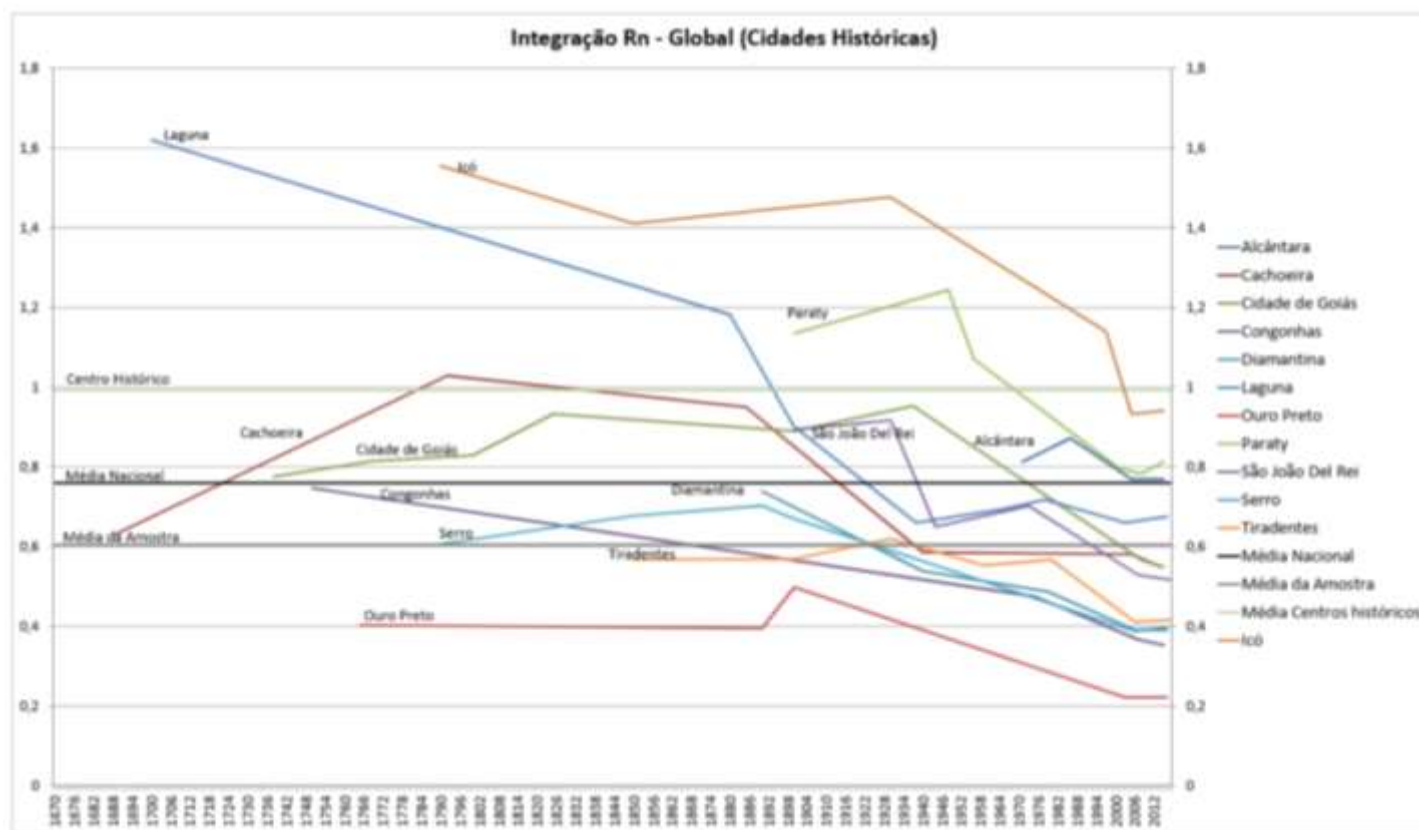


Figura 4.108 – Comparativo diacrônico da integração global (Rn) para uma seleção de cidades da amostra (mapa axial).

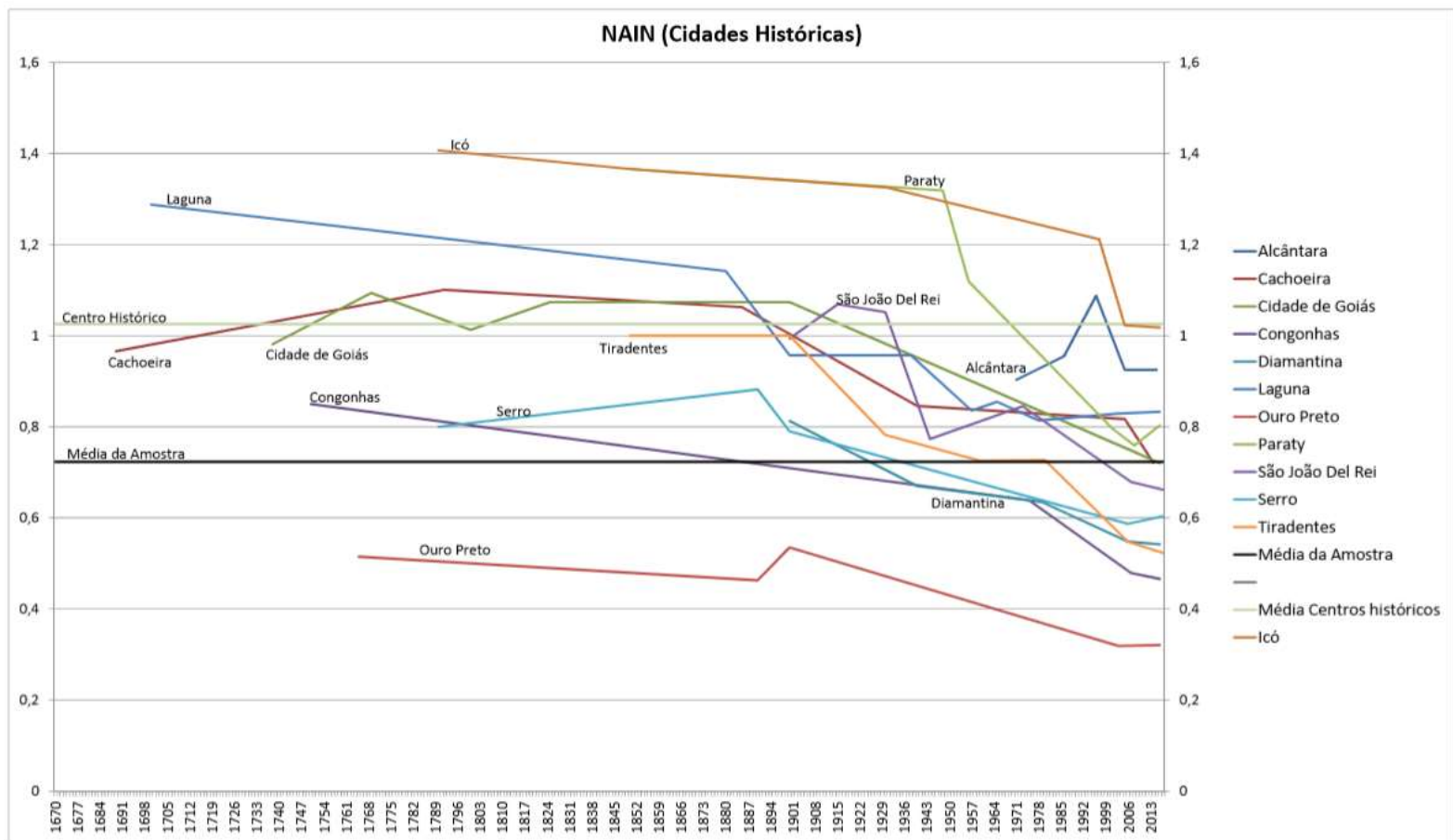


Figura 4.109 – Comparativo diacrônico da NAIN para uma seleção de cidades da amostra (mapa segmentos).

elevadas. Significa que as estruturas urbanas das cidades investigadas guardam melhores relações de acessibilidade que os núcleos urbanos brasileiros como um todo. Além disso, os centros históricos mantêm um desempenho superior, confirmando seu papel de guardiões de melhores propriedades espaciais.

Conforme discutido no item 4.1, a maioria das cidades conserva o núcleo de integração no centro histórico (Alcântara – MA, Cachoeira – BA, Congonhas – MG, Icó – CE, Ouro Preto – MG, e São João del-Rei – MG/Figura 4.106, Serro –

4.2.4 Orientabilidade (Inteligibilidade)

A medida revela a facilidade ou dificuldade de orientação e localização na cidade e, no contexto da Sintaxe do Espaço, é obtida por meio da relação entre a conectividade e a integração global, no mapa axial. Compreende a expectativa de os eixos mais integrados serem aqueles mais conectados.

Assim como sinergia e integração, o gráfico de Inteligibilidade (Figura 4.112) tem três momentos claramente demarcados: antes do século XIX – queda suave, século XX – queda abrupta e, nos últimos anos, manutenção dos índices com leve tendência de aumento. As cidades se organizam em dois grupos: um acima da média nacional (15%) e da média da amostra (24,9%) e outro abaixo (12% a 3,5%). Oito (8) das 12 cidades estão atualmente abaixo da média nacional, o que reforça o caráter labiríntico.

A considerar que a inteligibilidade tem relação com a existência de linhas globais no sistema, os resultados são indicativos de que, nessas cidades, as etapas de crescimento – mais lentas ou mais aceleradas – invariavelmente produziram rearranjos nas relações espaciais. Durante o período colonial, a expansão lenta significou uma progressiva fragilização das relações locais e globais, com crescimento sempre maior ou além do alcance dos eixos até então globais. O século XX, por outro lado, significou uma intensificação desse processo vinculada à urbanização acelerada no Brasil. Atualmente, até pelo momento de redução nos percentuais de crescimento, as cidades parecem experimentar um processo de “recostura”: nos núcleos da amostra, isso parece ficar evidente com o desempenho ascendente nos últimos anos. É um indício de alteração no comportamento.

Cachoeira (34%), Icó (29,6%), Alcântara (25,9%) e Laguna (25,9%) mantêm linhas globais que sustentam a estrutura, possivelmente devido ao traçado com tendência ortogonal, justificando os valores mais altos diante do conjunto de cidades.

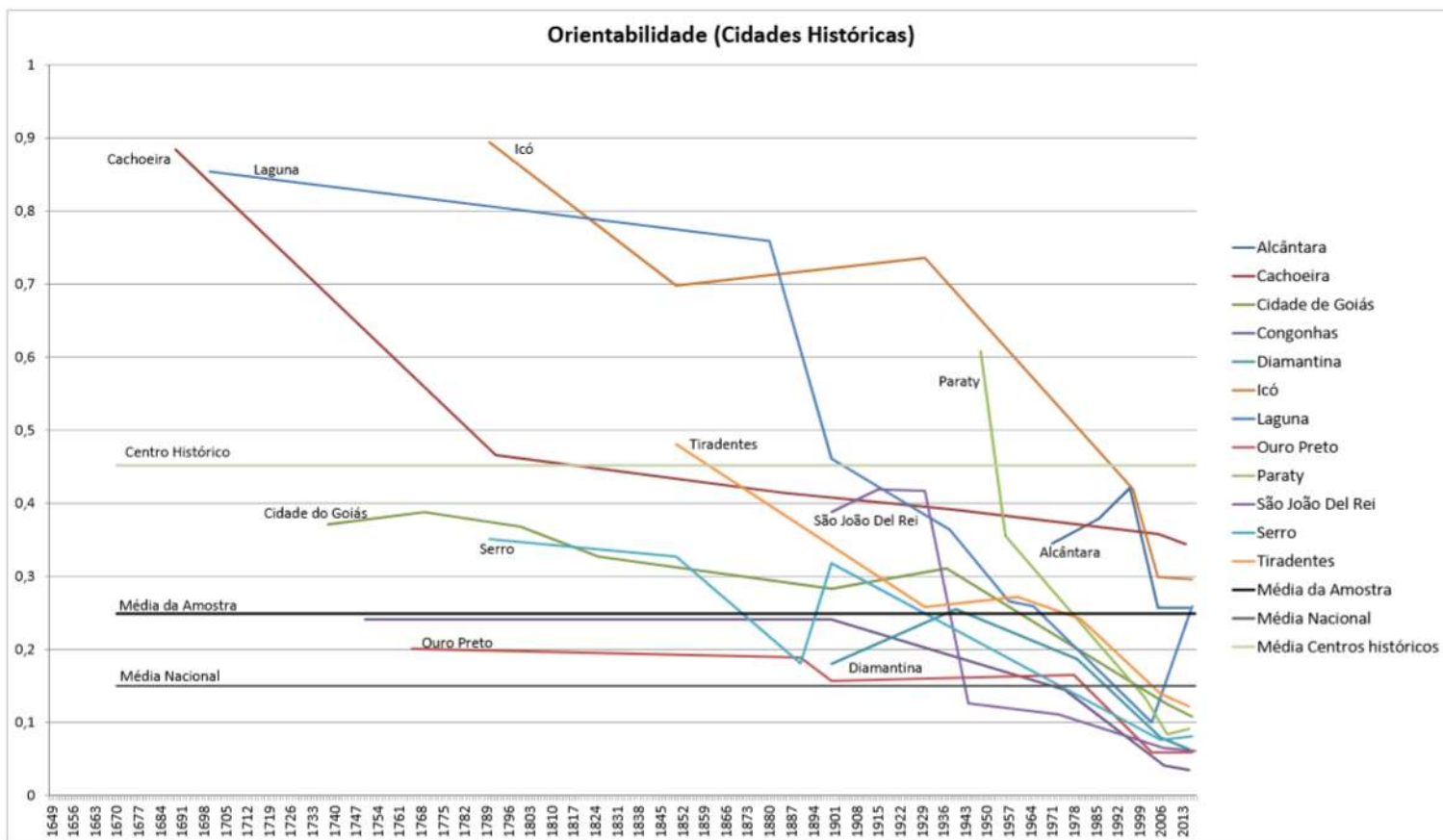


Figura 4.112 – Comparativo diacrônico da inteligibilidade (orientabilidade) para uma seleção de cidades da amostra (mapa axial).

4.3 CONSIDERAÇÕES SOBRE A AMOSTRA: CONCLUSÕES DO CAPÍTULO

O capítulo foi dedicado ao enquadramento das cidades integrantes da amostra. Para a compreensão dos assentamentos, foi procedida uma catalogação de informações atravessando aspectos históricos, de sítio físico, patrimoniais, turísticos e configuracionais, amparando-se prioritariamente em dados fornecidos pelo IPHAN. Posteriormente, para 12 dos 18 exemplares urbanos, foi procedida uma análise do processo de expansão da mancha de cada assentamento (aquelas com documentação histórica suficiente), sob a perspectiva configuracional.

O objetivo foi responder à primeira questão de pesquisa da tese: *Do ponto de vista diacrônico, como a configuração colabora para a compreensão do espaço urbano em cidades de interesse turístico?*

Para aprofundar o entendimento sobre a configuração da amostra, foi realizado o levantamento da cartografia histórica dessas cidades. De 12 (doze) delas, foram encontrados materiais que possibilitaram a análise diacrônica dos assentamentos, com mapa mais antigo datado de 1689 (Cachoeira – BA).

Grosso modo, o desenvolvimento socioeconômico marca a configuração espacial dos núcleos investigados, produzindo momentos alternados de expansão e retração, com diversos processos de ocupação e preenchimento do território.

As cidades têm origem nos séculos XVI, XVII e XVIII, motivadas por diversas razões, especialmente: (1) descobertas na mineração (ouro, diamante, minério de ferro, e outros) – Ouro Preto – MG, Congonhas – MG, São João del-Rei – MG, Tiradentes – MG; Mariana – MG; Cidade de Goiás – GO pelo ouro; Lençóis – BA, Diamantina e Serro – MG devido ao diamante e (2) posição estratégica para o comércio e/ou transporte: Laguna – SC, pelo porto à beira mar; Penedo – AL, para o transporte no Rio São Francisco; Cachoeira – BA, pelo porto no Rio Paraguaçu; Icó – CE, pelo transporte pelo rio Salgado; Alcântara – MA como entreposto comercial São Luís/Portugal; Lapa – PR, pelos caminhos dos tropeiros e Paraty – RJ, motivada pelo escoamento comercial. São Cristóvão – SE e Viçosa do Ceará – CE tiveram a origem estimulada pela produção de cana-de-açúcar e pelo estabelecimento de missão jesuítica para catequização de índios, respectivamente.

Os núcleos em geral prosperaram em suas atividades econômicas até meados do século XIX, quando passaram por declínio, o que é percebido também no desenvolvimento da mancha urbana e suas relações espaciais, legíveis pelas variáveis configuracionais segundo a Sintaxe do Espaço.

No século XX, depois de 1960, os núcleos urbanos sofreram mudanças físicas decorrentes do crescimento acelerado para suas dimensões – um dos motivos foi o êxodo rural e a busca pelos centros urbanos mesmo para as pequenas cidades.

A interpretação configuracional, além disso, permitiu o alcance de alguns achados:

1. Em relação à conectividade, a amostra tende à manutenção dos valores ao longo do tempo. Parece que nesse grupo de cidades não há variações significativas a ponto de indicar momentos de ruptura no sistema espacial. As cidades, possivelmente por não crescerem excessivamente, guardam uma certa unidade que se repete, a despeito das expansões inerentes ao processo de urbanização experimentado no Brasil ao longo do século XX.
2. Para a integração (R_n e NAIN), observa-se um comportamento semelhante: há um momento inicial de ligeiro aumento das medidas e estabilização ao longo do período colonial; posteriormente, entre os finais do século XIX e do século XX, há um decréscimo continuado; por fim, já no século XXI, parece haver um aumento médio de integração, ainda incipiente, que aponta mudança na tendência.
3. No que diz respeito à legibilidade via sinergia, foram percebidos dois comportamentos: (1) um primeiro grupo, com apenas 3 cidades, manteve a sinergia acima da média nacional, o que parece se associar à ortogonalidade do traçado; e (2) um segundo grupo, com 9 exemplares, está concentrado abaixo da média nacional (36%) e da média da própria amostra (37,8%): aqui há uma perda progressiva ao longo dos anos, de modo mais lento até o final do século XIX e de forma mais brusca no século XX. No século XXI, há manutenção dos valores, e com tendência de crescimento, o que dialoga com os achados de integração e aponta um momento de ruptura nas estruturas espaciais dessas cidades. Durante o

período colonial, a expansão lenta significou uma progressiva fragilização das relações locais e globais, com crescimento sempre maior ou além do alcance dos eixos até então globais. O século XX, por outro lado, significou uma intensificação desse processo vinculado à urbanização acelerada no Brasil. Atualmente, até pelo momento de redução nos percentuais de crescimento, as cidades parecem experimentar um processo de “recostura”: nos núcleos da amostra isso parece ficar evidente com o desempenho ascendente nos últimos anos. É um indício de alteração no comportamento.

A mudança na relação espaço-tempo, como se percebe, está impressa nos gráficos analisados: alterações que não ocorreram em 100 ou 200 anos de expansão da cidade aconteceram subitamente nos últimos 70 anos. Os resultados foram: (1) crescimento da mancha urbana; (2) progressiva perda da conectividade, embora não substancial; (3) declínio da integração (acessibilidade); (5) da legibilidade (sinergia) e da (6) orientabilidade. Entretanto, em todos os cenários, as alterações ainda resultam em espaços com desempenho superior àquele das cidades brasileiras. Além disso, quando avaliadas as medidas dos centros históricos, neles estão valores mais elevados do que tanto a média dos sistemas quanto das cidades do país.

Essas áreas, cuja caracterização expressa no item 4.1 demonstrou concentrar grande parte do patrimônio e dos vestígios arquitetônicos e urbanos de interesse turístico, também guardam melhores relações configuracionais (o que legitima a denominação de “oásis no labirinto”, cunhada por Medeiros (2013). A questão não é se as estruturas aproximam-se ou não de modelos labirínticos, mas, sim,

que o próprio sistema mais “fechado” talvez tenha sido um dos responsáveis pela permanência de patrimônios espaciais que asseguram o interesse turístico. A configuração, portanto, contribui para uma leitura mais refinada do tema.

Seguem os mapas de expansão urbana nos mapas de segmentos com a variável NAIN.

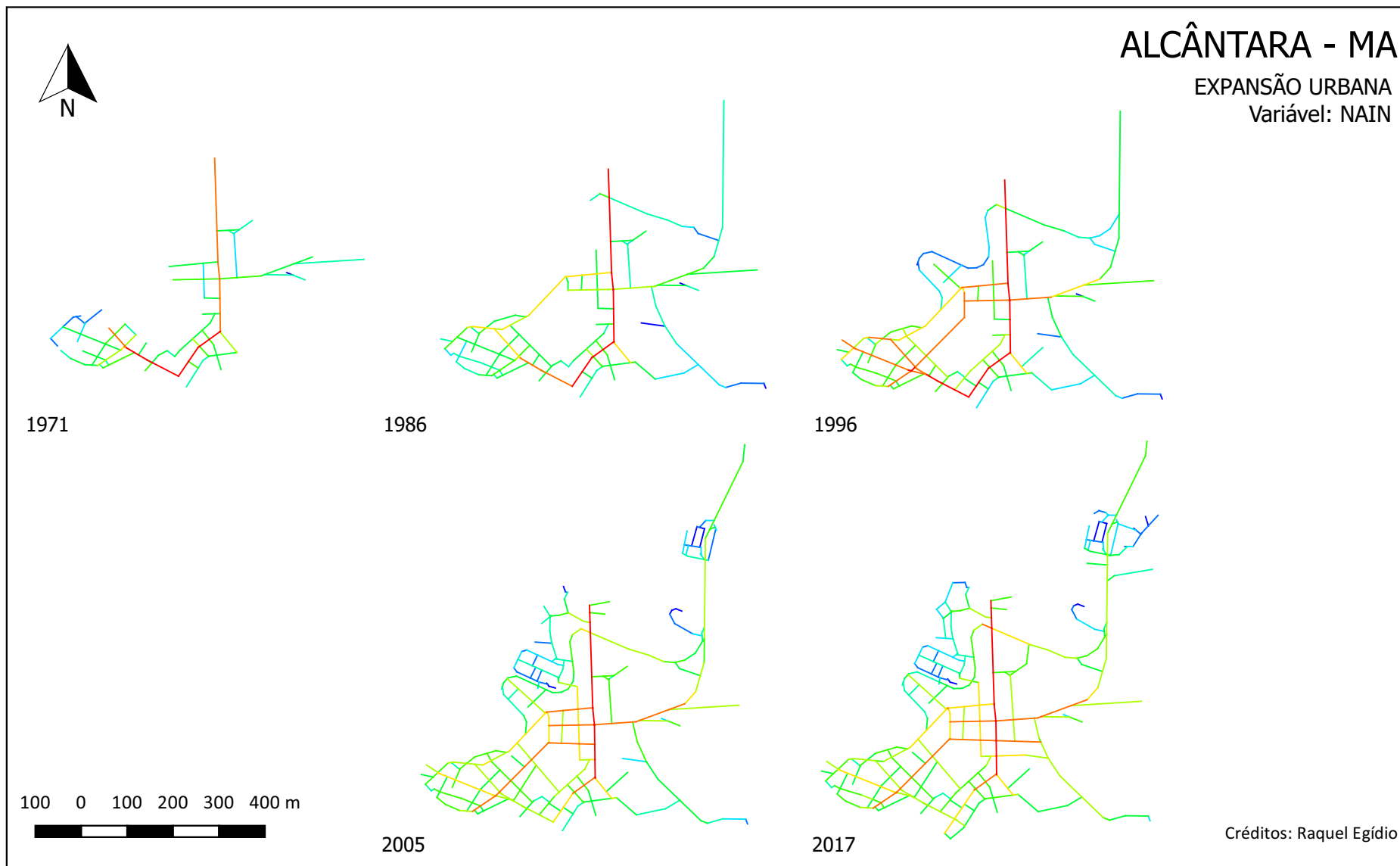


Figura 4.113 - Expansão urbana de Alcântara - MA, mapas de segmentos (Variável NAIN).

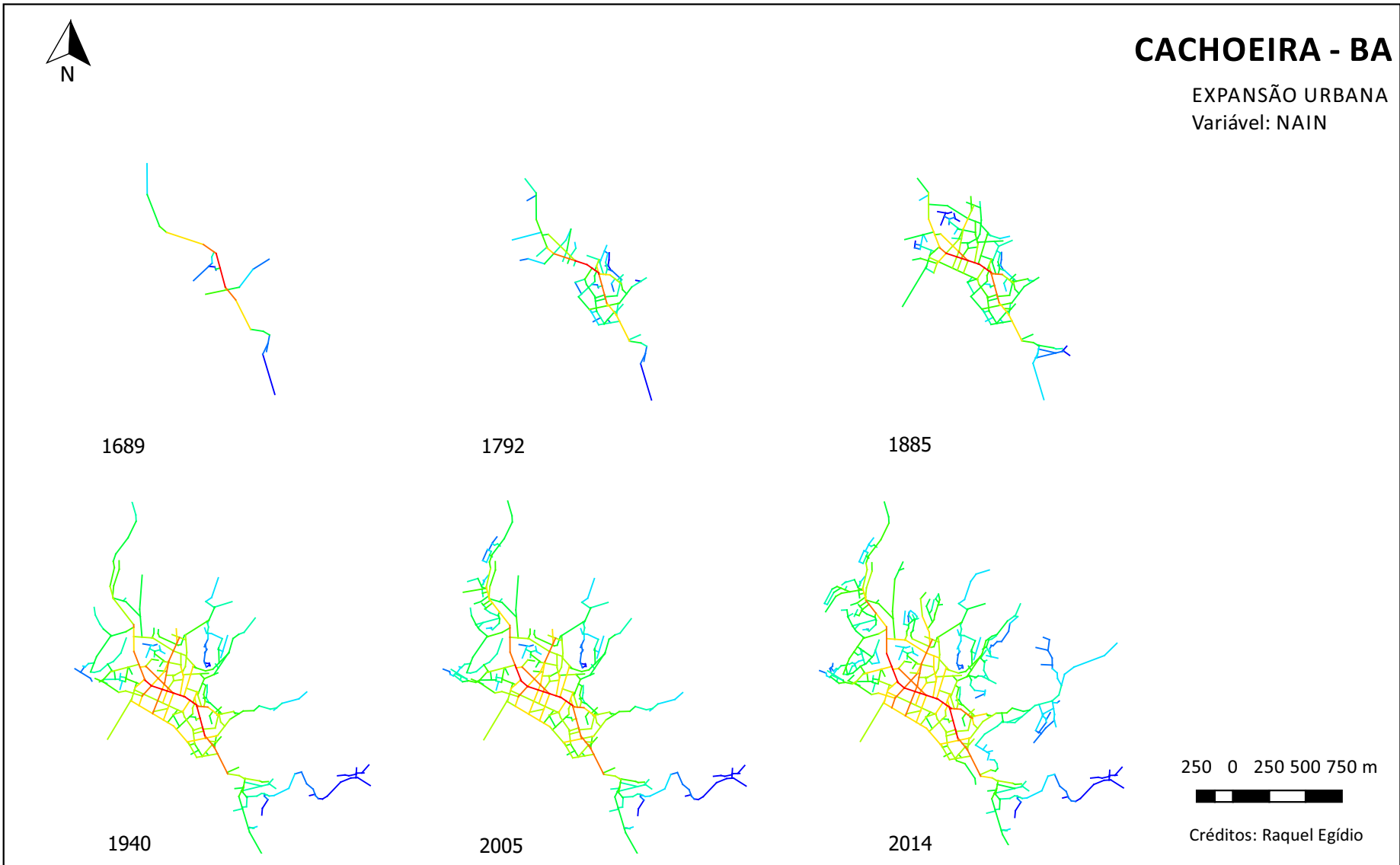


Figura 4.114 - Expansão urbana de Cachoeira - BA, mapa de segmentos (variáveis NAIN).

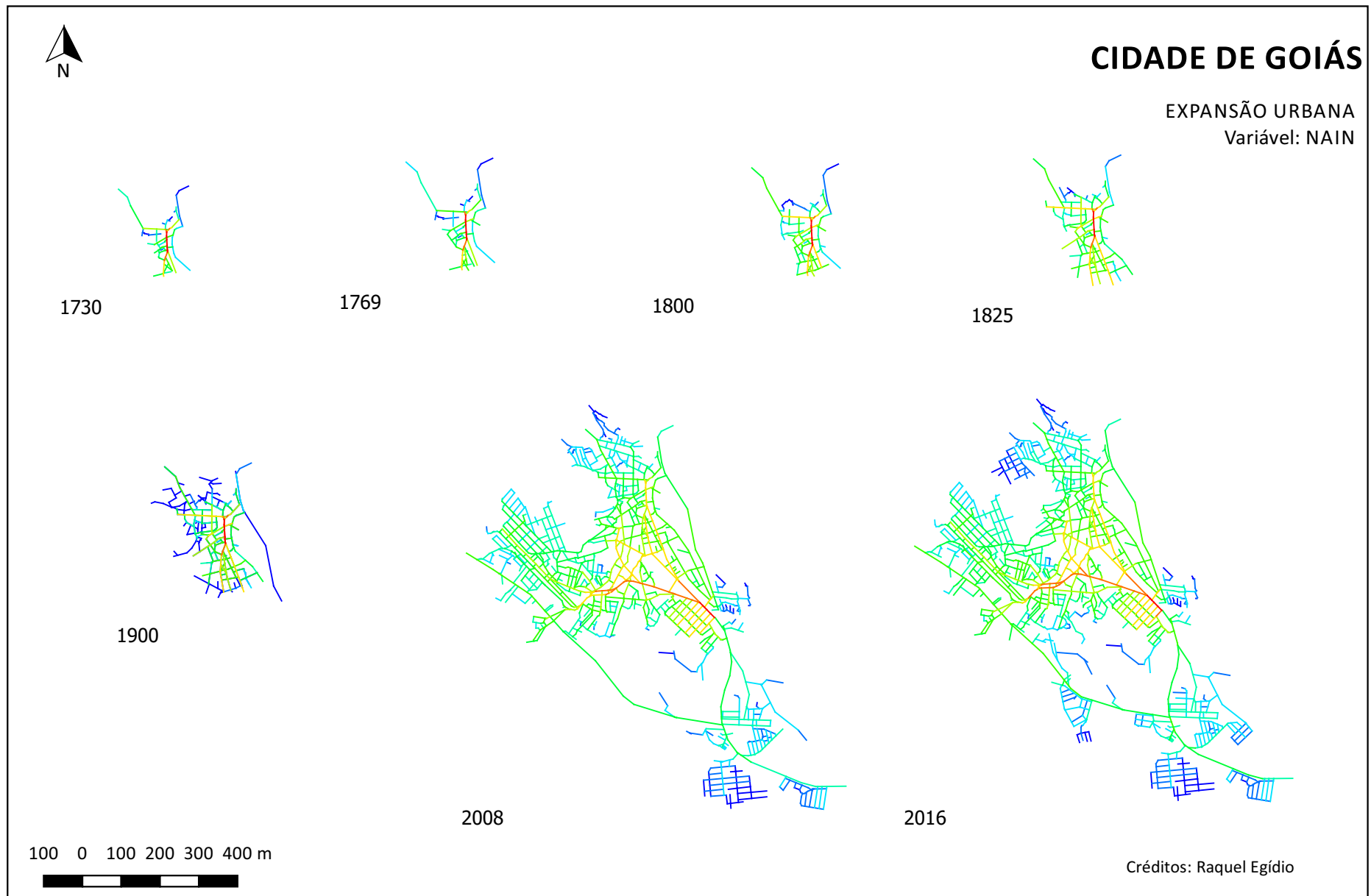


Figura 4.115 - Expansão urbana da Cidade de Goiás - GO, mapas de segmentos (variável de NAIN).

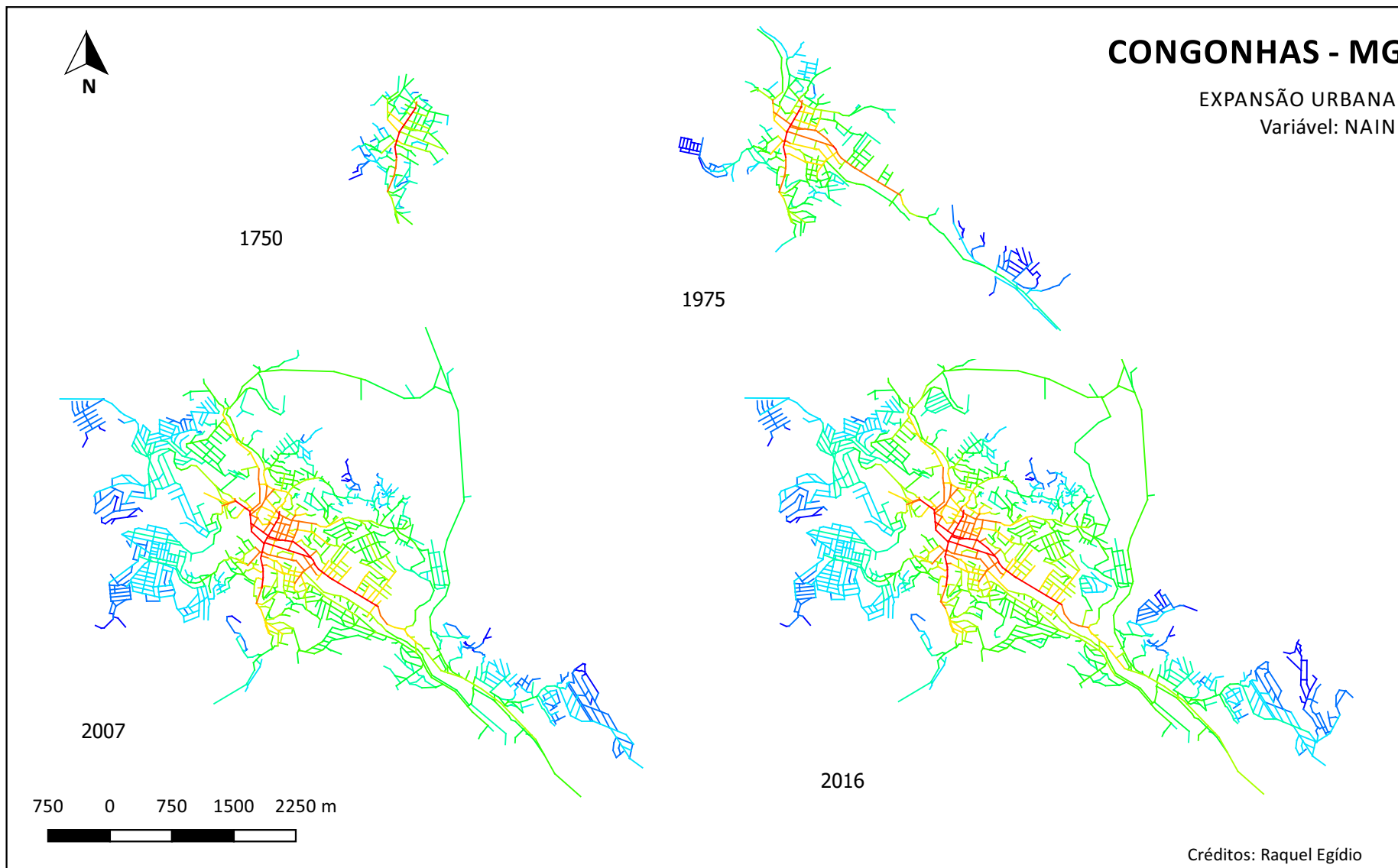


Figura 4.116 - Expansão urbana de Congonhas - MG, mapas de segmentos (variável NAIN).

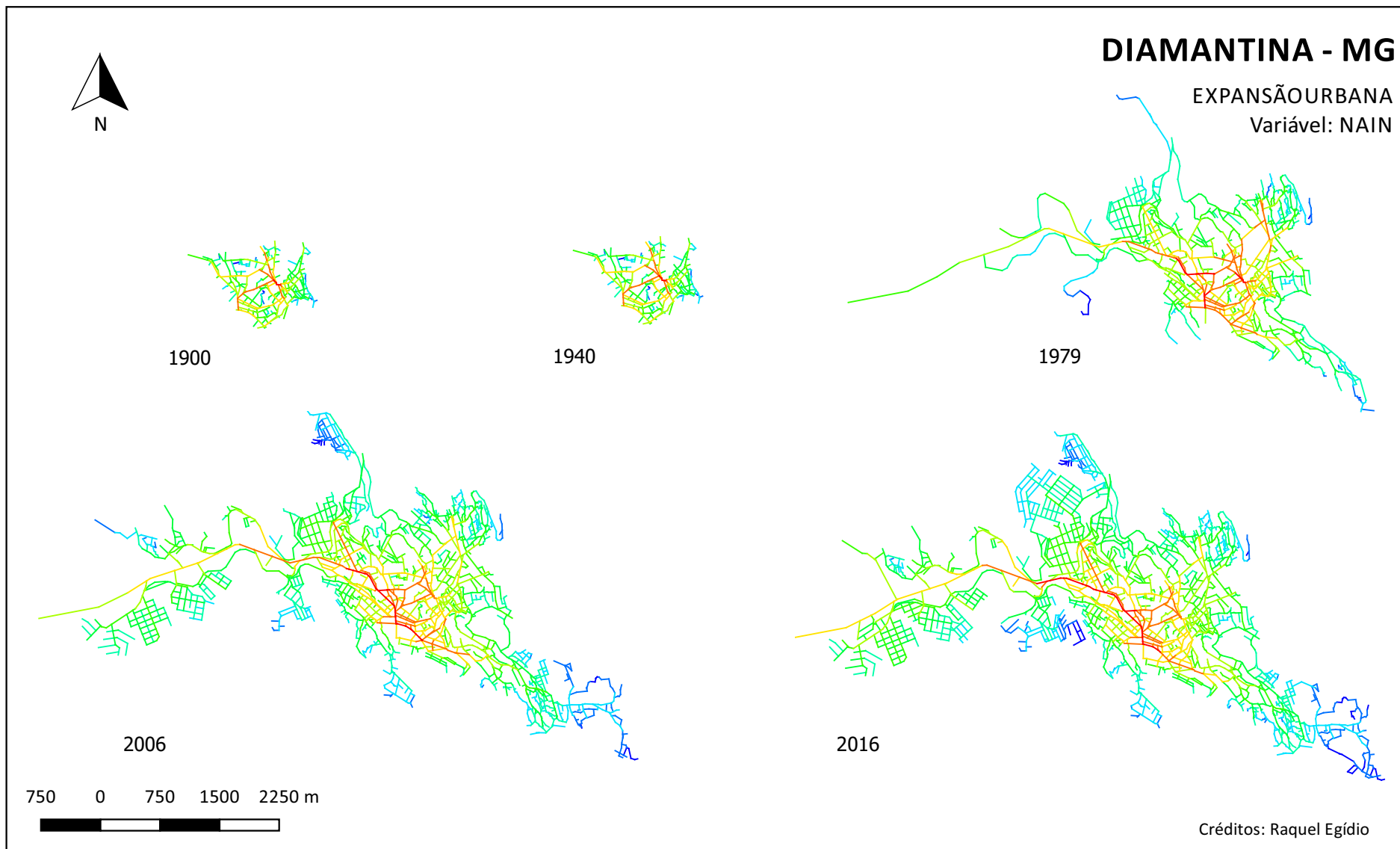


Figura 5.63 - expansão urbana de Diamantina - MG, Mapa de Segmentos (variável NAIN).

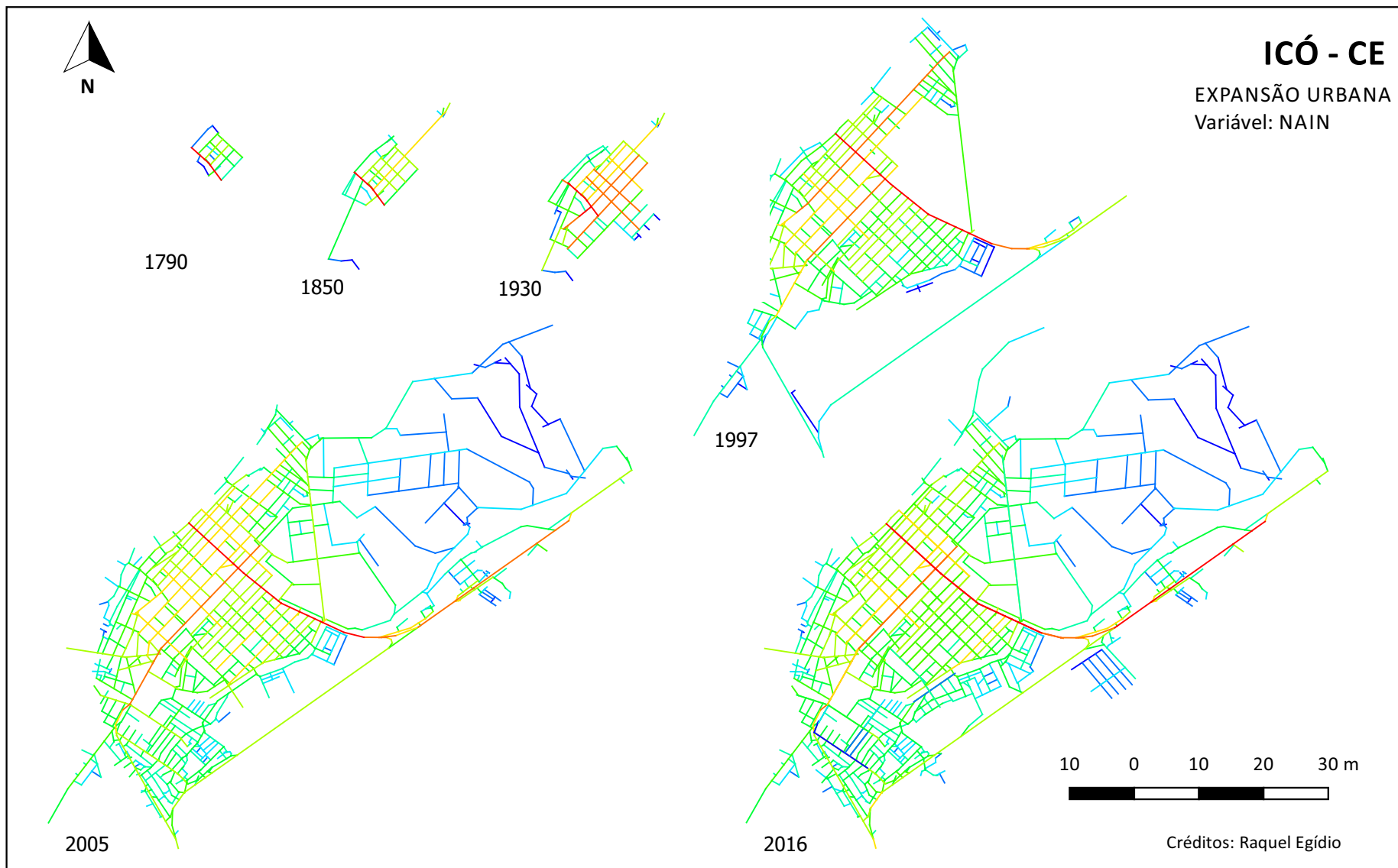


Figura 4.118 - Expansão urbana de Icó - CE, mapas de Segmentos (variáveis NAIN).

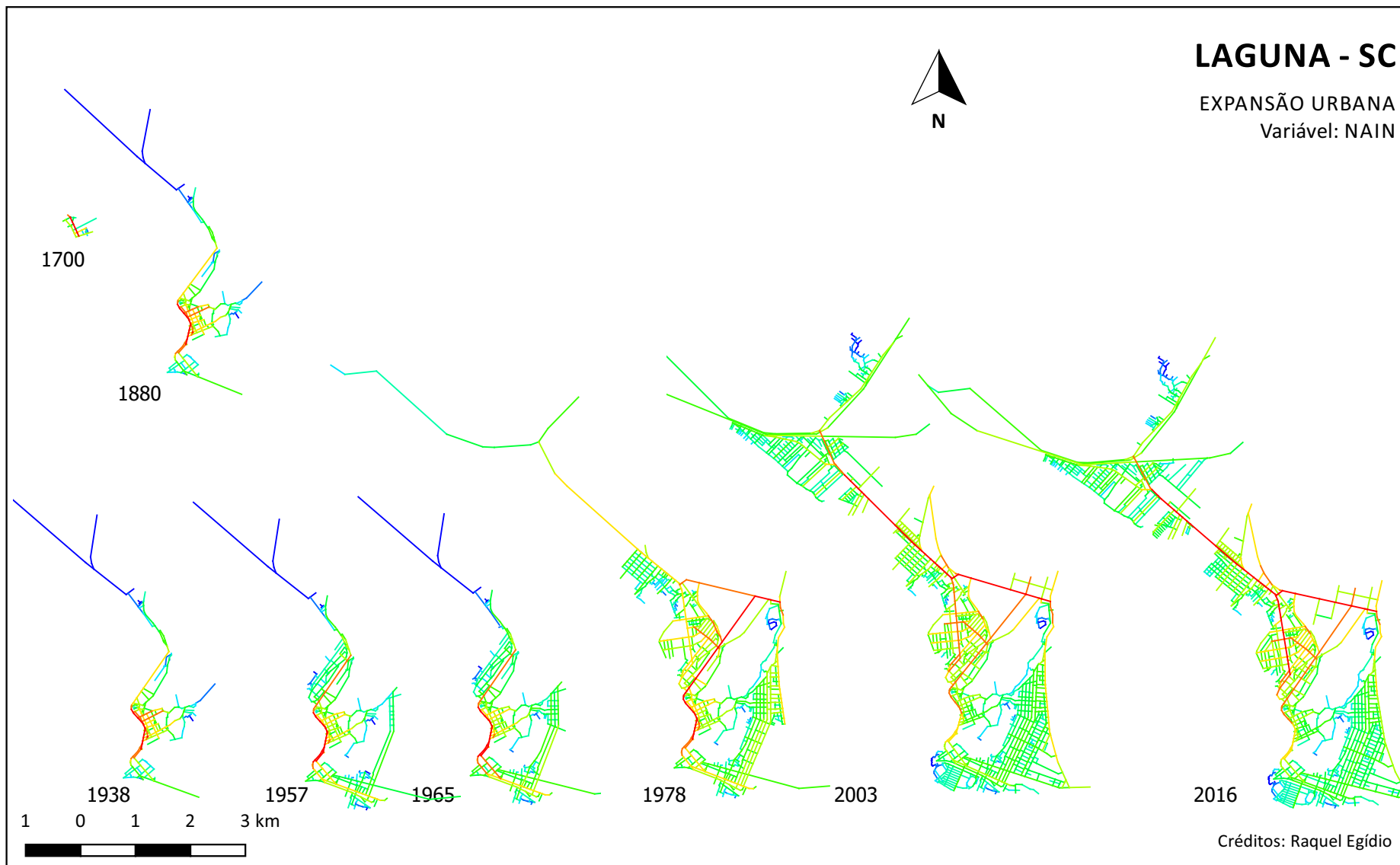


Figura 4.119 - Expansão urbana de Laguna - SC, mapas de segmentos (variável NAIN).

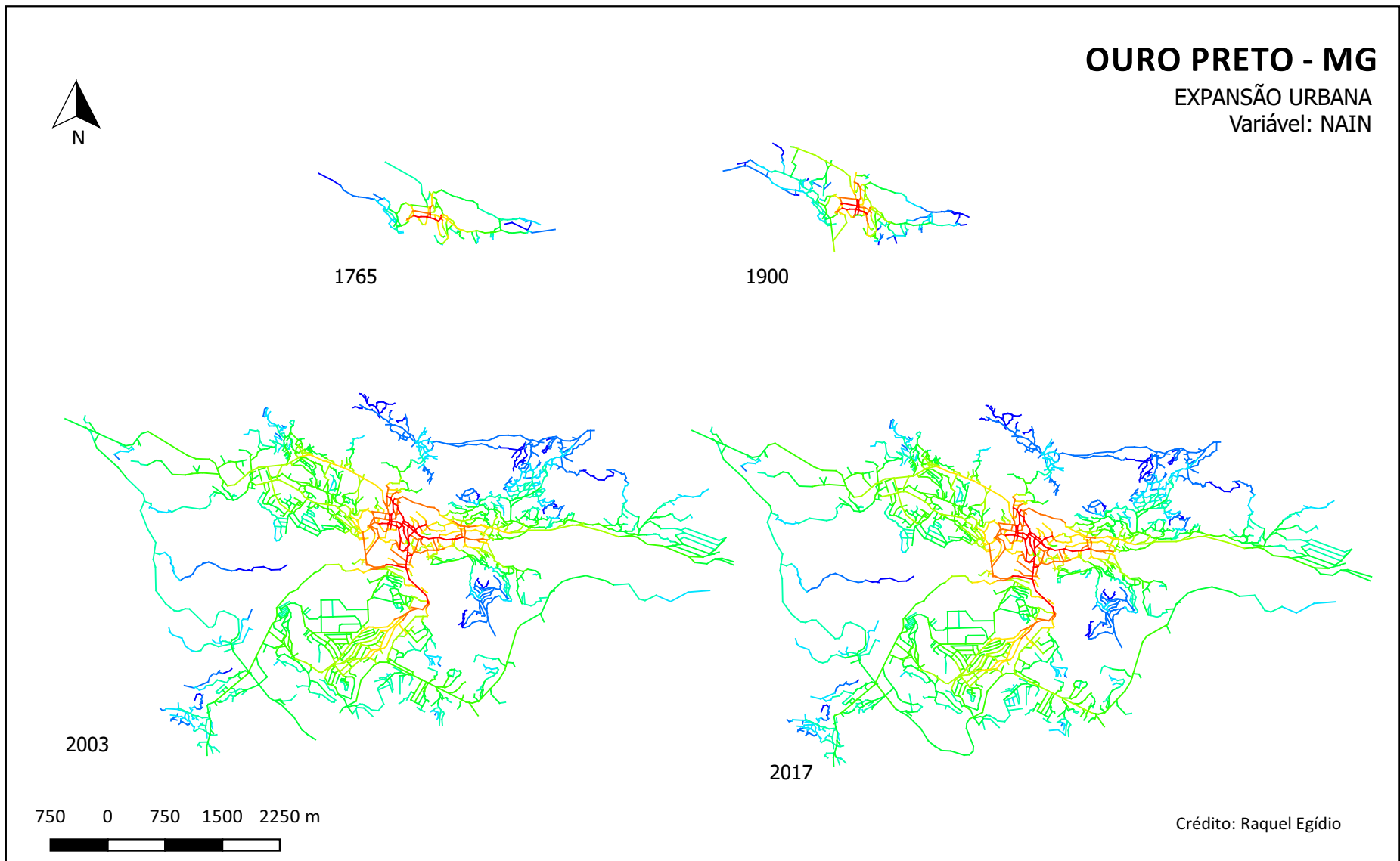


Figura 4.120 - Expansão urbana de Ouro Preto - MG, mapas de segmentos (variável NAIN).



Figura 4.121 - Expansão urbana de Paraty - RJ, mapas de segmentos (variável NAIN).

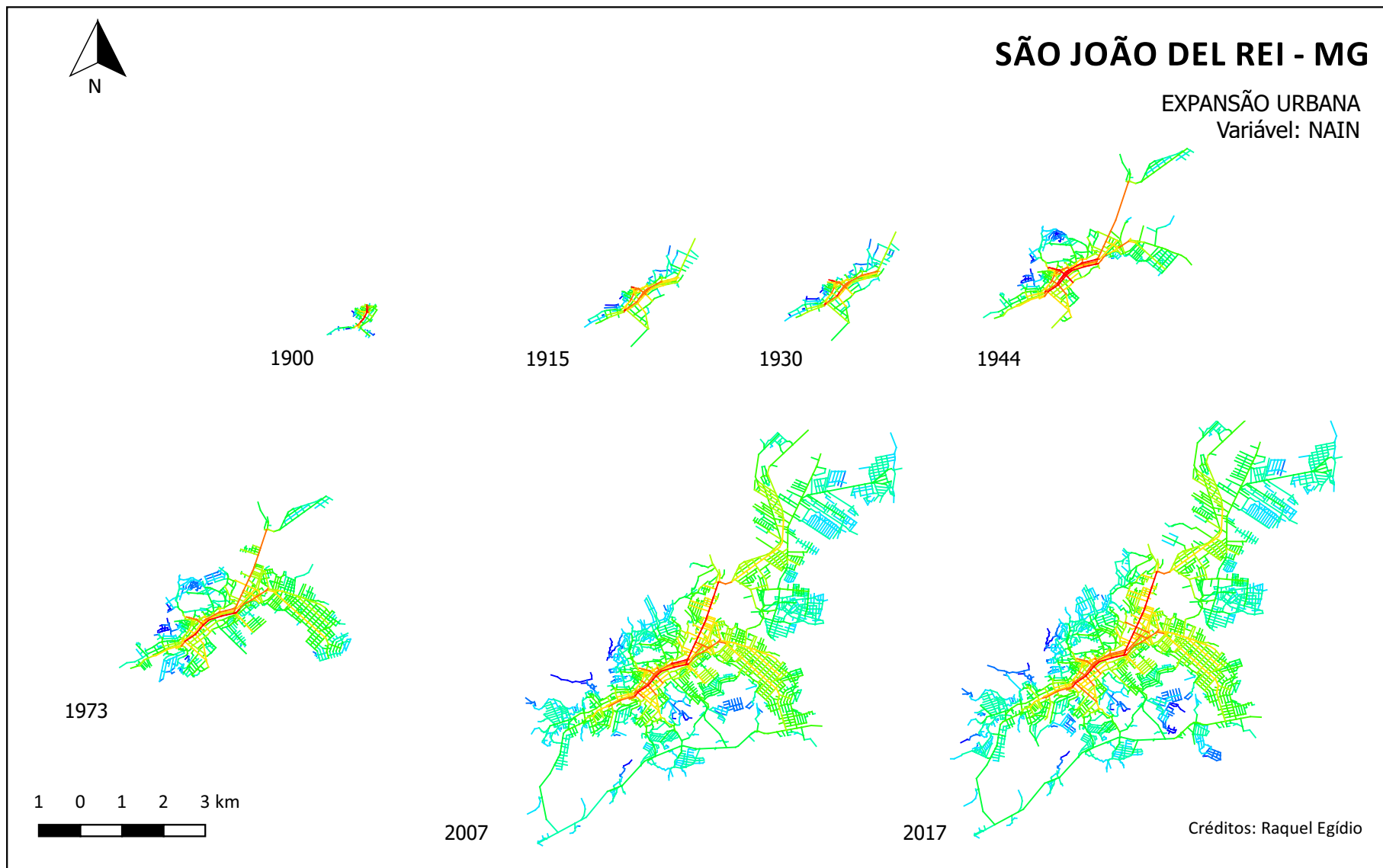


Figura 4.122 - Expansão urbanade São João Del Rei - MG, mapas de segmentos (variáveis NAIN).

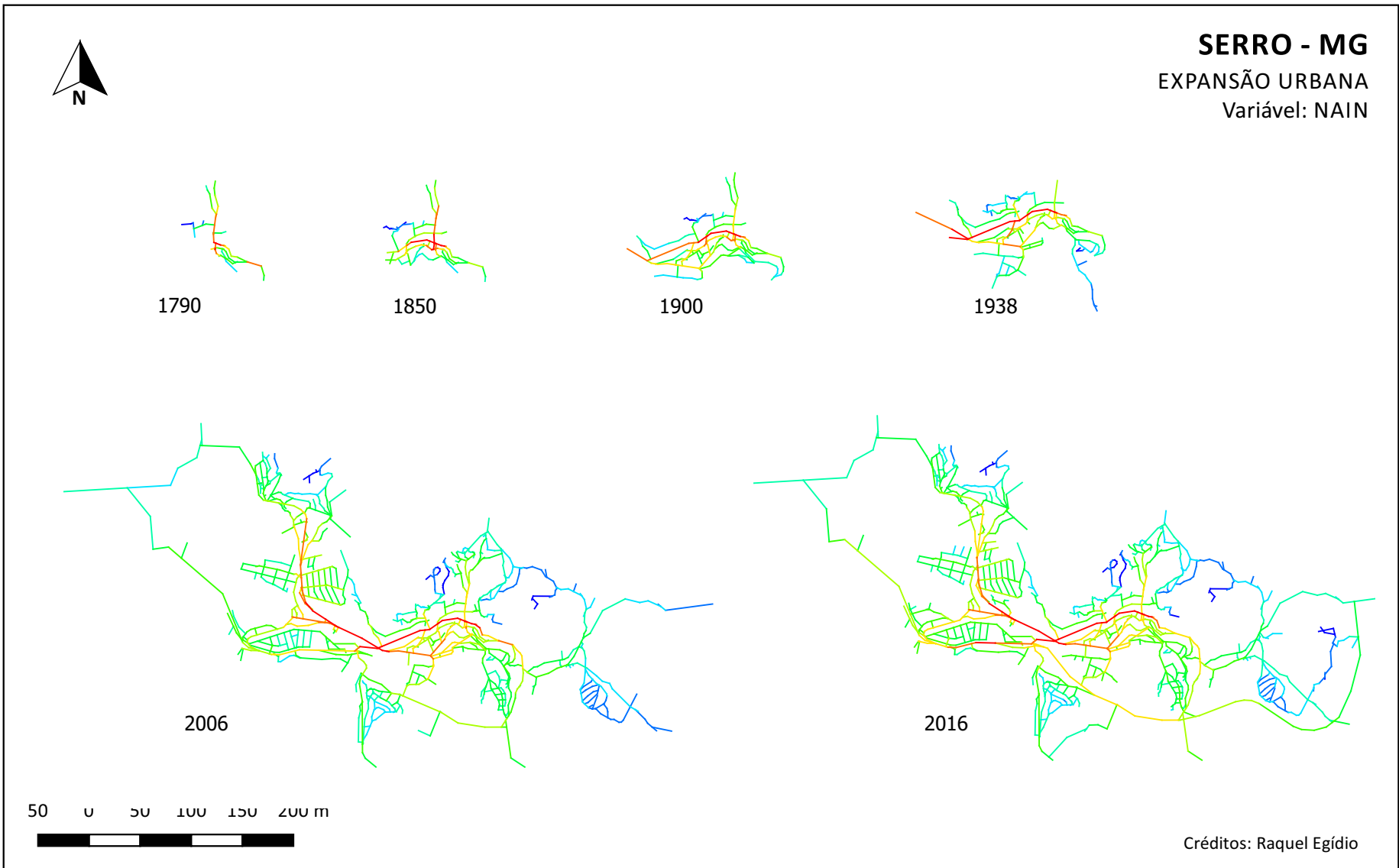


Figura 4.123 - Expansão urbana de Serro - MG, mapas de segmentos (variável NAIN).

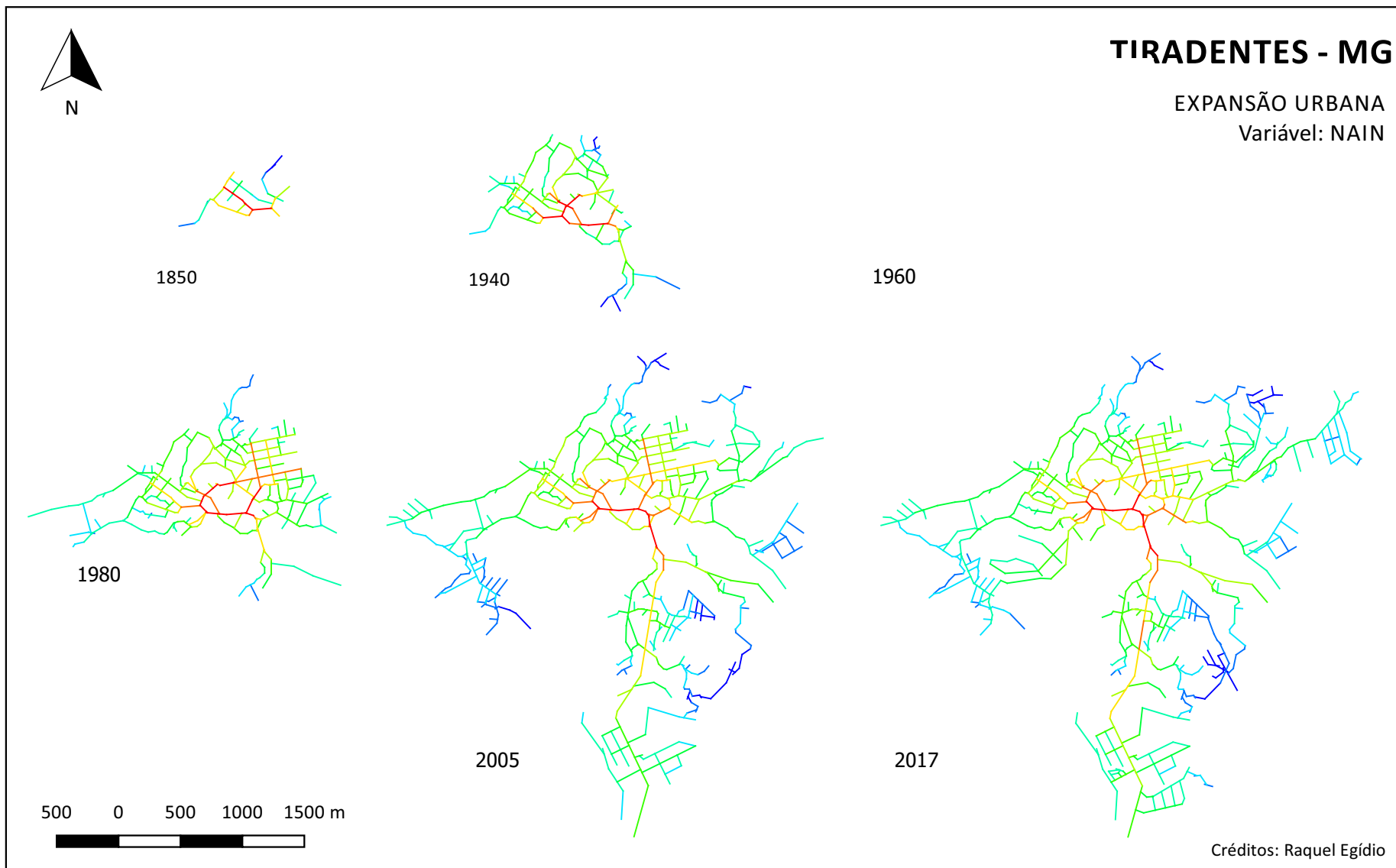


Figura 4.124 - Expansão urbana de Tiradentes - MG, mapas de segmentos (variável NAIN).

CAPÍTULO 5

Números e Dados

O presente capítulo procura responder à segunda questão de pesquisa (*De que maneira uma maior acessibilidade configuracional pode favorecer o turismo?*) e testar as variáveis de análise a partir da comparação entre as cidades integrantes da amostra, lidas em três perspectivas: sistema urbano, centro histórico e núcleo de integração.

A primeira parte do item dedica-se à caracterização comparada das cidades, a partir da análise individual das variáveis de pesquisa, segundo a seleção de categorias apresentada no Capítulo 3. São explorados quatro grupos de dados: (1) desenho urbano, (2) densidade; (3) topologia e (4) turismo. Nela estão interpretações quantitativas e qualitativas, a depender da variável. Na segunda etapa, as medidas são confrontadas entre si, o que produziu um reagrupamento de categorias.

5.1 VARIÁVEIS DE PORTE E DESENHO URBANO

5.1.1 POPULAÇÃO

A variável de população é adotada para compreender a ordem de grandeza das cidades, bem como contribuir para a percepção da densidade urbana. Para tanto, são utilizadas duas medidas: (1) população absoluta, assumida para a definição

da amostra, e (2) população urbana, adotada para a definição do porte das cidades turísticas.

As cidades da amostra apresentam média populacional estimada para 2017 de 48.040 habitantes, sendo a menor a cidade Tiradentes – MG, com 7.807, e sendo a maior, São João del-Rei – MG, com 90.263 (Figura 5.11). A população urbana média é de 33.145 habitantes, mantendo-se os polos: Tiradentes – MG concentra a menor população da área urbana, com 5.376 habitantes, e São João del-Rei – MG, a maior, com 79.857 habitantes.

Embora não tenham sido procedidas análises estatísticas avançadas, é possível perceber uma sincronia entre a posição das cidades, nas Figuras 5.1 e 5.2, em relação àquelas que expressam área (Figura 5.10) e número de eixos (Figura 5.11): são variáveis diretamente proporcionais. Alcântara – MA e Lençóis – BA, por exemplo, são os menores sistemas em termos de população, área e números de linhas. Ouro Preto – MG e São João del-Rei – MG. Por outro lado, conformam as maiores cidades nessas perspectivas.

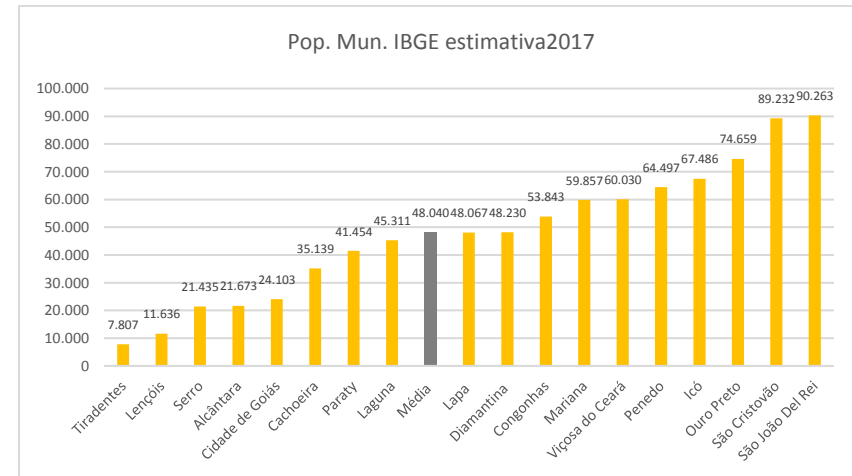


Figura 5.1 – População total estimada pelo IBGE para 2017.

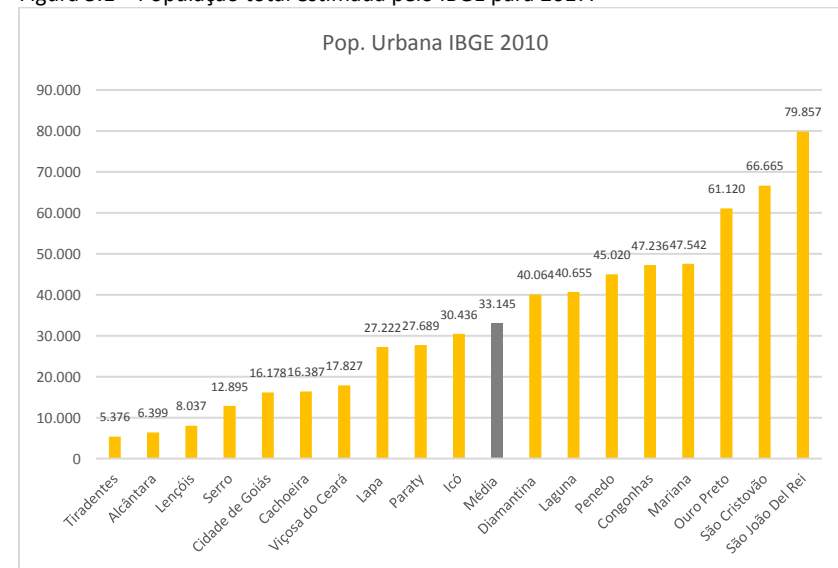


Figura 5.2 – População urbana, segundo dados do IBGE (Censo 2010).

5.1.2 PORTE A - Área

O porte A é considerado a partir da área da mancha urbana, a partir do cálculo da poligonal relacionada à representação linear produzida para a modelagem configuracional. Na amostra, predominam as cidades de médio porte (39% - Figura 5.3).

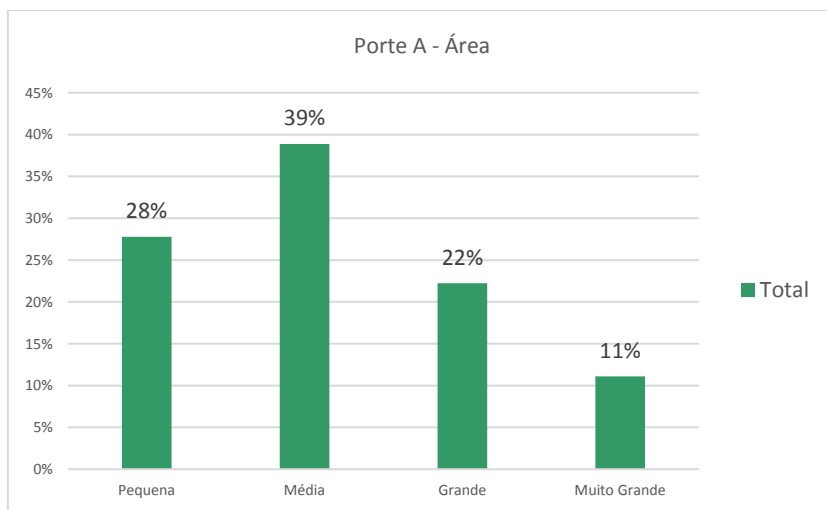


Figura 5.3 – Porte A (área da mancha urbana).

5.1.3 PORTE B

O porte B foi definido a partir do número de habitantes da área urbana, tendo em conta os dados do Censo de 2010. A maior parte das cidades da amostra tem menos de 50.000 habitantes vivendo na área urbana (72%) (Figura 5.4).

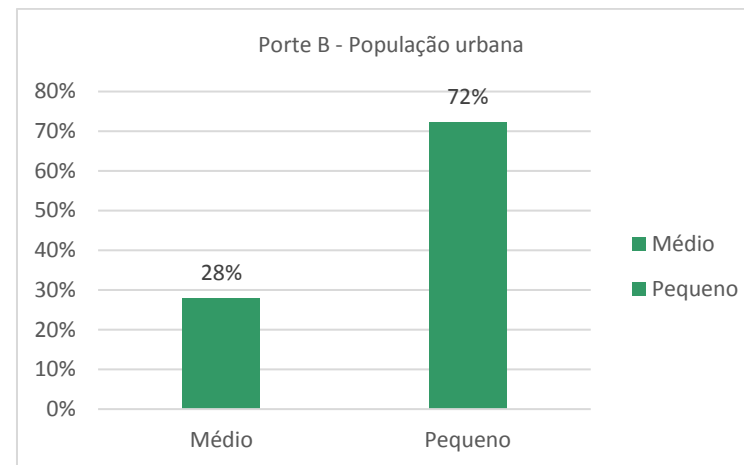


Figura 5.4 – Porte B (população urbana).

5.1.4 PADRÃO DA MALHA

O padrão da malha para as cidades históricas revela, na amostra, um considerável desequilíbrio entre o traçado regular e irregular (Figura 5.5). Apesar do imaginário de que os sítios antigos brasileiros possuem um traçado irregular, a maior parte deles está organizada a partir de um desenho regular (61%).

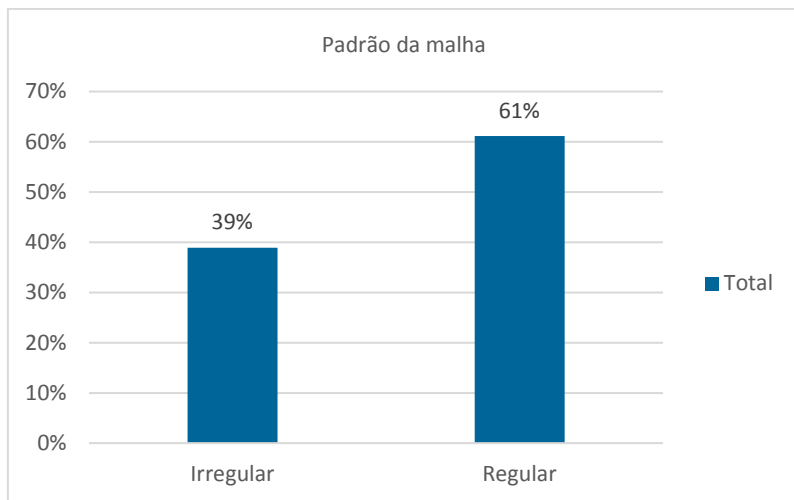


Figura 5.5 – Padrão da malha.

5.1.5 TIPO DE INTERSEÇÃO

Ao analisar os dados do comprimento médio dos eixos (item 5.2.4) e fazer a análise visual da configuração dos mapas a partir do padrão da malha viária (Figura 5.5), obtém-se um cenário de 39% das cidades com predominância de um traçado irregular com interseção em “T” (as vias acabam onde as outras começam) e de 61% das cidades com predominância do traçado em “X” (as vias se atravessam, com coberturas maiores sobre o território).

5.1.6 TOPOGRAFIA

Os dados de topografia são relevantes para compreender o sítio físico de implantação das cidades, o que afeta a consolidação da rede de caminhos. Predominam os relevos suaves (44%) em oposição aos acidentados (39%) apesar da proximidade entre os valores (Figura 5.6). Usualmente sítios tendentes a plano recebem malhas mais reguladas, enquanto aqueles inclinados ou dinâmicos associam-se a estruturas que se acomodam localmente, gerando uma malha mais irregular, o que pode ser percebido pela Figura 5.7: em malhas em sítios mais acidentados, predominam as conexões em “T”, indicativas de descontinuidade dos eixos, enquanto as redes sobre relevos suaves concentram conexões em “X”, a indicar a existência de grelhas tendentes a tabuleiros de xadrez.

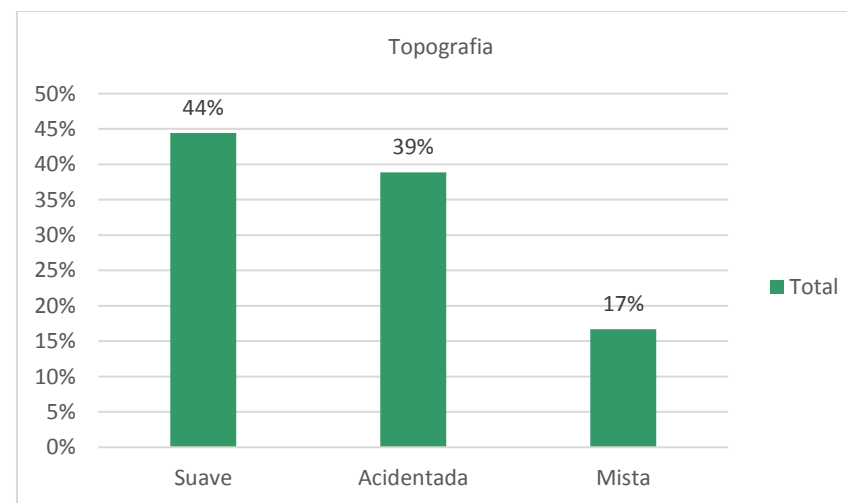


Figura 5.6 – Topografia.

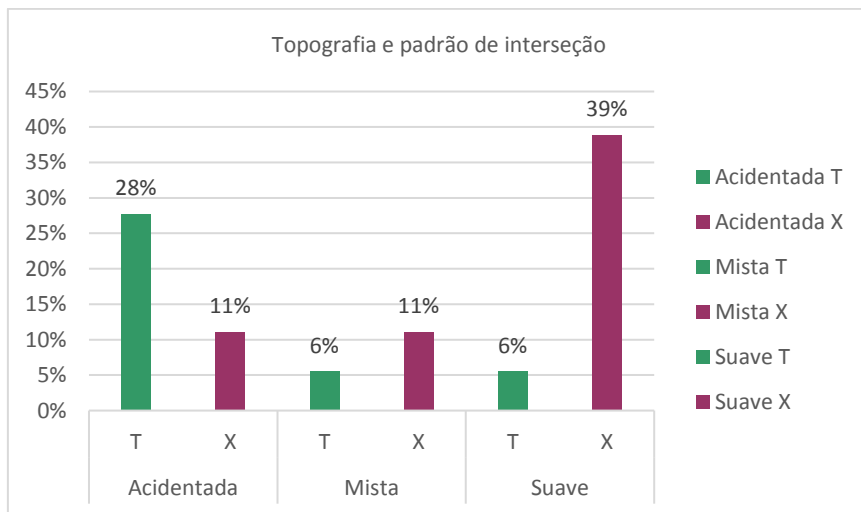


Figura 5.7 – Distribuição do tipo de interseção segundo a topografia.

5.1.7 POSIÇÃO EM RELAÇÃO À RODOVIA

Em relação às principais rodovias (estaduais ou nacionais) de acesso às cidades, a amostra pode ser agrupada em três categorias: a) a rodovia interrompe a malha, b) a rodovia é periférica à malha e c) a rodovia passa distante da malha viária, não exercendo qualquer relação sobre ela. Para a amostra, predominam os casos periféricos (78%) (Figura 5.8).

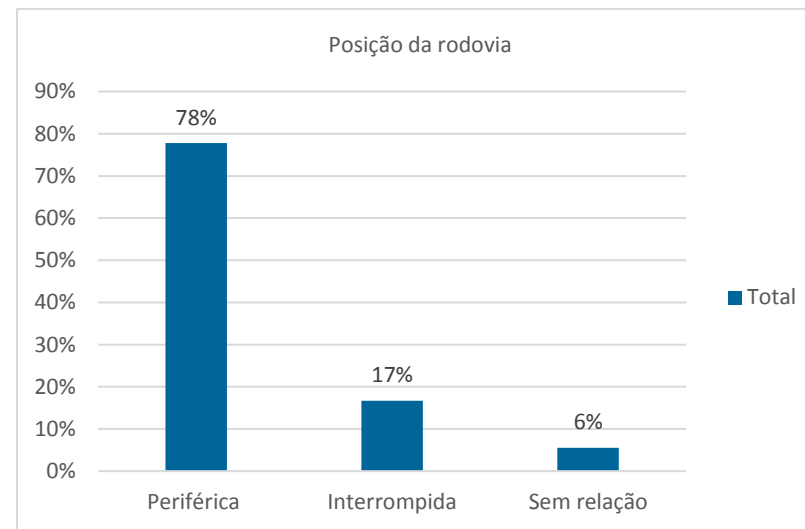


Figura 5.8 – Posição da rodovia em relação à malha viária.

5.1.8 POSIÇÃO EM RELAÇÃO AO CURSO D'ÁGUA

A existência de cursos d'água historicamente foi um fator primordial para a consolidação de assentamentos urbanos, desde a emergência das cidades durante a Revolução Neolítica. Na amostra, três situações foram identificadas: a) quando a malha é interrompida por algum curso d'água proeminente, fragmentando-se, b) quando não há relação entre a malha e o curso d'água, que se mantém relativamente distante do assentamento e c) quando a cidade é limitada pela água, a produzir uma barreira que restringe a continuidade da expansão.

Para a amostra (Figura 5.9), predominam os exemplares com interrupção (39%), o que aponta a existência de rios relevantes para a configuração das cidades,

como se discutiu ao longo do Capítulo 4 (exemplo na Cidade de Goiás – GO e no Rio Vermelho, ou São João del-Rei – MG e Tiradentes – MG diante do Rio das Mortes).

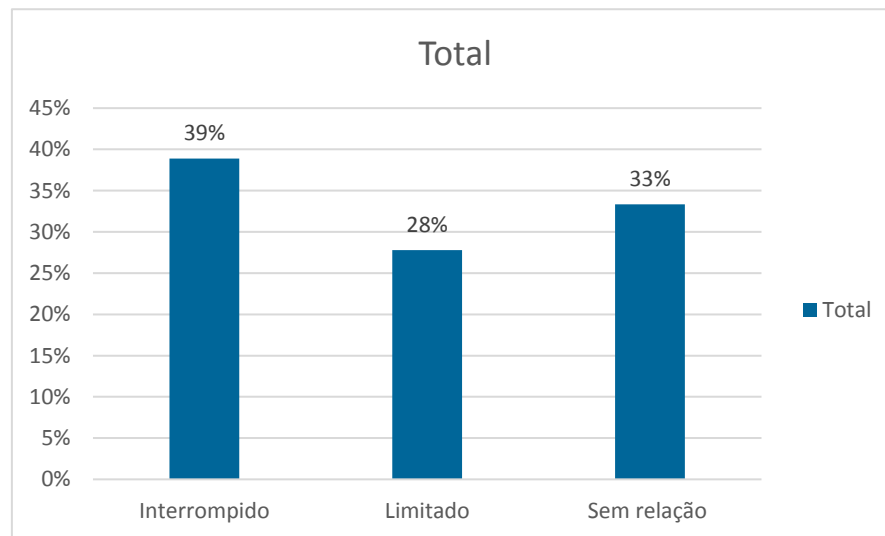


Figura 5.9 – Relação da malha urbana com os cursos d'água.

5.2 VARIÁVEIS DE DENSIDADE

5.2.1 ÁREA DO SISTEMA

A área do sistema é calculada em km², a partir do polígono que circunscribe a representação linear, base para a produção dos mapas axiais e de segmentos. Logo, não se trata de uma área oficial ou um perímetro urbano reconhecido. O mesmo princípio para a obtenção da medida foi aplicado para a área do centro

histórico e núcleo de integração: a informação servirá de suporte para a construção de outras variáveis, a incluir compactidade e porte (Figura 5.10).

Os resultados obtidos demonstram significativa variação na amostra: o maior sistema é São João del-Rei – MG (31,70 km²) e o menor, Alcântara – MA (1,24km²). A média das manchas urbanas é de 9,92 km² e pode ser representada pela cidade de Diamantina – MG(Figura 5.10).

Apesar de características históricas comuns, há significativa variação nos processos de ocupação do território e de crescimento urbano posterior, o que justifica as distinções. Grosso modo, é possível identificar no gráfico três grupos de assentamentos: a) os que estão na base, caracterizados por núcleos pequenos que experimentaram momentos de pujança econômica que justificaram sua fundação, entretanto estagnaram-se posteriormente (Cachoeira – BA e Lençóis – BA são exemplares); b) os que estão no meio, usualmente vinculados a uma permanência de dinâmica econômica ou alternância de ciclos, o que garantiu permanência da população e crescimento maior nas últimas décadas, o que os converteu em polos comerciais de regiões próximas (Paraty- RJ e Serro – MG ilustram a categoria) e c) os que estão no topo, concentrando estruturas urbanas que hoje têm relevância regional, crescendo substancialmente além dos limites da cidade antiga, como Penedo – AL, Lapa – PR ou Ouro Preto – MG.

Os dois extremos do gráfico relevam cidades que apresentam significativo papel de centralidade numa rede urbana mais ampla, a justificar a expansão do sítio e a atual conturbação com municípios e distritos vizinhos, como no contexto

mineiro de São João del-Rei – MG, ou a perda progressiva de relevância a resultar em isolamento e estagnação, como em Alcântara – MA.

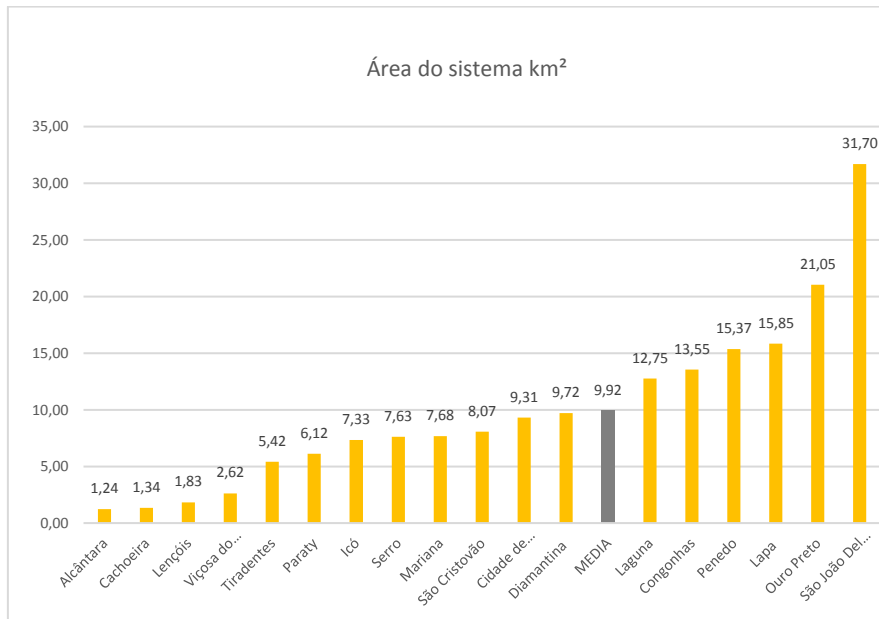


Figura 5.10 – Área dos sistemas em km².

5.2.2 NÚMERO DE EIXOS

O número de eixos que compõe a cidade expressa a quantidade de linhas modeladas na representação linear, o que também subsidia o cálculo de compacidade.

A Figura 5.11 contém os resultados obtidos: a representação composta pelo maior número de linhas é Ouro Preto - MG, com 3.191, enquanto Alcântara - MA

alcança apenas 202. Se compararmos a média da amostra (1.049) com aquela das cidades brasileiras estudadas por Medeiros (2013, p. 364) (7.881,7), fica explícito o contexto de pequenos núcleos urbanos.



Figura 5.11 – Número de linhas dos sistemas.

Como esperado, não há variações significativas em relação aos dados da Figura 5.10, entretanto algumas questões relevantes sobre o desenho urbano emergem. As estruturas urbanas mais irregulares, isto é, com malhas “orgânicas”, tendem a assumir posições proeminentes no gráfico em razão da quantidade maior de linhas para cobrir o território, em razão da adaptação ao sítio físico de relevo acentuado. A perspectiva é particularmente verdade para as cidades de Minas Gerais surgidas no contexto da mineração nos séculos XVII e

XVIII, como Mariana – MG, Congonhas – MG, Diamantina - MG, São João del-Rei - MG (que se mantém no topo) e Ouro Preto - MG.

5.2.3 NÚMERO DE SEGMENTOS

A quantidade total de segmentos do sistema, quando relacionada com o item anterior (número de eixos), permite “captar o grau de ordem ou desordem da malha. Quanto mais conectada for, maior será o número de segmentos em relação ao de eixos” (MEDEIROS, 2013). A medida dá conta, portanto, de aspectos de regularidade e irregularidade: sistemas mais irregulares têm número de segmentos mais próximo do de eixos, enquanto sistemas mais regulares têm uma distância maior entre os dois quantitativos.

Os dados se aproximam dos anteriores, mantendo as mesmas hierarquias ou polos (Figura 5.12). O assentamento urbano com menor número de segmentos é Alcântara – MA, com 459. São João del-Rei – MG está no topo, com 6.770, seguido de Ouro Preto – MG, com 5.166.

Se compararmos as Figuras 5.11 e 5.12, é possível perceber que a maioria das cidades mantém-se praticamente na mesma posição, o que indica que a proporção entre segmentos e eixos permanece, a apontar mais uma vez comportamentos semelhantes na amostra. Tiradentes – MG e Serro – MG, entretanto, têm variações um pouco mais significativas: declinando da 11ª para a 14ª e da 9ª para a 11ª posição, respectivamente. O resultado é indício de maior irregularidade nesses dois casos se comparados às demais estruturas analisadas.

Por serem mais irregulares, as duas cidades têm ainda menos segmentos por eixo do que as demais (apesar da homogeneidade comentada).

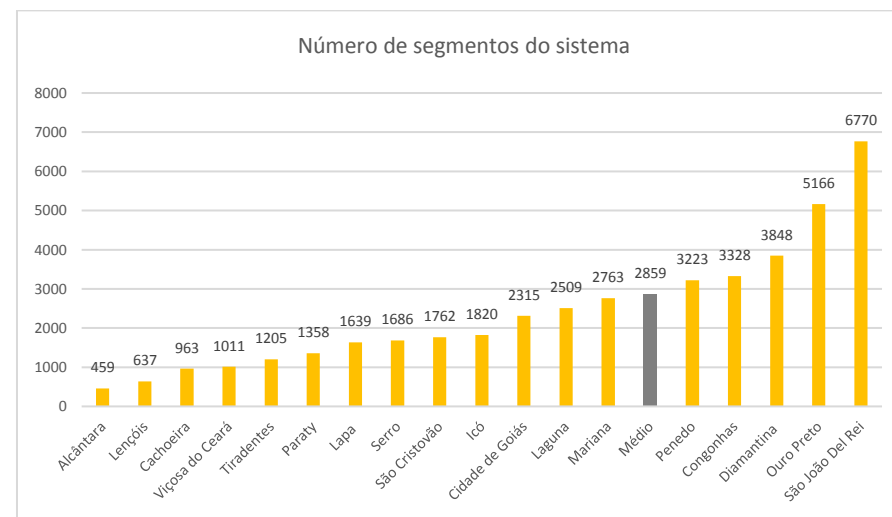


Figura 5.12 – Número de segmentos do sistema.

5.2.4 TAMANHO MÉDIO DOS EIXOS

A variável expressa o tamanho das linhas e pode ser associada ao que seria o “tamanho da rua”. Além disso, “revela o arranjo da estrutura urbana por meio da representação linear” (MEDEIROS, 2013, p. 349): quanto maiores os eixos, maior a pendência para o traçado ortogonal; quanto menores, possível indicação para traçado orgânico.

Os dados obtidos estão na Figura 5.13. A média da amostra é 159,528 m, próxima à cidade de Goiás – GO. Apenas Lapa – PR alcança um valor superior à média

nacional, de 290 m (MEDEIROS, 2013, p. 349). Ouro Preto – MG possui o menor tamanho, com 84,706 m.

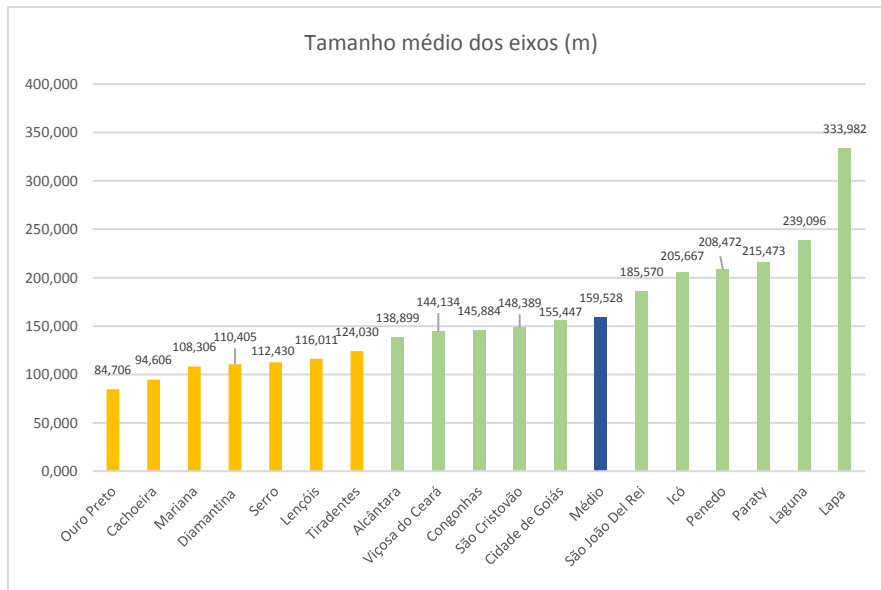


Figura 5.13 – Tamanho médio dos eixos. Em laranja, as cidades com tendência ao traçado orgânico; em verde, aquelas mais ortogonais.

A nítida polarização aponta os efeitos de irregularidade do traçado associada ao sítio físico. Mais uma vez, as cidades mineiras relativas ao ciclo da mineração, usualmente situadas sobre morros e vales (Ouro Preto – MG, Mariana – MG, Diamantina – MG, Serro – MG e Tiradentes – MG), agrupam-se agora no polo inferior. Tendências à regularidade, o que é relevante para demonstrar a

emergência de traçados em tabuleiro de xadrez mesmo durante o período colonial, resultam em cidades situadas no quadrante superior do gráfico.

Os núcleos urbanos de origem colonial portuguesa no Brasil caracterizam-se menos pela homogeneidade e mais pela diversidade de soluções, o que reforça a perspectiva de uma urbanística que associou diacronicamente estratégias vernaculares e eruditas de ocupação (TEIXEIRA, 2000; REIS FILHO, 2001). Quando ocorreu prefiguração do núcleo urbano, não é incomum a escolha de sítios planos e o desenvolvimento de ruas paralelas e perpendiculares.

Além disso, a considerar o tamanho médio dos eixos (160 m) e a visualização das representações lineares dos assentamentos, é possível afirmar que os sistemas tendem a um traçado ortogonal, ao contrário do que se esperaria.

5.2.5 TAMANHO MÉDIO DOS SEGMENTOS

O tamanho médio do segmento pode ser associado, de maneira geral, ao “tamanho da face da quadra”. Embora seja uma simplificação, permite, de algum modo, compreender o efeito da regularidade ou irregularidade na caracterização da estrutura espacial. A expectativa seria de que estruturas tendentes ao tabuleiro de xadrez teriam quadras maiores, enquanto as irregulares, quadras menores, o que se confirma nos resultados obtidos (Figura 5.14).

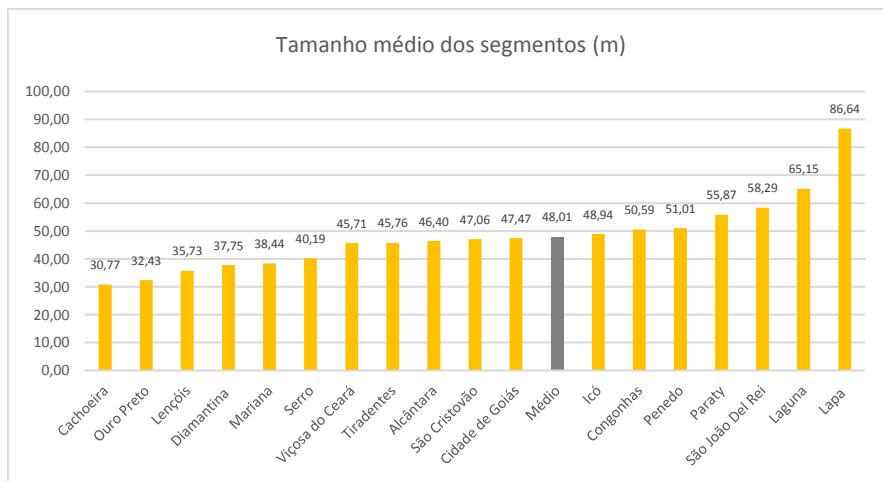


Figura 5.14 – Tamanho médio dos segmentos.

Por outro lado, a literatura investigada aponta que a vitalidade tem relação com maior existência de caminhos - como discutem Jane Jacobs (2011) e Jan Gehl (2014). Se o tamanho das quadras é menor, é produto de uma malha com maior quantidade de trajetos.

Para a amostra, obteve-se uma média de 48,01 m, o que aponta, grosso modo, alta conectividade dos sistemas, um atrativo para caminhabilidade. Uma referência usual para o projeto de quadras contemporaneamente dá conta de medida entre 100 e 200 m. A mancha urbana com menor tamanho de segmentos é Cachoeira – BA (30,77 m) e a com maior, Lapa – PR (86,64 m), exemplar de regularidade.

5.2.6 COMPACIDADE

A densidade do espaço urbano pode ser avaliada segundo a relação entre a quantidade de eixos ou comprimento total dos eixos por uma determinada área, o que gera os valores de compactidade. Sistemas mais compactos tendem a apresentar maior vitalidade, enquanto sistemas mais dispersos distribuem essa vitalidade.

Acerca do tema, Medeiros (2013, p. 373) verificou que os sistemas menores tendem a ter uma maior quantidade de eixos por quilômetros quadrados. O autor justificou o achado como reflexo dos traçados irregulares que fragmentam a malha para melhor acomodá-la ao acidentado, bem como pela tendência de maximização no aproveitamento do espaço.

Para a Compactidade A (número de eixos por área em km² – Figura 5.15), a média nacional é de 94,80 (MEDEIROS, 2013) enquanto a média da amostra alcança 126,58. Para Medeiros (2013), quanto menor o valor maior a compactidade, maior a urbanidade, também pela concentração de atividades e serviços. A maior parte dos assentamentos investigados tem desempenho superior ao das cidades brasileiras, com valor abaixo apenas naquelas estruturas que apresentam forte fragmentação, resultante das características do sítio físico, como Serro – MG, Lapa – PR e Penedo - AL. Em razão da escala das cidades, os vazios resultantes (sejam morros, rios, lagunas, mangues, etc.) são proporcionalmente mais significativos do que aqueles das grandes estruturas metropolitanas, por exemplo. Serro – MG tem a menor compactidade (10,28), resultado do sítio

acidentado com muitas áreas não edificáveis. Cachoeira - BA, por outro lado, possui a maior compacidade A, chegando a 348,47.

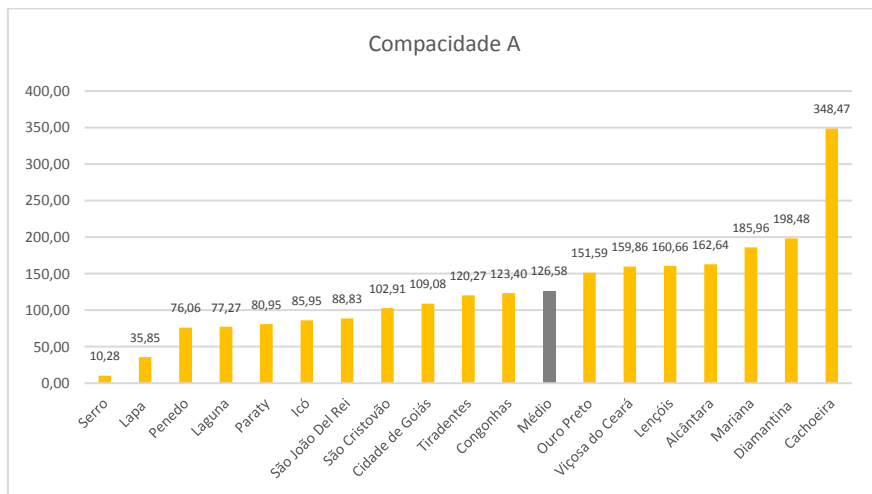


Figura 5.15 – Compacidade A.

A Compacidade B (tamanho total dos eixos por área em km²– Figura 5.16) tem média nacional de 18,00 (MEDEIROS, 2013) diante da média da amostra, que é de 17,58, o que traduz expressiva proximidade: a maior das cidades está com valores próximos da média da amostra e do país, o que traduz a conservação do padrão de ocupação das cidades brasileiras. Com exceção de Serro – MG, que possui uma condição de implantação muito particular, Lapa – PR apresenta o menor índice de 11,97 e Cachoeira – BA, 32,97.

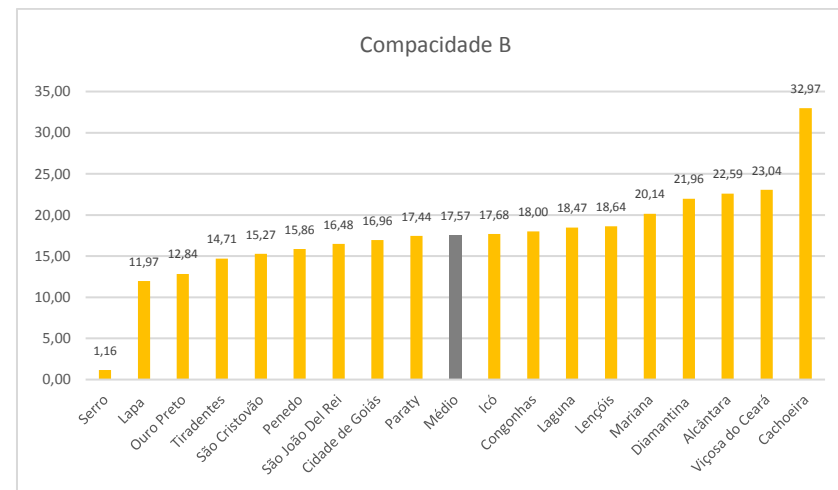


Figura 5.16 – Compacidade B.

Para refinar a avaliação, os valores de Compacidade A e B foram distinguidos para a visão comparada do desempenho do sistema, do centro histórico e do núcleo de integração (que concentra os eixos mais integrados da cidade) (Figuras 5.17 e 5.18). Com exceção das cidades de São Cristóvão – SE, Alcântara – MA e Cachoeira – BA, as demais apresentam os centros históricos com maior Compacidade A diante do sistema e do núcleo de integração (Figura 5.8). O mesmo ocorre com a Compacidade B (Figura 5.9), com exceção de Alcântara – MA, São Cristóvão – SE, Cidade de Goiás – GO e Mariana – MG.

Para as duas figuras, percebe-se que os centros históricos são áreas mais densas, o que favorece a urbanidade, uma vez que é maior a presença de caminhos/trajetos. A considerar que estão guardados ali os vestígios urbanos

mais proeminentes das origens dos assentamentos, o resultado é um indício de que diacronicamente as cidades perdem as propriedades que garantem uma boa sincronia entre as partes e o todo. Contudo, há de se ponderar que esses sistemas, como um todo, têm desempenhos superiores aos das cidades brasileiras, como aponta Medeiros (2013).

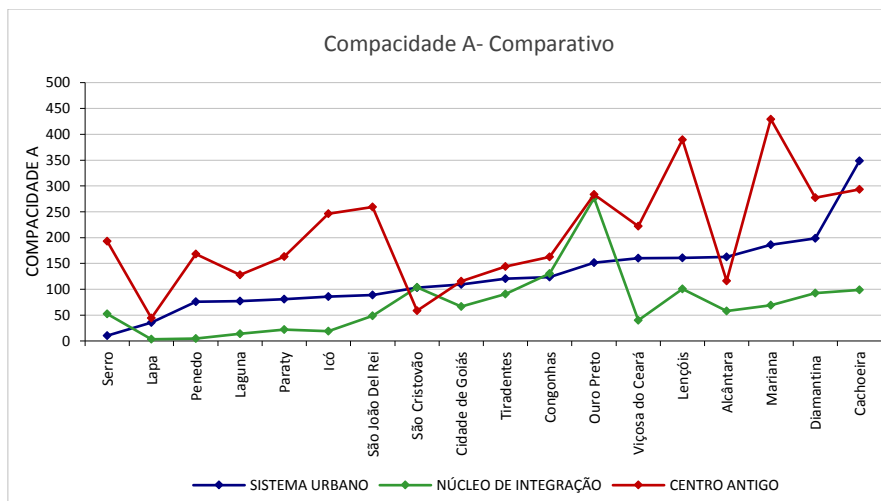


Figura 5.17 – Compacidade A: sistema, centro histórico núcleo de integração.

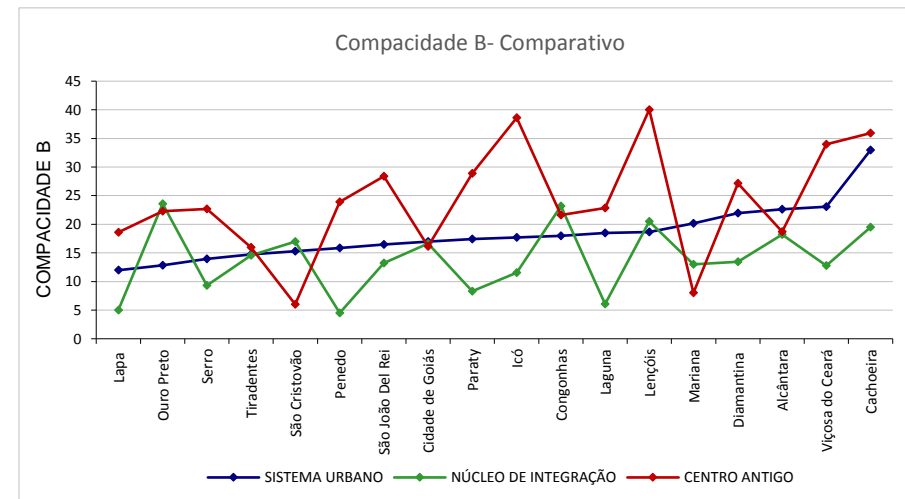


Figura 5.18 – Compacidade B: sistema, centro histórico e núcleo de integração.

Cabe ponderar, entretanto, que o baixo desempenho relativo dos núcleos de integração parece ter relação com o polígono que os circunscreve: geralmente são áreas maiores e disformes, ao contrário dos centros históricos, que tendem a ter áreas mais compactas e homogêneas.

Quando comparado o desempenho médio do sistema e dos centros históricos para a amostra, recordando que Medeiros (2013, p. 373) chegou a uma média nacional de 94,80, percebe-se, mais uma vez, o melhor resultado das áreas originais de fundação/estabelecimento das cidades. Os centros históricos são mais compactos, contudo essas características se perdem à medida que a cidade cresce (Fig. 5.19).

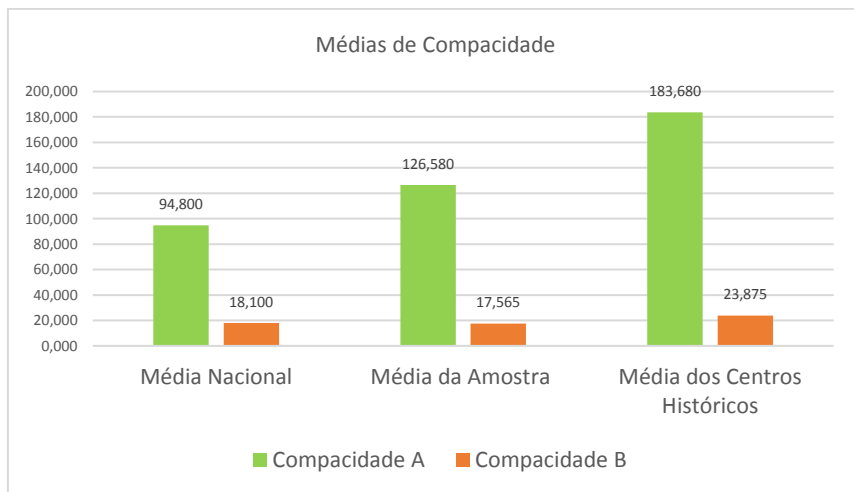


Figura 5.19 – Médias de compacidade comparadas para o Brasil, amostra e centros históricos.

5.3 VARIÁVEIS TOPOLÓGICAS

5.3.1 CONECTIVIDADE

A considerar que a perspectiva configuracional via Sintaxe do Espaço considera como premissa básica a investigação das interdependências entre os elementos constituintes da cidade, a medida inicial a analisar é a conectividade. A variável serve de base como o cálculo do potencial de acessibilidade, revelando, por meio dos valores médios, a “presença de rua sem saída ou estruturas labirínticas” (LOREIRO, 2017, p. 86).

Como esperado, os maiores índices estão nas cidades com traçado tendente a ortogonal, a incluir Icó – CE, Lapa – PR, Penedo – AL, Paraty – RJ e Laguna – SC

(Figura 5.20): a grelha maximiza as conexões ao ter grandes eixos que se conectam a vários outros no preenchimento do território. Os menores valores, por outro lado, predominam em estruturas urbanas associadas ao ciclo do ouro mineiro (mais uma vez, concentram-se no polo inferior Ouro Preto – MG, Tiradentes – MG, Serro – MG, Mariana – MG, Congonhas – MG e Diamantina – MG). Acontece que a implantação em sítios mais irregulares tradicionalmente dificulta o surgimento de uma trama urbana mais articulada, o que é usual em cidades sobre terreno plano.

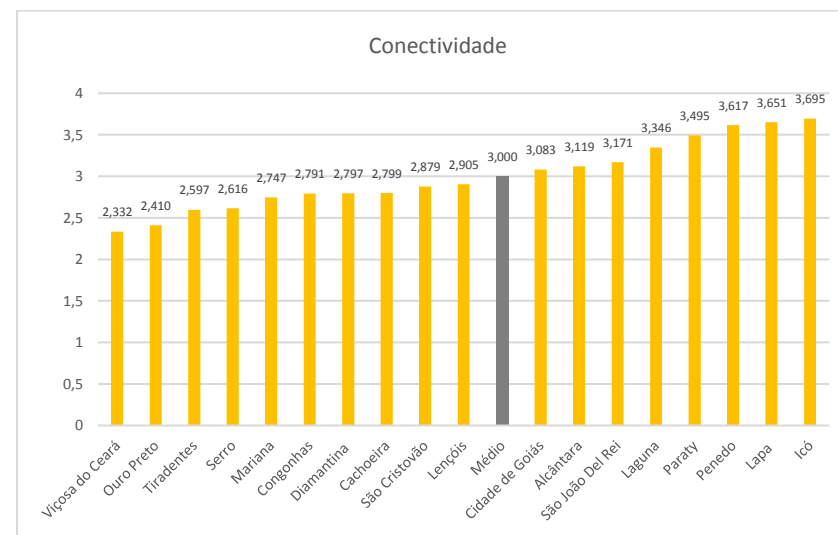


Figura 5.20 – Conectividade.

Quando comparados os valores do centro histórico e do núcleo de integração diante da totalidade do assentamento (Figura 5.21), há uma nítida aproximação nos valores a apontar certa homogeneidade nos sistemas. A despeito disso,

algumas tendências aparecem: a) em 11 casos, o núcleo de integração está no topo da conectividade, o que destaca a relação entre conectividade e potencial de acessibilidade, b) em 5 casos, o núcleo de integração está abaixo das médias do sistema e dos centros históricos, o que enfatiza o papel da posição no espaço como indutor de acessibilidade, e não apenas o número de conexões e c) em praticamente todos os cenários, a conectividade do centro histórico é semelhante ou superior à média do sistema e do núcleo de integração, o que traduz o papel dos sítios originais de implantação/fundação da cidade como áreas que guardam as melhores características configuracionais em favor da urbanidade.

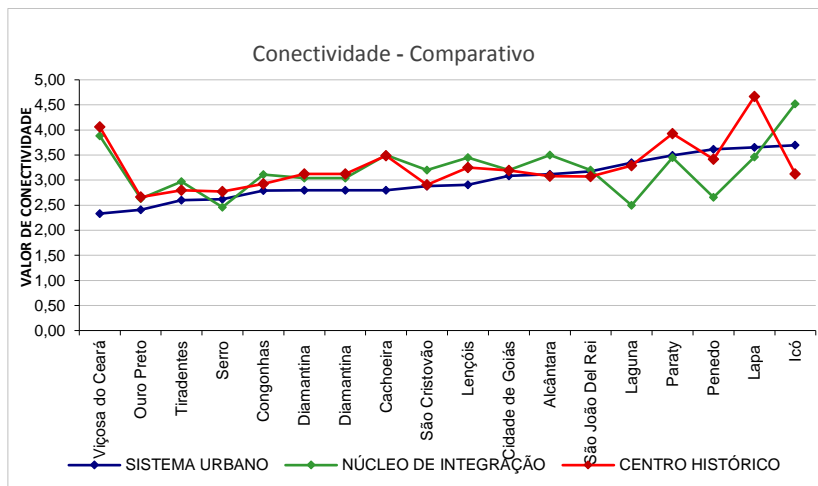


Figura 5.21 – Conectividade comparada.

5.3.2 INTEGRAÇÃO GLOBAL

A integração global expressa o “potencial de acessibilidade topológica calculado para o sistema inteiro” (MEDEIROS, 2013), de modo a indicar o grau de centralidade encontrada nos assentamentos. Estruturas de maior potencial de integração médio facilitam o ir e vir: são mais “abertas”. Estruturas de baixo potencial de integração são mais “fechadas” e, portanto, labirínticas. Estudos de Holanda (2002) demonstram que a distância topológica, base para os cálculos de integração, independe da distância geométrica, mas interfere significativamente no uso do espaço. Dessa forma é uma das variáveis mais importantes para verificar o grau de acessibilidade da comunidade ao espaço, alimentando o atributo de legibilidade/identidade defendido por Grinover (2007).

Os resultados obtidos indicam que as cidades com os maiores valores de integração global (Figura 5.22) são aquelas com traçado que tende à ortogonalidade, como Lapa – PR, Icó – CE, Penedo – AL e Paraty - RJ, tendo a amostra integração média de 0,605. Esse valor está abaixo da média brasileira (0,764, como aponta Medeiros (2013), a indicar nitidamente um grupo de cidades com características peculiares: são menos acessíveis, o que parece ter relação com a maneira de organização do espaço, com vários exemplares de desenho “orgânico”.

Acerca desses exemplares, as estruturas de menor valor médio são aquelas mais irregulares e labirínticas, como o são as cidades históricas mineiras, que ocupam as 6 posições do polo inferior do gráfico. Quando observada a média para o centro histórico, percebe-se que alcança 0,993, o que reforça a qualidade das

propriedades espaciais encontradas nesses trechos urbanos, superior tanto à média da amostra quanto à das cidades do Brasil.

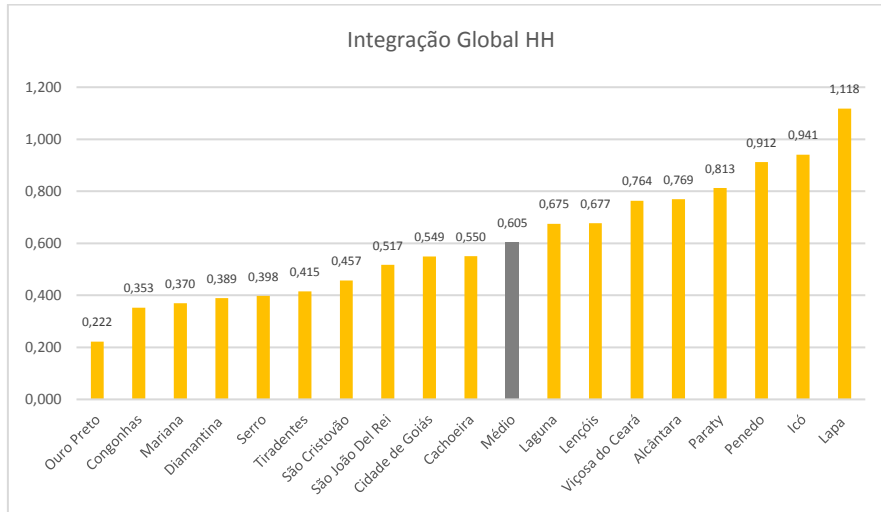


Figura 5.22 – Integração HH.

A leitura comparada para o desempenho do centro histórico e do núcleo de integração em relação ao sistema (Figura 5.23) demonstra, como previsto, o predomínio do núcleo de integração como a área mais acessível. Entretanto, no caso de Serro, São Cristóvão e Viçosa do Ceará, os centros históricos possuem integração acima do próprio núcleo de integração, o que demonstra fazer parte dele e em posição de destaque.

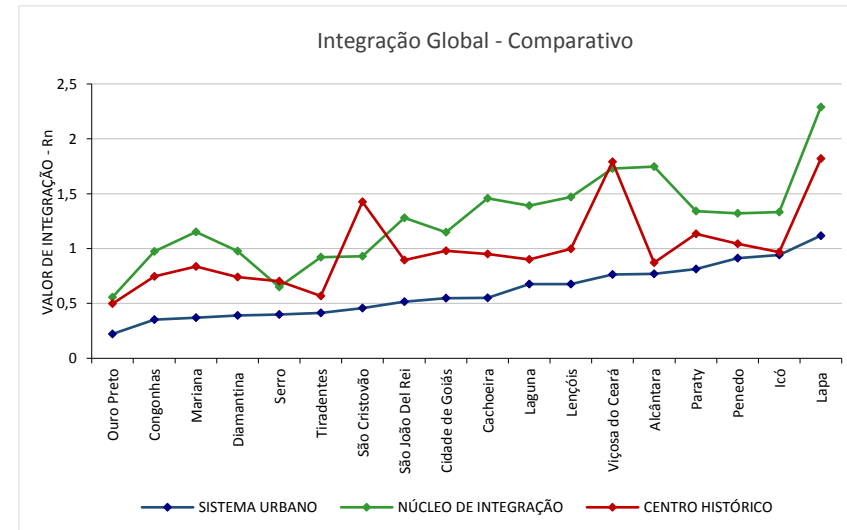


Figura 5.23 – Integração global: sistema, núcleo de integração e centro histórico.

O achado também indica que, grosso modo, os centros históricos têm um desempenho proeminente em relação aos sistemas (as médias são mais elevadas), entretanto não mais estão no topo de integração (ocupado pelo núcleo de integração). O cenário aponta para a perda progressiva de importância dos centros históricos, na medida em que a cidade cresce. Por outro lado, esses locais ainda guardam potencial elevado, o que os posiciona como locais de grande capacidade para o comércio e serviços e de grande acessibilidade para moradores, visitantes e turistas.

5.3.3 INTEGRAÇÃO LOCAL – R3

A integração local é calculada de modo semelhante à integração global, entretanto há um raio de análise que indica as propriedades mais locais. Dessa maneira, a medida é capaz de revelar subcentralidades. Menos importa o valor médio comparado por cidade (Figura 5.24), mas, sim, o confronto entre as médias para o sistema, o centro histórico e o núcleo de integração (Figura 5.25).

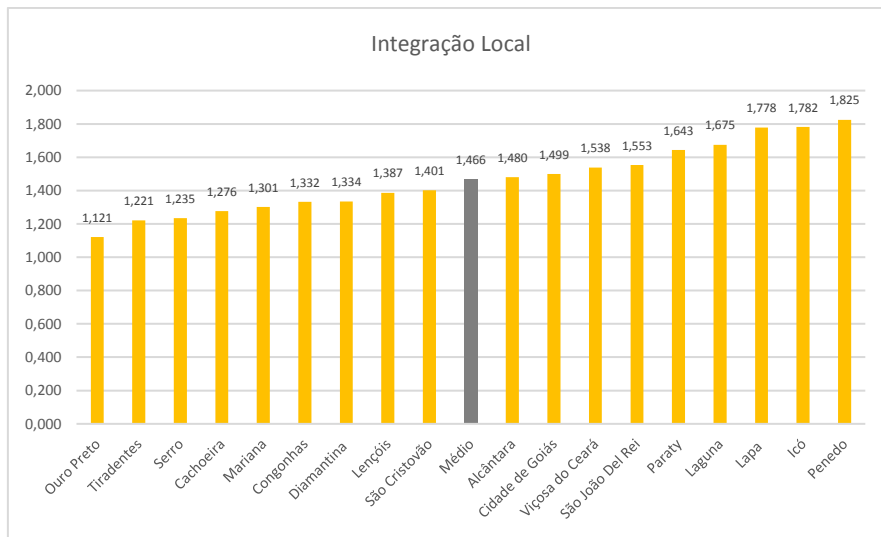


Figura 5.24 – Integração local.

Os resultados obtidos reforçam aqueles do item anterior: os centros antigos apresentam propriedades locais de destaque. Com exceção de 5 cidades, a média dessas áreas é mais elevada do que a do sistema. Além disso, em lugares como Cidade de Goiás – GO, Viçosa do Ceará – CE, Paraty – RJ, Lapa – PR e Cachoeira –

BA, a média do seu respectivo centro histórico é superior àquela do núcleo de integração (Figura 5.25).

A variável também é relevante para identificar, visualmente, áreas potencialmente mais capazes de se converterem em centros locais (Figura 5.26). Quanto maior o núcleo urbano, como São João del-Rei – MG, maior a facilidade de perceber áreas que apresentam propriedades de destaque, uma vez que o próprio crescimento urbano resulta em uma rede de centralidades, não mais dependente de um único lugar. Se a integração global permite identificar o principal centro configuracional/morfológico do assentamento, a integração local fornece indícios dos centros de abrangência local.

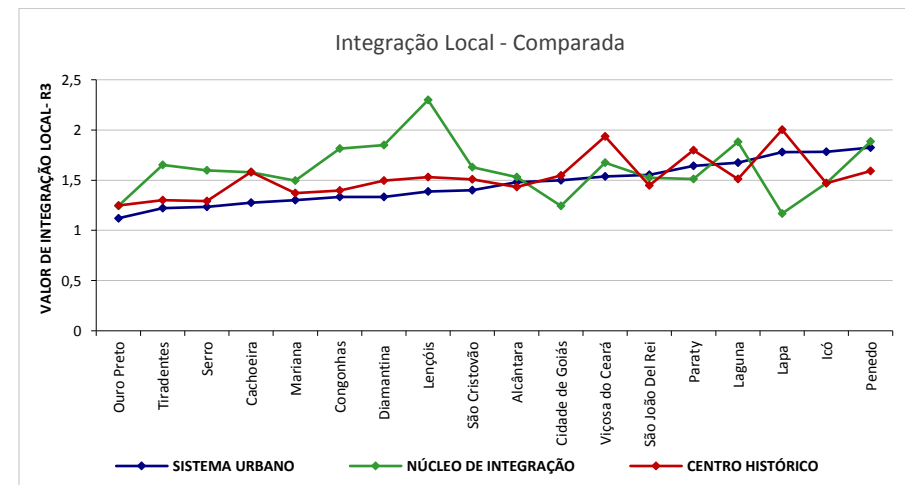


Figura 5.25 – Integração local: sistema, núcleo de integração e centro histórico.

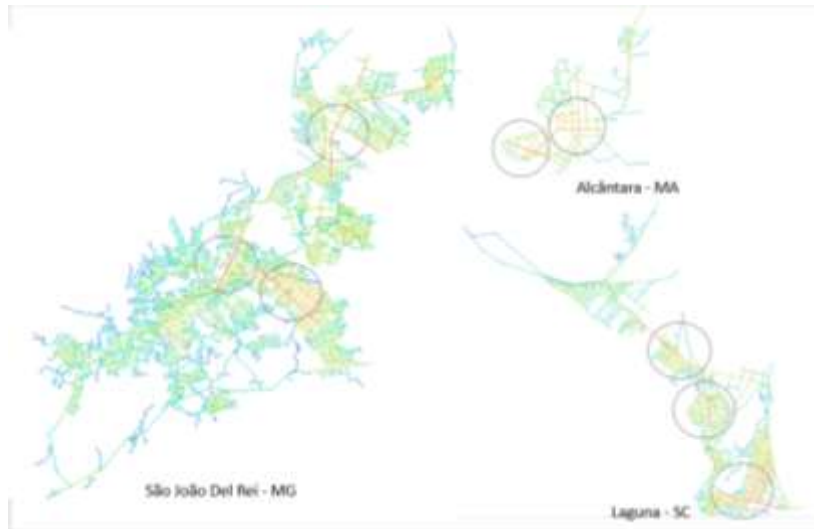


Figura 5.26 – Surgimento de subcentralidades potenciais nas cidades de São João del-Rei – MG, Laguna – SC e Alcântara – MA.

5.3.4 LEGIBILIDADE (SINERGIA)

A sinergia, conforme discutido no capítulo metodológico, consiste no “grau de sintonia entre os valores de integração global e local” (MEDEIROS, 2013, p. 407), de modo a avaliar se as propriedades globais se repetem na escala local. Quanto maior o sistema, maior a tendência de quebra dessa sincronia, pela dificuldade de o sistema manter as mesmas características para o todo, convergindo para contextos fragmentados e labirínticos.

Embora sejam cidades relativamente pequenas, a sinergia ou legibilidade das cidades históricas (média de 0,378/38%) foi a variável que mais se aproximou do

cenário nacional (0,360/36%). Significa que, a despeito do tamanho, são estruturas mais labirínticas. De qualquer maneira, as maiores cidades da amostra apresentam os menores valores de sinergia, como Congonhas, Ouro Preto e Diamantina. Os maiores valores são para as cidades que, mesmo se expandindo, mantiveram o traçado ortogonal: Lapa, Icó e Mariana (Figura 5.27).

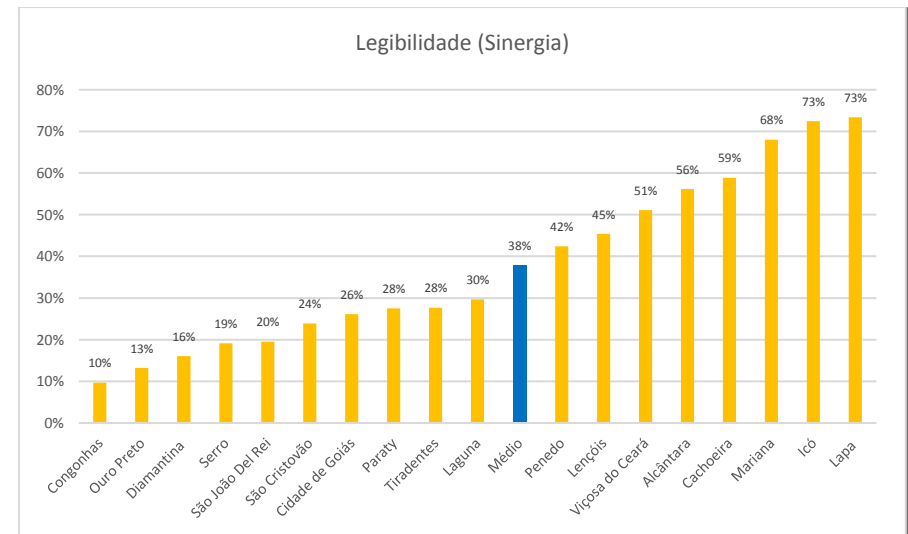


Figura 5.27 – Sinergia.

Os centros históricos, numa leitura comparada, apresentam valores maiores que os dos sistemas, com média 0,75 (75%) (Figura 5.28). O resultado demonstra que nesses espaços subsiste melhor sincronia global e local, o que facilita sua legibilidade. O achado dialoga com aquele de Medeiros (2013), que classifica os centros antigos como “oásis no labirinto”.

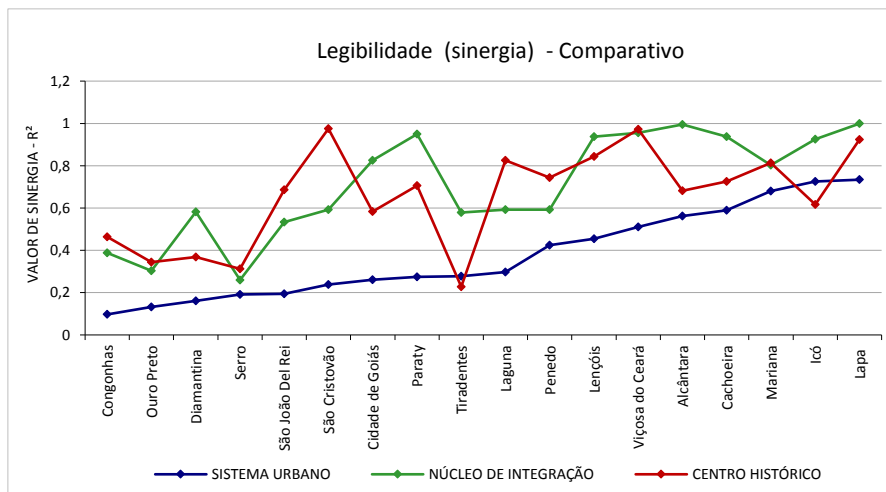


Figura 5.28 – Sinergia: sistema, núcleo de integração e centro histórico.

5.3.5 ORIENTABILIDADE (INTEGIBILIDADE)

Produto da correlação entre conectividade e integração global, diz respeito à expectativa das vias mais integradas serem aquelas mais conectadas, o que compreende a dimensão da orientabilidade no sistema urbano. A medida, portanto, indica a possibilidade de uma maior facilidade ou dificuldade de orientação e localização do indivíduo no espaço, também por considerar a existência de eixos globais que atravessem todo o assentamento, estabelecendo adequadas costuras entre as partes do todo urbano. À semelhança da variável anterior, espera-se que sistemas maiores tenham uma queda no desempenho, em razão da progressiva fragmentação pela qual passam as cidades naturalmente.

Os valores mais altos de inteligibilidade estão em Lençóis - MG, Ouro Preto – MG e Lapa – PR, e os piores, em Congonhas- MG e São João del-Rei – MG (Figura 5.29). Para a amostra, não há vínculo claro com o tamanho do sistema, mas com a maneira de articulação entre partes. De toda forma, a média do grupo, 0,249/25%, é superior àquela das cidades brasileiras investigadas por Medeiros (2013): 0,150/15%. Os centros históricos reiteram o desempenho destacado quando estabelecida a comparação com o núcleo de integração e o sistema (Figura 5.30) e atingem uma média de 0,452/45%.

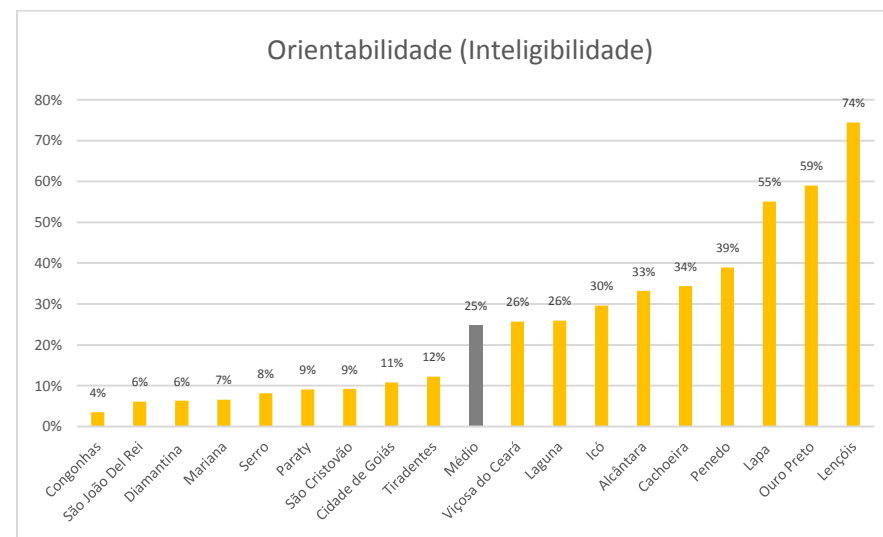


Figura 5.29 – Inteligibilidade.

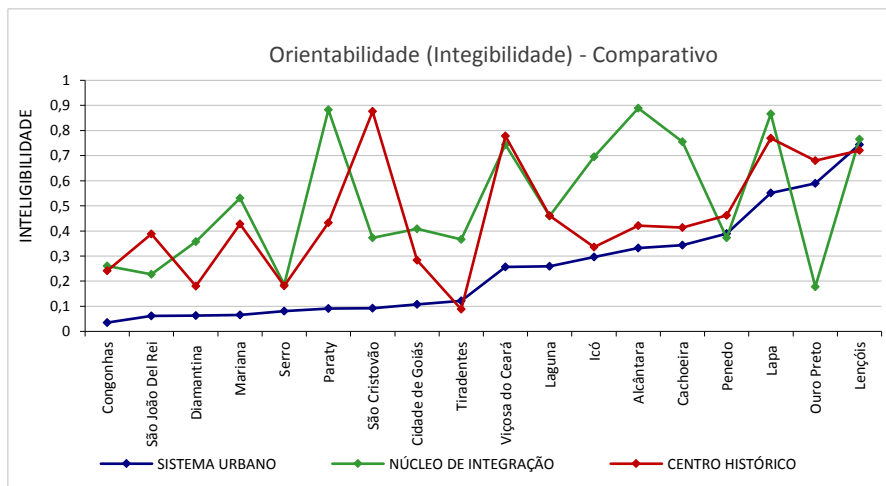


Figura 5.30 – Integibilidade: sistema, núcleo de integração e centro histórico.

5.3.6 NACH

A normatização da escolha permite a comparação das hierarquias viárias em diversos sistemas. Quanto mais elevado o valor, melhor a distribuição do potencial de trajeto das vias, o que significa a formação de uma rede mais complexa e densa de percursos prioritários na cidade.

Embora não existam valores para uma comparação nacional, tem-se uma média da amostra em 0,966, com melhores índices para as cidades de traçado ortogonal, como Lapa – PR, Icó – CE e Alcântara – MA. Estruturas mais regulares, em razão do maior número médio de conexões, parecem contribuir para a formação de uma rede mais permeável e mais bem distribuída de caminhos

através da cidade (Figura 2.31). O inverso ocorre com as estruturas mais labirínticas das cidades históricas de Minas Gerais.

Há grande proximidade entre o desempenho do sistema, do centro antigo e do núcleo de integração, mas mantém-se a tendência identificada para outras variáveis (Figura 5.32): o centro histórico está em geral acima da média do sistema e, em algumas situações, apresenta desempenho melhor que o do núcleo de integração.

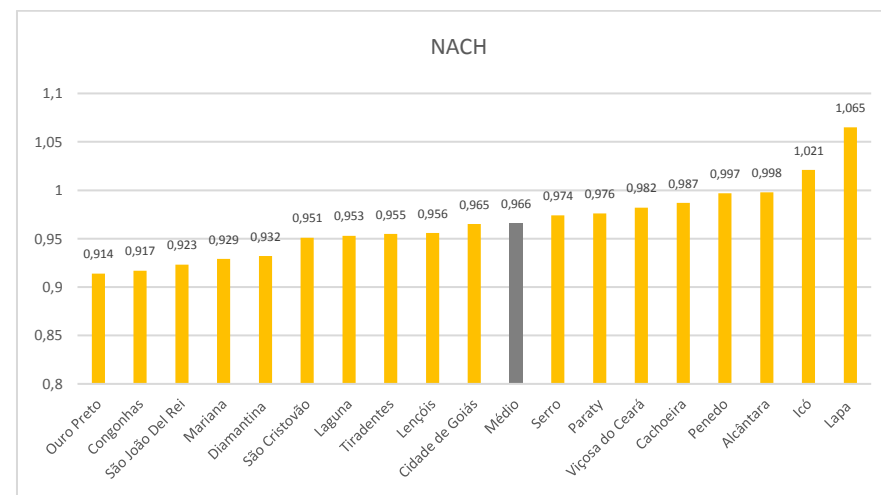


Figura 5.31 – NACH.

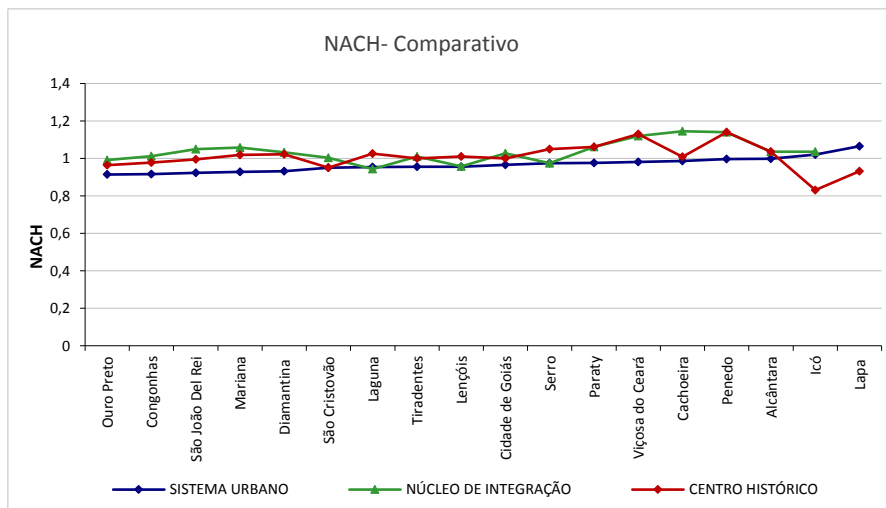


Figura 5.32 – NACH: sistema, núcleo de integração e centro histórico.

5.3.7 NAIN

O NAIN é equiparável aos valores de integração, entretanto a medida é calculada a partir do mapa de segmentos, tendo em conta a escolha angular dos caminhos. O resultado não apresenta variações significativas em relação ao cálculo de integração global exposto na Figura 5.22. A média da amostra é de 0,723, com os melhores índices nas cidades com traçado mais ortogonal, sendo Congonhas a ter o menor valor de NAIN: 0,241 (Figura 5.33). Os centros históricos apresentam melhor desempenho, confirmando o papel como áreas mais acessíveis diante da estrutura urbana (Figura 5.34).

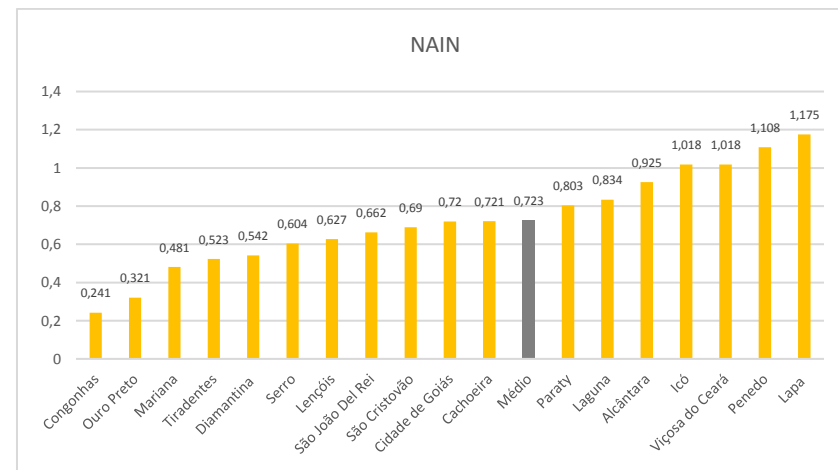


Figura 5.33 – NAIN.

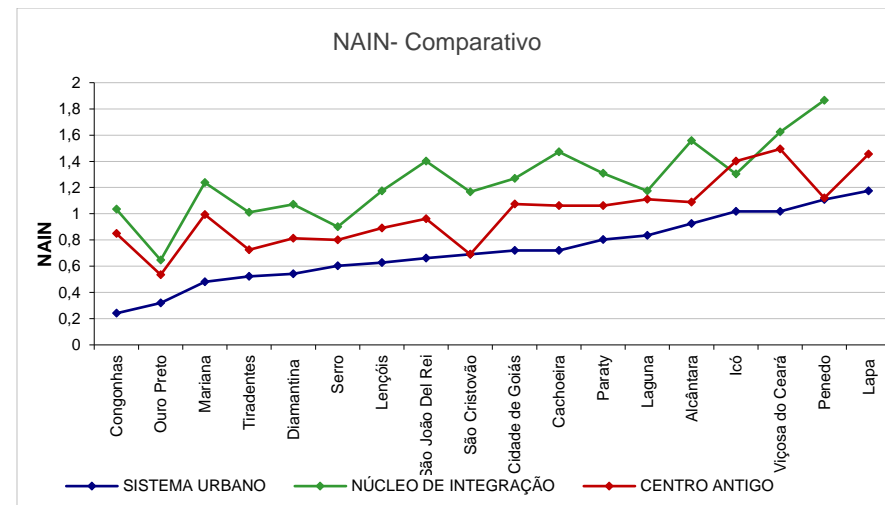


Figura 5.34 – NAIN comparado: sistema, núcleo de integração e centro antigo.

5.3.8 RELAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO COM O NÚCLEO DE INTEGRAÇÃO

A interpretação da amostra permitiu identificar (Figura 5.35) que, em 72% dos casos, o núcleo de integração mantém-se coincidindo com o centro histórico, o que demonstra o potencial dos locais originais de fundação/assentamento permanecerem com elevado carácter agregador. São centralidades fundamentais da estrutura urbana, concentradoras da maior diversidade de fluxos e usos.

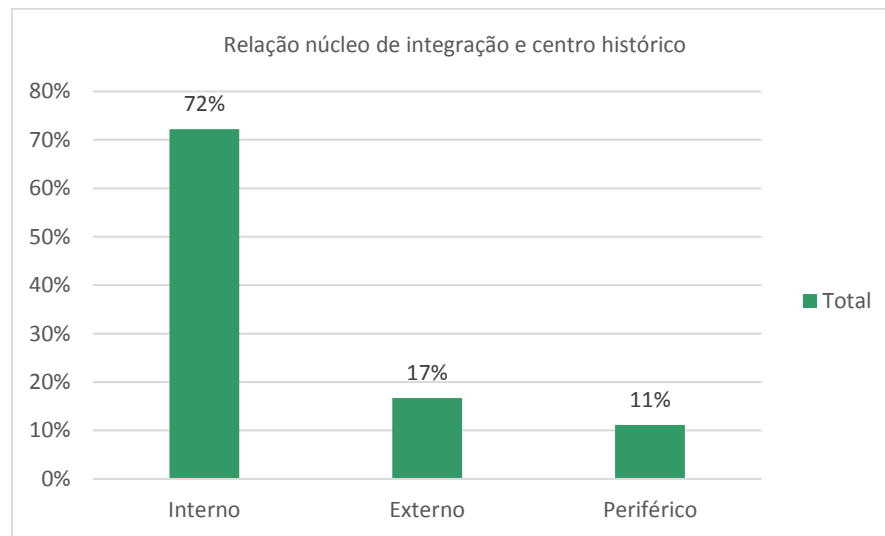


Figura 5.35 – Relação espacial entre o núcleo de integração e o centro histórico.

5.4 VARIÁVEIS DE TURISMO

5.4.1 CATEGORIA DE TURISMO

A categoria de turismo é considerada a variável-chave para a análise, por contemplar um instrumento elaborado pelo Ministério do Turismo para identificar o desempenho da economia do setor nos municípios que constam no Mapa do Turismo Brasileiro. A escala distribui-se entre dois polos: a) A: municípios com maior fluxo turístico e maior número de empregos e estabelecimentos no setor de hospedagem e b) E: municípios que não possuem fluxo turístico expressivo e nem empregos e estabelecimentos formais no setor de hospedagem.

A amostra está dividida em quatro das cinco categorias: não foi incluída nenhuma cidade sem fluxo turístico expressivo (Figura 5.36). A maior concentração está na categoria C (39%), seguida das categorias B e D (28% cada). Paraty é a única cidade classificada como A (Figura 3.37).

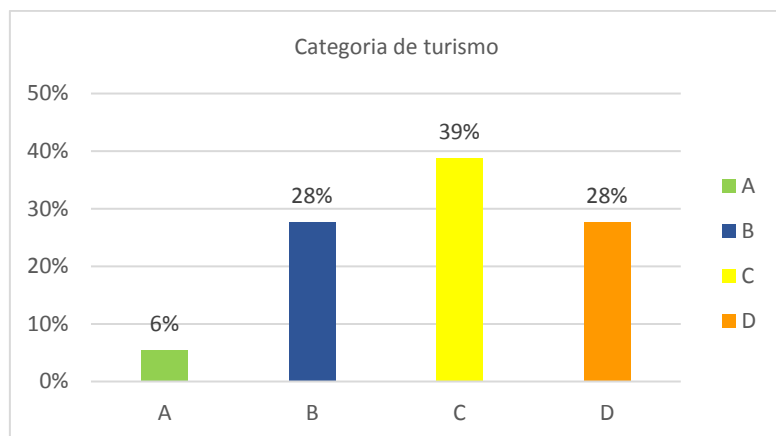


Figura 5.36 – Distribuição da amostra nas categorias de turismo.
Fonte: Ministério do Turismo.

Categoria	Cidades
A	Paraty
B	Cachoeira, Diamantina, Mariana, São João del-Rei e Tiradentes
C	Cidade de Goiás, Congonhas, Laguna, Lençóis, Ouro Preto, Penedo e Serro.
D	Alcântara, Icó, Lapa, São Cristóvão e Viçosa do Ceará.

Figura 5.37 – Identificação da amostra nas categorias de turismo.
Fonte: Ministério do Turismo.

5.4.2 ATRATIVOS

Todas as cidades da amostra, pela própria condição do tombamento, apresentam edificações significativas como registro patrimonial, o que incentiva a visitação. Os dados foram retirados dos mapas turísticos (Tabela 5.1).

Tabela 5.1 – Atrativos Turísticos.

SISTEMA		Número de atrativos					TOTAL DE ATRATIVOS
Cidade	UF	Igreja capelas	Museus	Centro Cultural	Edifícios públicos	Praças	
Alcântara	MA	4	3	1	3	3	14
Cachoeira	BA	3	2	1	3	2	11
Cidade de Goiás	GO	8	2	3	7	1	21
Congonhas	MG	6	1	1	5	1	14
Diamantina	MG	9	2	1	1	0	13
Icó	CE	3	0	1	1	1	6
Laguna	SC	1	3	1	5	1	11
Lapa	PR	2	4	0	3	3	12
Lençóis	BA	3	0	1	3	2	9
Mariana	MG	9	1	1	10	1	22
Ouro Preto	MG	14	9	2	1	1	27
Paraty	RJ	5	2	1	2	1	11
Penedo	AL	4	1	1	3	3	12
São Cristóvão	SE	6	2	0	2	1	11
São João del-Rei	MG	7	2	1	5	0	15
Serro	MG	5	1	0	4	1	11
Tiradentes	MG	9	3	1	3	2	18
Viçosa do Ceará	CE	3	1	0	2	1	7
MÉDIA		5	2	1	3	1	12

5.4.3 EMPREGOS e ESTABELECIMENTOS

Os números referentes aos empregos e estabelecimentos ligados à atividade de turismo, fornecidos pelo Ministério do Turismo para o ano de 2016, dão conta da ordem de grande atividade econômica formalmente registrada. Ainda que se suspeite de um elevado número de subnotificações, é possível perceber a distância entre locais em que o turismo é uma atividade inexistente ou incipiente e aqueles que já integram o cenário nacional, como Paraty – RJ, Ouro Preto – MG e Tiradentes – MG (Figura 5.38).

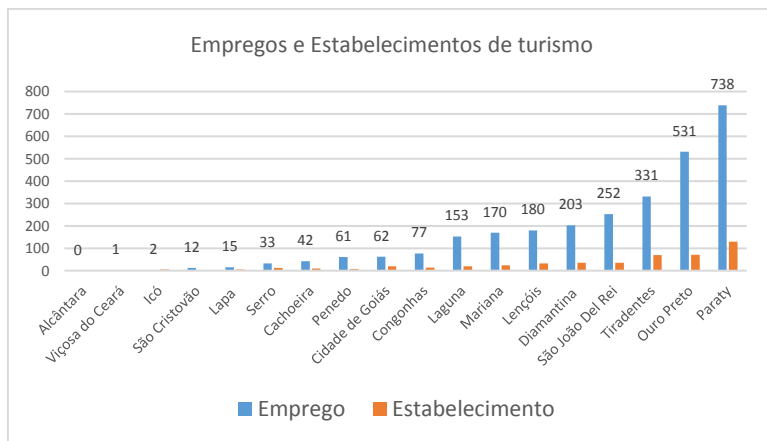


Figura 5.38 – Empregos e estabelecimentos de turismo por cidade, segundo dados do Ministério do Turismo para 2016.
Fonte: Ministério do Turismo.

5.4.4 VISITAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS/ANO

O número de visitantes, também fornecido pelo Ministério do Turismo para o ano de 2016, acompanha o item anterior, mantendo a mesma lógica de hierarquia. Cidades como Paraty e Ouro Preto despontam como receptoras de turistas nacionais e estrangeiros (Figura 5.39).

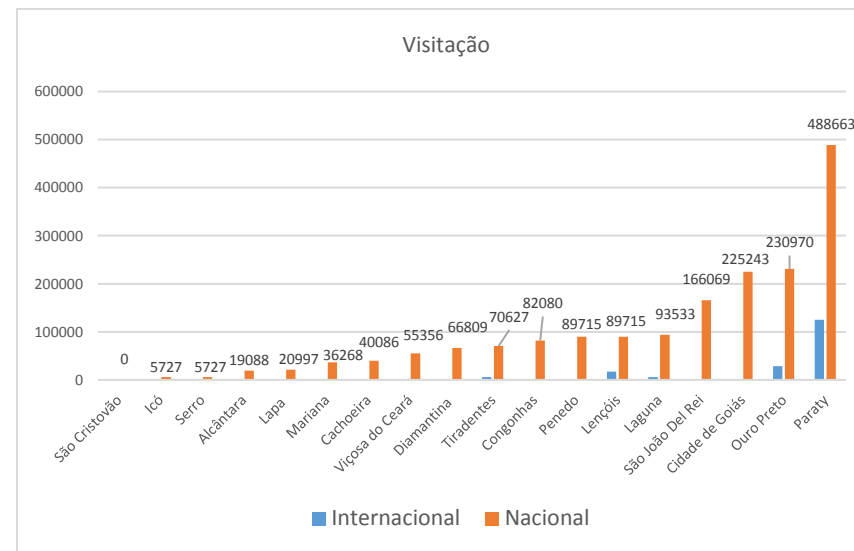


Figura 5.39 – Visitação de turistas por cidade, para dados de 2016 (São Cristóvão não possui registro de visitação).
Fonte: Ministério do Turismo, 2016.

5.5 ANÁLISE COMPARADA ENTRE VARIÁVEIS

Após a discussão das medidas individualmente, esta seção tem por foco explorar a variável “Categoria de Turismo” em relação a quatro níveis: configuração, sítio, malha e economia (Figura 5.40). Não foram encontradas, entretanto, associações claras com as duas últimas, de modo que as discussões se restringem às duas primeiras.

A prioridade na categoria de turismo está no fato de a informação contemplar a classificação das cidades segundo um conjunto de parâmetros do Ministério do Turismo, a resultar em “tipos turísticos” de A a E, conforme explicado

anteriormente. A intenção é compreender em que medida as variáveis selecionadas para a tese contribuem para a emergência de tipologias, favorecendo ou não a salvaguarda patrimonial e o interesse dos visitantes (Figura 5.40). É necessário ponderar que a categoria E não contém exemplares na amostra e, por outro lado, a categoria A é composta apenas por 1 cidade, Paraty, o que demanda relativização do desempenho.



Figura 5.40: Esquema de organização da análise a partir das tabelas e gráficos dinâmicos, tendo a “Categoria de Turismo” como a variável prioritária.

5.5.1 CATEGORIAS DE TURISMO X CONFIGURAÇÃO

O primeiro grupo de análise buscou verificar a relação das Categorias do Turismo com as questões configuracionais. Como se viu na discussão anterior das variáveis, compacidade A e B estão relacionadas à quantidade de eixos, à área e ao comprimento total de linhas da cidade. Sistemas com menor compacidade tendem a ter mais vazios urbanos, perdendo a qualidade dos espaços e a sua

vitalidade. Os resultados expressos na Figura 5.41 demonstram a tendência, para a leitura de compacidade A, de que quanto menor a medida, também se reduz o desempenho turístico. O mesmo se verifica quando se procede a leitura do centro histórico. Além disso, o melhor resultado para a compacidade B está na categoria A (ainda que os achados para esta categoria precisem ser ponderados, já que o grupo é composto por apenas 1 cidade: Paraty - RJ).

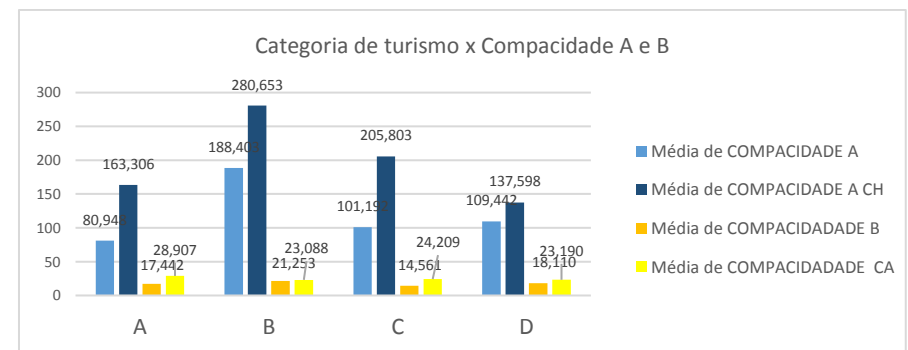


Figura 5.41: Categorias de turismo versus compacidade.

Em relação à conectividade (Figura 5.42), percebe-se a tendência, desconsiderada a categoria A, de quanto mais conectado ao sistema, ou seja, mais acessível, há uma redução das propriedades turísticas do lugar. As médias de conectividade são mais baixas para B e mais altas para D, o que também ocorre com as medidas de integração global, NAIN, NACH (apenas para o sistema), sinergia e inteligibilidade (Figuras 43, 44 e 45).

O resultado parece indicar que o sistema, ao se tornar mais permeável, acaba por comprometer sua integridade ou atributos de apelo turístico nos núcleos

históricos. Além disso, supõe-se que cidades mais integradas provavelmente têm atividades comerciais mais desenvolvidas, e a literatura aponta que esse cenário tende a coincidir, no caso de cidades brasileiras, com o desmonte do patrimônio remanescente, conforme aponta Medeiros (2002).

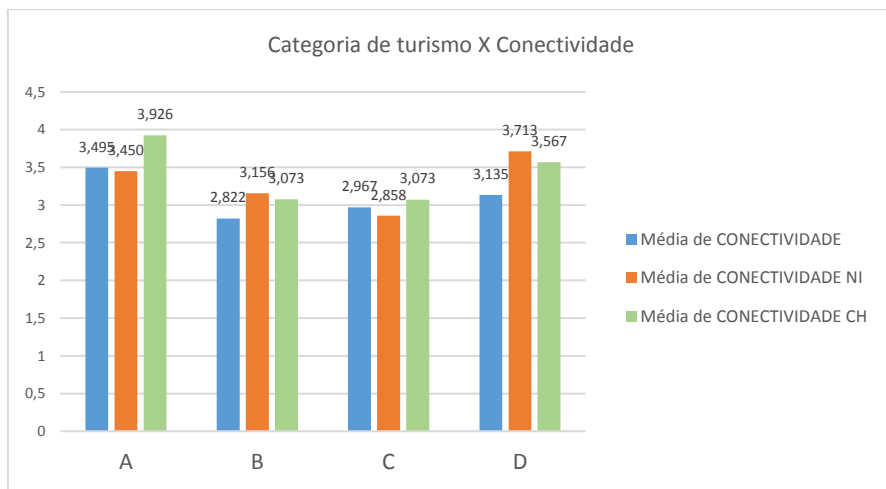


Figura 5.42 – Categorias de turismo versus compacidade.

No que diz respeito às questões de percepção (Figura 45), é relevante perceber que os melhores desempenhos estão em direção à categoria D, com pior valor em B. Ao que parece, no contexto da amostra, a existência de um caráter mais labiríntico, a resultar em comprometimento da legibilidade e da orientabilidade, é um fator que assegura às cidades uma melhor classificação turística. Ao se fechar, isso teria favorecido a preservação, o que impulsionou o desempenho associado às visitas.

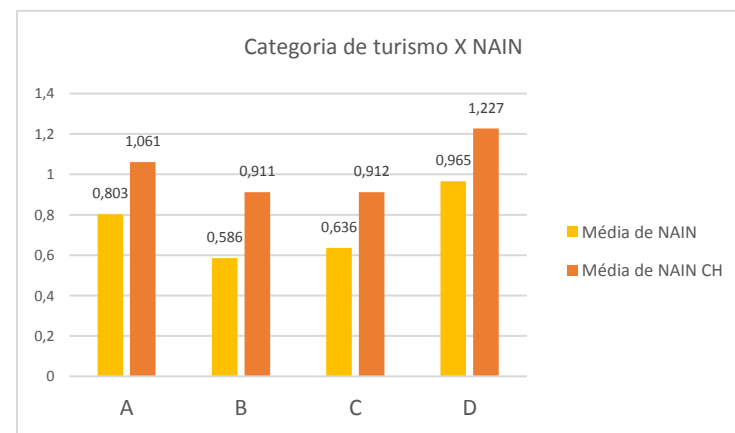
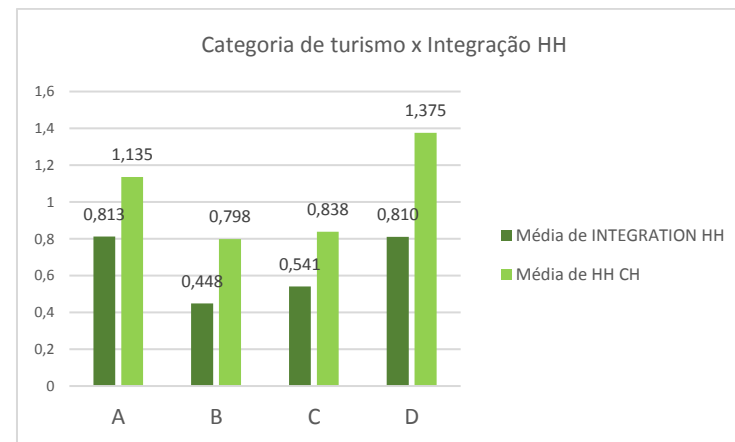


Figura 5.43 – Categorias de turismo versus integração global e NAIN.

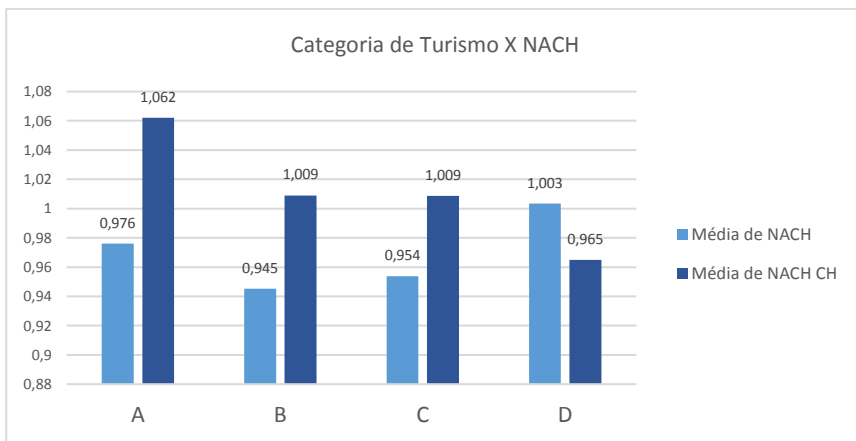


Figura 5.44 – Categorias de turismo *versus* NACH.

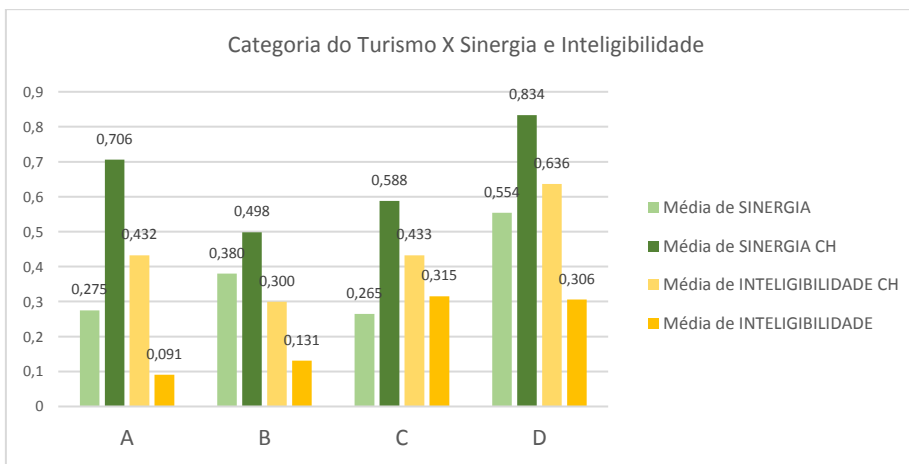


Figura 5.45 – Categorias de turismo *versus* sinergia (legibilidade) e inteligibilidade (orientabilidade).

5.5.2 CATEGORIAS DE TURISMO X SÍTIO

A análise da relação entre categorias de turismo e sítio físico não demonstrou haver qualquer relação direta. Significa que não é a existência de um sítio mais ou menos acentuado que impacta no desempenho turístico de um lugar, tendo em vista o comparecimento de diversos outros fatores, como a existência de atrativos.

Por outro lado, ao comparar a questão topográfica com uma seleção de variáveis configuracionais (Figura 5.47), percebe-se que quanto mais suave o relevo, melhor o desempenho; quanto mais acentuado, pior. Dessa maneira, uma vez que um melhor resultado configuracional tem relação com um pior desempenho turístico, observa-se que há uma relação indireta entre sítio e categorias de turismo, com a configuração atuando como elemento intermediário.

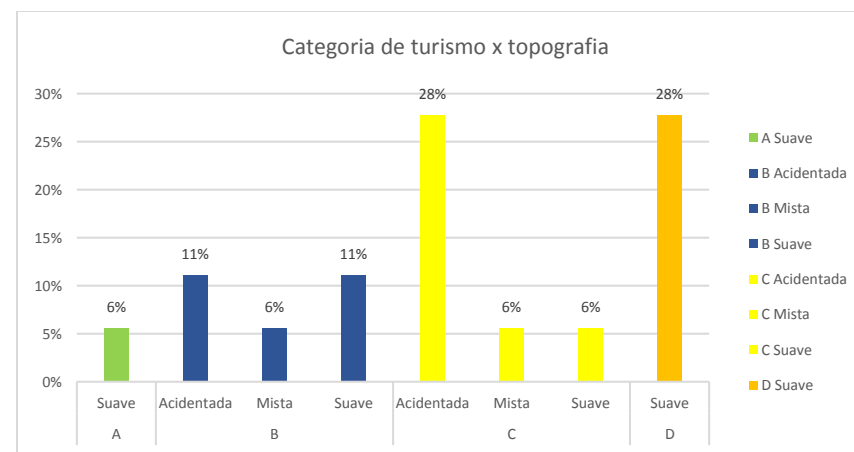


Figura 5.46 – Categorias de turismo *versus* topografia do sítio.

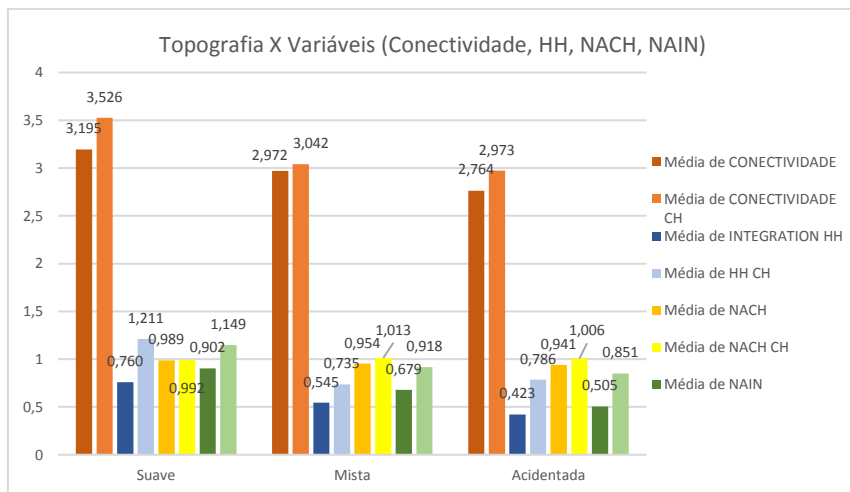


Figura 5.47 - Topografia e as variáveis configuracionais.

De modo semelhante, não parece haver associação direta entre as categorias de turismo e posição do curso d'água (Figura 5.48), entretanto este último tende a afetar diretamente o desempenho configuracional (Figura 5.49): quando a água interrompe a malha, tende a resultar em um pior efeito configuracional do que quando apenas gera algumas limitações. O melhor cenário está na ausência de relação direta com a cidade, o que impede descontinuidades e fragmentações.

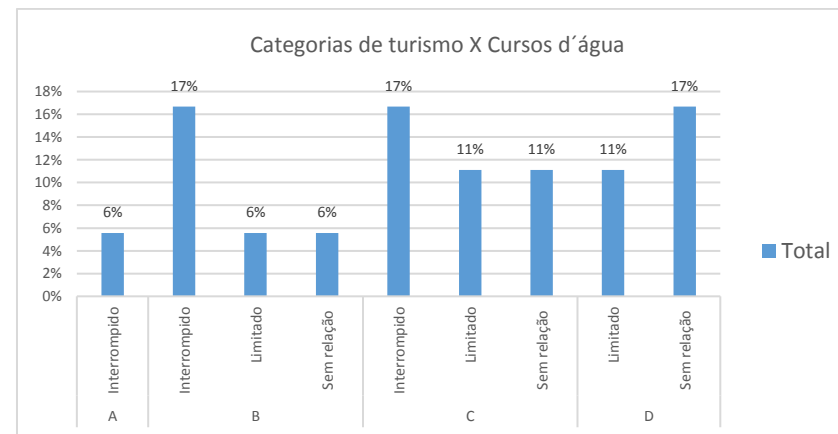


Figura 5.48 – Categorias de turismo e efeito de cursos d'água na malha viária.

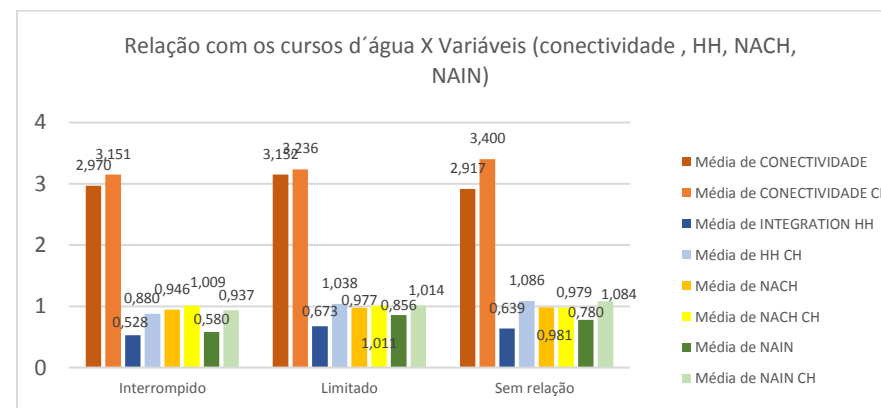


Figura 5.49 – Efeitos de cursos d'água na malha viária e variáveis configuracionais.

É ainda de particular importância o papel da principal rodovia de acesso à cidade. Aqui foram interpretadas três situações: a rodovia interrompendo, periférica ou sem relação com a cidade (Figura 5.50).

Embora não seja identificada relação com as categorias de turismo, a rodovia, quando periférica, proporciona os maiores valores topológicos (Figura 5.51). Além disso, é nesse cenário que a cidade é mais legível – são encontrados os mais altos valores de sinergia e inteligibilidade (Figura 5.52). Os resultados parecem apontar que, quando a rodovia passa ao largo da cidade, em sua periferia, torna-se um ponto de acesso que também conecta o núcleo urbano com uma rede mais ampla de cidades. Por outro lado, quando a estrada corta a cidade, acaba por fragmentar a malha viária, o que compromete o desempenho topológico: em alguns dos casos, mesmo sendo um elemento global de articulação do território, a rodovia acaba por segregar localmente. Sua presença, portanto, tem papel estruturante no desenho das pequenas cidades históricas brasileiras.

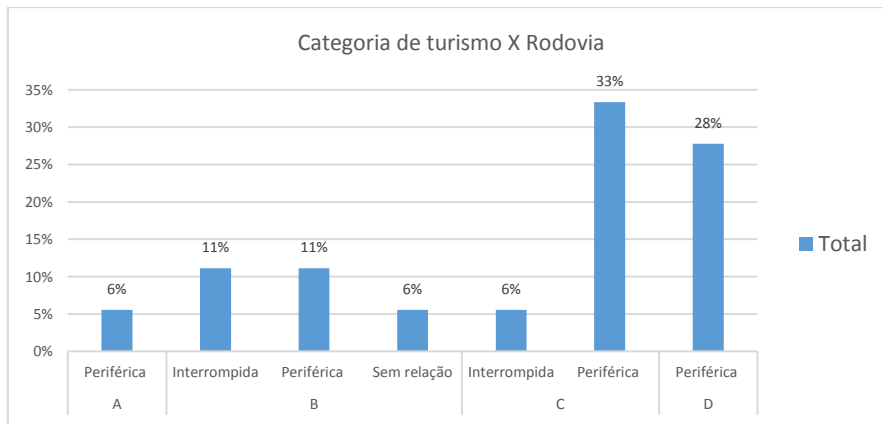


Figura 5.50 – Categorias de turismo e relação com a rodovia.

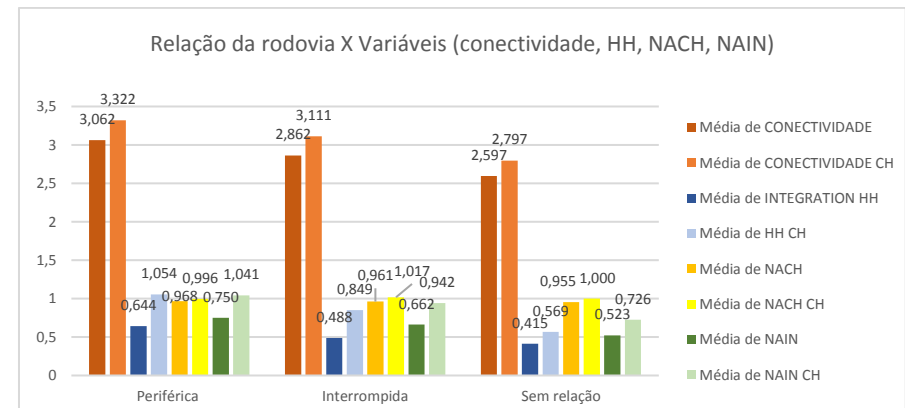


Figura 5.51 – Relação da cidade com a rodovia e variáveis configuracionais.

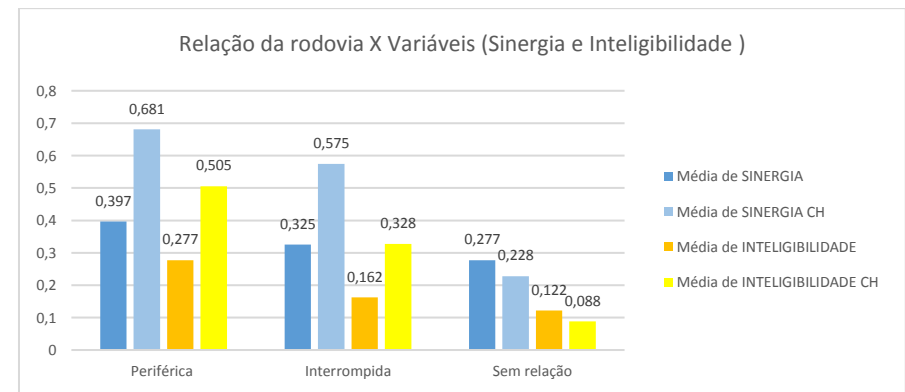


Figura 5.52 – Relação da cidade com a rodovia e variáveis configuracionais (sinergia e inteligibilidade).

5.6 CONCLUSÕES DO CAPÍTULO

O capítulo teve por objetivo explorar as variáveis nas cidades da amostra. A primeira parte, dedicada à interpretação individual das medidas, permitiu chegar a um conjunto de conclusões sobre os assentamentos:

- a) Apesar de características históricas comuns, há significativa variação nos processos de ocupação do território e crescimento urbano. Em relação ao tamanho, é possível identificar três grupos de assentamentos: a) os que estão na base, caracterizados por núcleos pequenos que experimentaram momentos de pujança econômica que justificaram sua fundação, entretanto estagnando-se posteriormente (Cachoeira – BA e Lençóis – BA são exemplares); b) os que estão no meio, usualmente vinculados a uma permanência de dinâmica econômica ou alternância de ciclos, que garantiu permanência da população e crescimento maior nas últimas, convertendo-os, portanto, em polos comerciais de regiões próximas (Paraty – RJ e Serro - MG ilustram a categoria) e c) os que estão no topo, concentrando estruturas urbanas que hoje têm relevância regional, crescendo substancialmente além dos limites da cidade antiga, como Penedo – AL, Lapa – PR ou Ouro Preto – MG.
- b) A maior parte dos assentamentos investigados tem desempenho superior ao das cidades brasileiras, com valor abaixo apenas naquelas estruturas que apresentam forte fragmentação, resultante das

características do sítio físico, como Serro – MG, Lapa – PR e Penedo – AL.

- O padrão da malha para as cidades históricas revela, na amostra, um considerável desequilíbrio entre o traçado regular e irregular. Apesar do imaginário de que os sítios antigos brasileiros possuem um traçado irregular, a maior parte deles está organizada a partir de um desenho regular.
- Predominam as cidades implantadas sobre relevos suaves em oposição aos acidentados.
- Os resultados obtidos indicam que as cidades com os maiores valores de integração global são aquelas com traçado que tende à ortogonalidade, como Lapa – PR, Icó – CE, Penedo - AL e Paraty – RJ. Entretanto a média da amostra está abaixo da brasileira, a indicar nitidamente um grupo de cidades com características peculiares: são menos acessíveis, o que parece ter relação com a maneira de organização do espaço, com vários exemplares de desenho “orgânico”.
- Os centros históricos dessas cidades são áreas mais densas, o que favorece a urbanidade, uma vez que é maior a presença de caminhos/trajetos. Também são lugares que têm um desempenho de integração proeminente em relação aos sistemas (as médias são mais elevadas), entretanto não mais estão no topo (ocupado pelo núcleo de integração). O cenário aponta para a perda progressiva de importância dos centros históricos, na medida em que a cidade cresce. Por outro lado, esses locais ainda guardam potencial elevado, o que os posiciona

como locais de grande capacidade para o comércio e serviços e de grande acessibilidade para moradores, visitantes e turistas.

- Sobre o tema, vale o registro de que, em 72% dos casos, o núcleo de integração mantém-se coincidindo com o centro histórico, o que demonstra o potencial dos locais originais de fundação/assentamento permanecerem com elevado caráter agregador. São centralidades fundamentais da estrutura urbana, concentradoras da maior diversidade de fluxos e usos.

Também foi possível alcançar achados associados a estruturas urbanas em geral:

- Usualmente sítios tendentes a plano recebem malhas mais reguladas, enquanto aqueles inclinados ou dinâmicos associam-se a estruturas que se acomodam localmente, gerando uma malha mais irregular.
- Em malhas em sítios mais acidentados, predominam as conexões em “T”, indicativas de descontinuidade dos eixos, enquanto as redes sobre relevos suaves concentram conexões em “X”, a indicar a existência de grelhas tendentes a tabuleiros de xadrez.
- A grelha maximiza as conexões ao ter grandes eixos que se conectam a vários outros no preenchimento do território.
- A implantação em sítios mais irregulares tradicionalmente dificulta o surgimento de uma trama urbana mais articulada, o que é usual em cidades sobre terreno plano.

Diante dos achados, a partir da análise das variáveis, foi construído um quadro síntese para auxiliar na visualização do desempenho da amostra (Figura 5.53). Para facilitar a compreensão, foi estabelecida uma correspondência cromática vinculada às cores do mapa axial: quanto melhor o desempenho, mais quente a cor e quanto pior, mais fria. Observou-se que:

- Cidades com maior compacidade (Diamantina – MG, Congonhas – MG e Mariana – MG) tendem a um pior desempenho topológico. Apesar de uma mais elevada densidade, a estrutura labiríntica compromete a acessibilidade geral. Por outro lado, núcleos como Alcântara – MA, Penedo – AL e Viçosa do Ceará – CE conseguem manter bons níveis de compacidade e topologia, sinalizando para uma vinculação com a escala do sistema: assentamentos compactos menores promovem um melhor desempenho em termos de acessibilidade. Na medida em que crescem, ainda que conservem a compacidade, têm uma piora nas medidas topológicas.
- As cidades mineiras associadas aos ciclos da mineração possuem os valores topológicos mais baixos, com a predominância de cores frias (Congonhas – MG, Ouro Preto – MG, Mariana – MG e Diamantina – MG). O desempenho é uma expressão do caráter labiríntico vinculado ao sítio físico de implantação.

- As cidades com traçado ortogonal e relevo suave, como Icó – CE, Lapa – PR e Penedo – AL, estão no topo do desempenho topológico, o que reforça a ideia de que as grelhas maximizam a acessibilidade e promovem um melhor relacionamento entre partes.
- Entretanto, para a perspectiva turística, as cidades que apresentam os melhores desempenhos topológicos são exatamente aquelas de menores índices de turismo, a exemplo de Alcântara – MA, Icó – CE, Lapa – PR, Penedo – AL e Viçosa do Ceará – CE. O contrário também é verdadeiro, com destaque para os contextos de Ouro Preto – MG e São João del-Rei – MG.
- O resultado acima aponta que maior acessibilidade parece vincular-se a espaços urbanos que, de alguma maneira, não têm o mesmo apelo de sítios mais restritos e/ou segregados. O caráter labiríntico, de alguma maneira, resguarda as propriedades locais dos centros históricos e os protege de uma maior fluidez que, ao atrair certos usos, talvez comprometa a integridade do sítio.

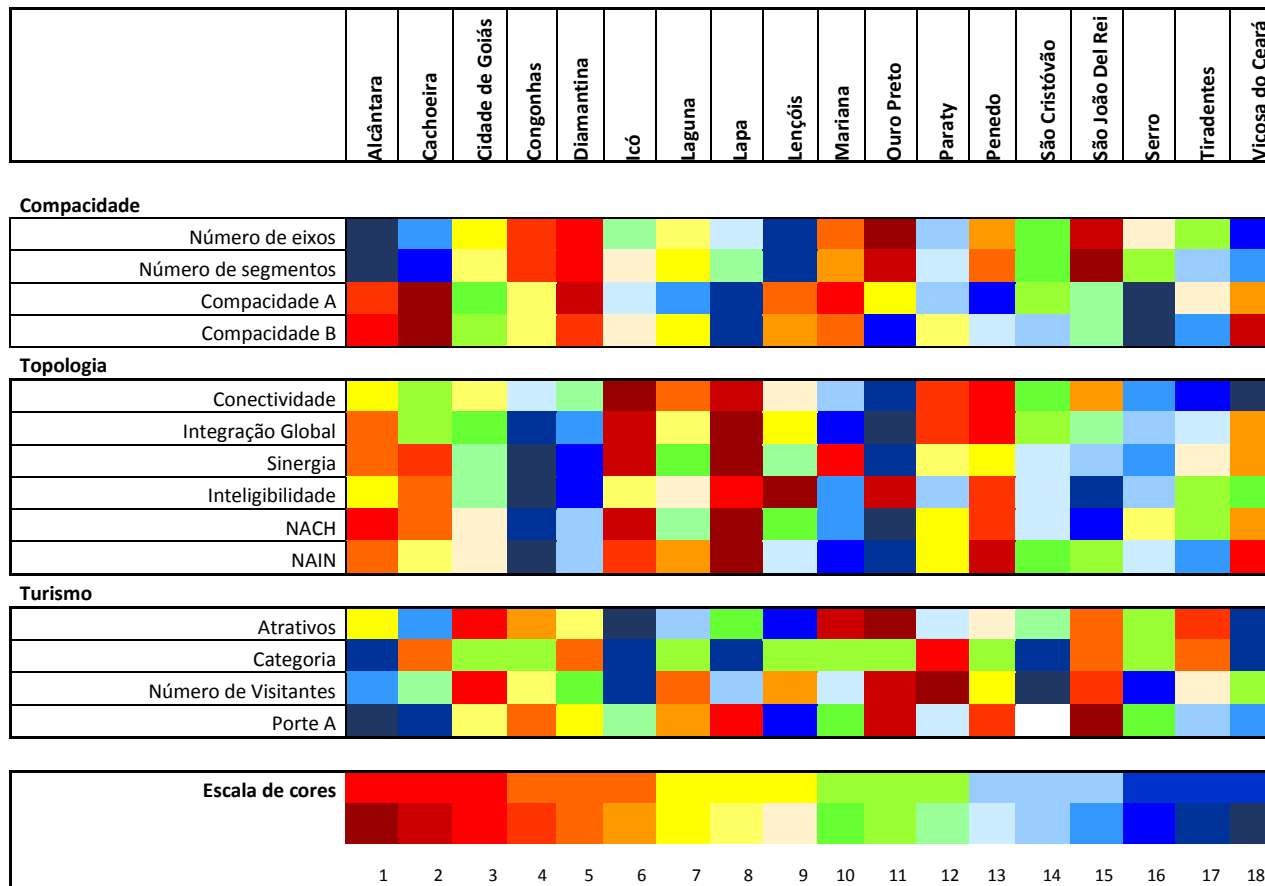


Figura 5.53 – Distribuição do desempenho das variáveis segundo as cidades da amostra. Quanto mais quente maior o valor; quanto mais frio, menor o valor. Nota: A leitura do quadro deve ser feita na vertical, observando o desempenho da cidade por variável, conforme a gradação cromática.

A segunda parte do capítulo, dedicada à interpretação comparada entre variáveis a partir das categorias de turismo, permitiu alcançar um conjunto de achados (Figura 5.54):

- As cidades com o melhor desenvolvimento turístico são aquelas mais “fechadas” e menos acessíveis: maior integração, sinergia (legibilidade) e inteligibilidade (orientabilidade) associam-se à perda de propriedades que interessam ao visitante. Num país em que o “patrimônio” não é um bem social, um cenário de maior acessibilidade topológica acaba por comprometer a solidez do perfil patrimonial e turístico dos assentamentos.
- Entretanto, centros históricos com maior conectividade possuem maior potencial para o turismo. Além disso, as estruturas urbanas que

apresentam uma melhor hierarquia de percursos, legível por meio da variável NACH, também se associam positivamente com o desempenho turístico. O crescimento da malha urbana afeta o desempenho configuracional, aos moldes das cidades brasileiras (MEDEIROS, 2013), aumentando a fragmentação do espaço e a perda da compacidade. As pequenas cidades turísticas não são de todo uma exceção.

Estas conclusões permitem o alcance da resposta para a segunda questão de pesquisa: *De que maneira uma maior acessibilidade configuracional pode favorecer o turismo?* Na realidade, os achados apontam para um caminho inverso: ganho de acessibilidade implica pior desempenho turístico. Portanto, as intervenções urbanas feitas nesses sítios numa perspectiva global, de todo o sistema urbano, devem atentar para não produzir efeitos capazes de comprometer a integridade dos centros históricos

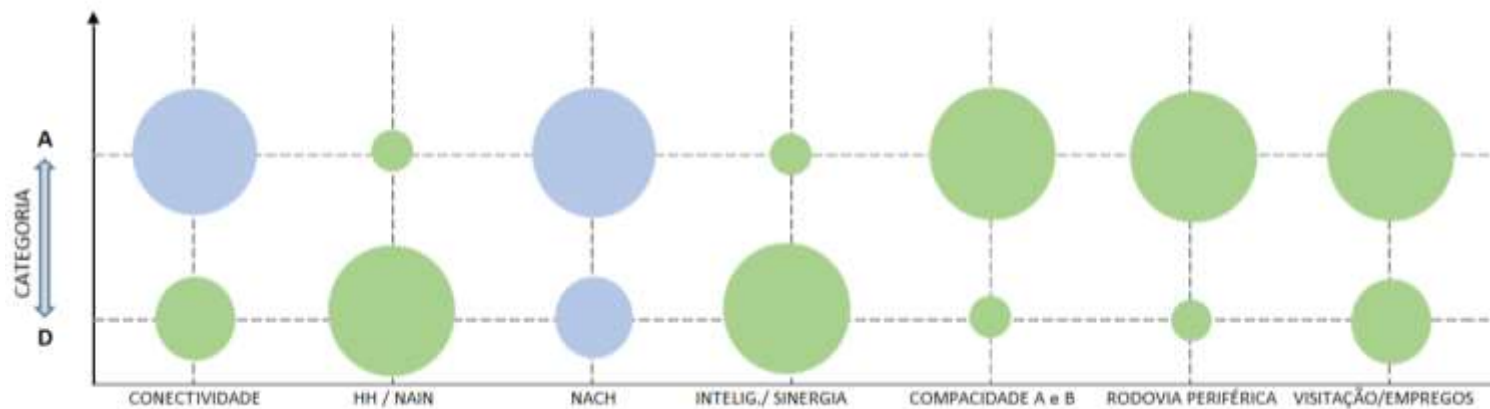


Figura 5.54 - Representação gráfica da ligação entre categorias de turismo (A mais desenvolvida e D menos desenvolvida) e uma seleção de variáveis.

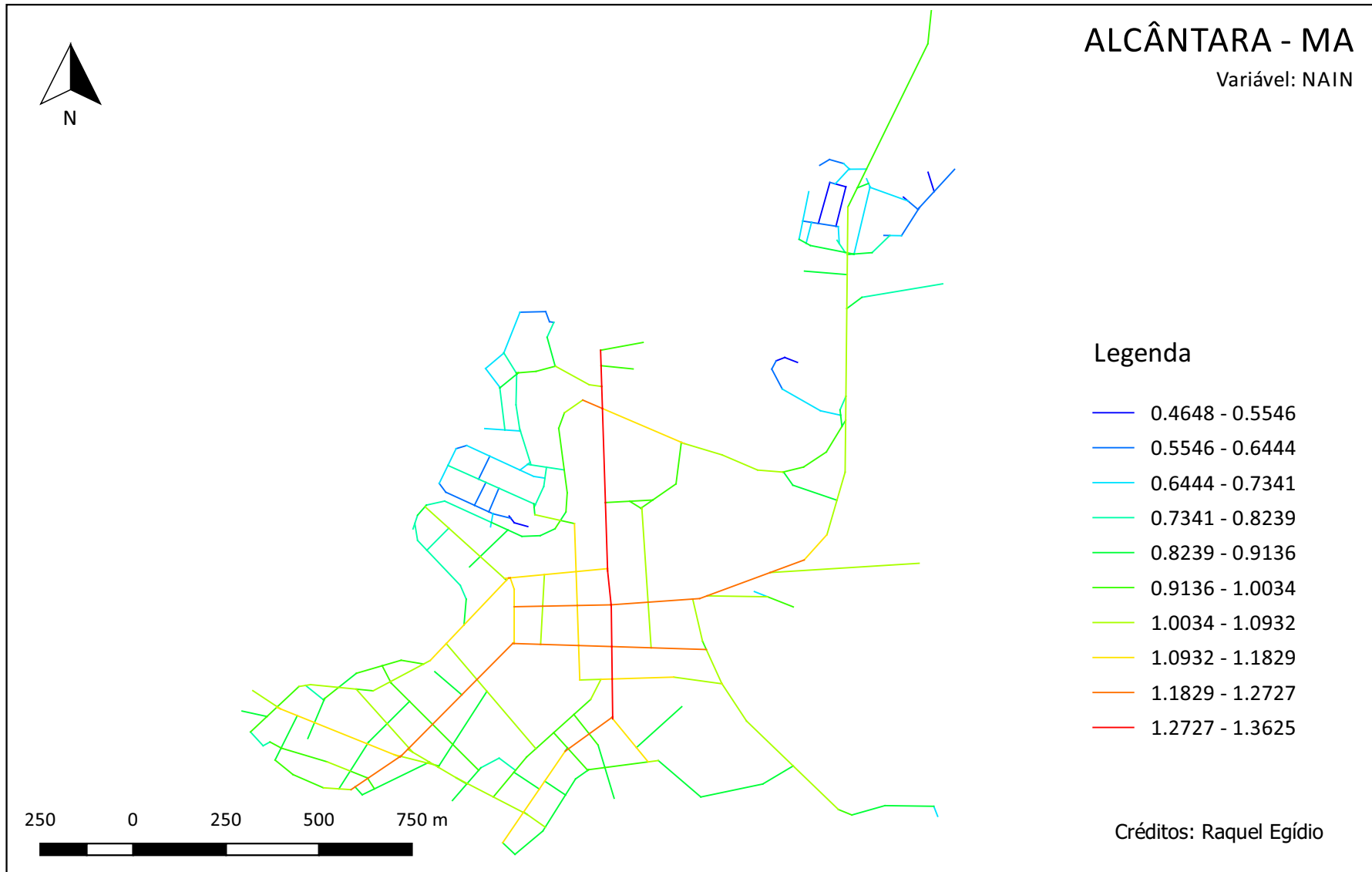


Figura 5.55 - Mapas de Segmentos de Alcântara - MA (variável NAIN).



Figura 5.56 - Mapas de Segmentos de Alcântara - MA (variável NACH).

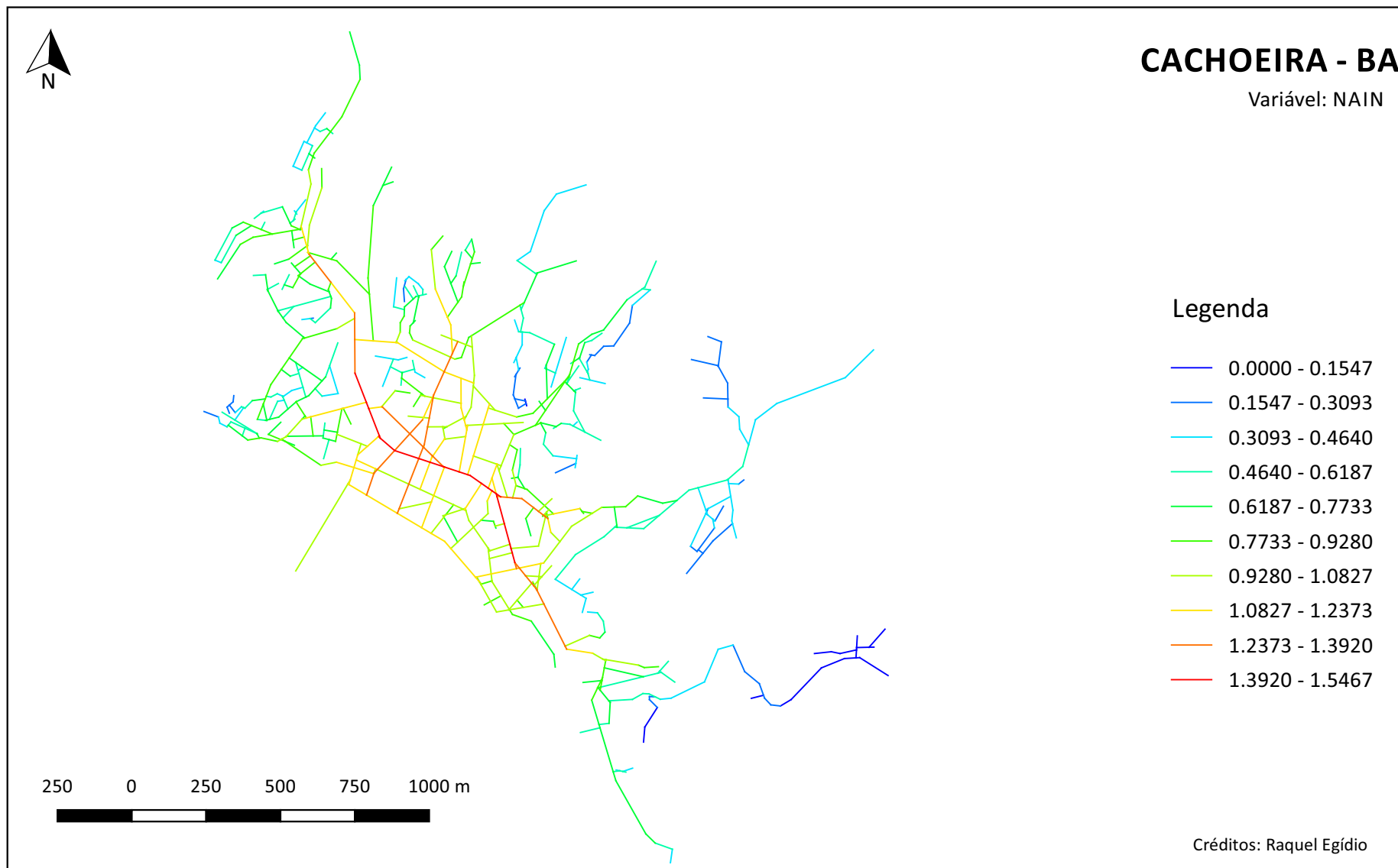


Figura 5.57 - Mapa de Segmentos de Cachoeira - BA (variável NAIN).

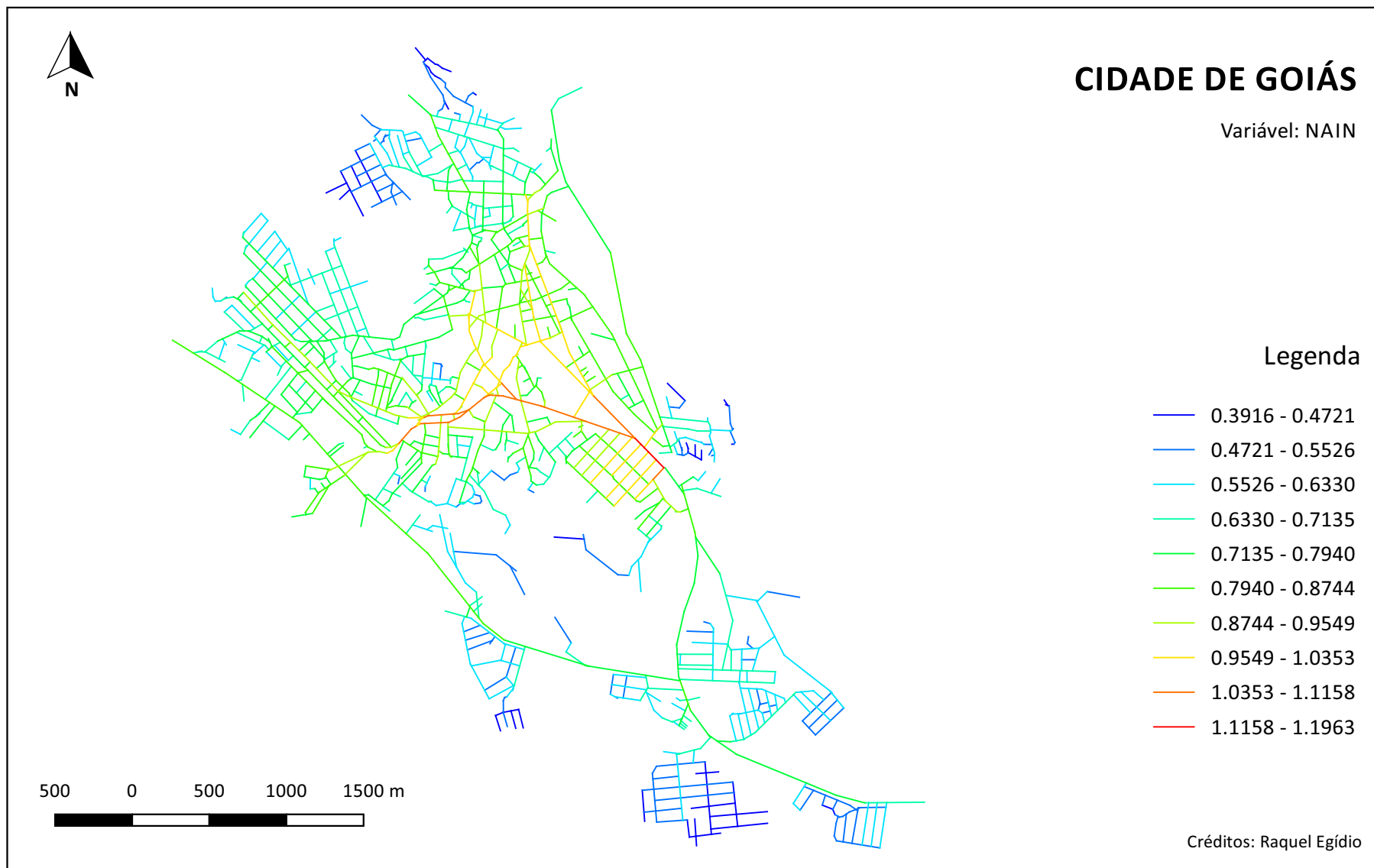


Figura 5.59 - Mapa de Segmentos da Cidade de Goiás - GO (variável NAIN).

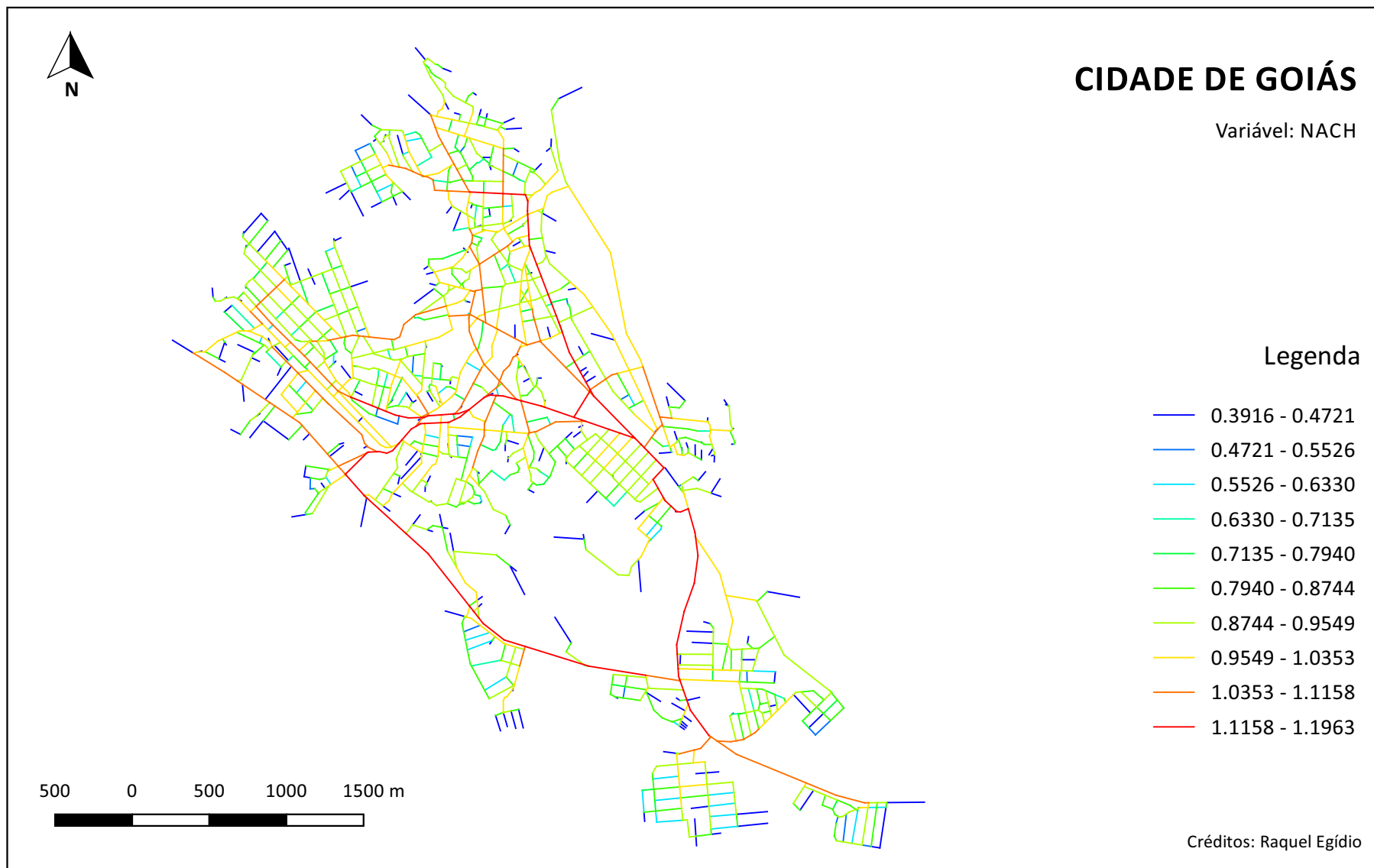


Figura 5.60 - Mapa de Segmentos da Cidade de Goiás - GO (variável NACH).

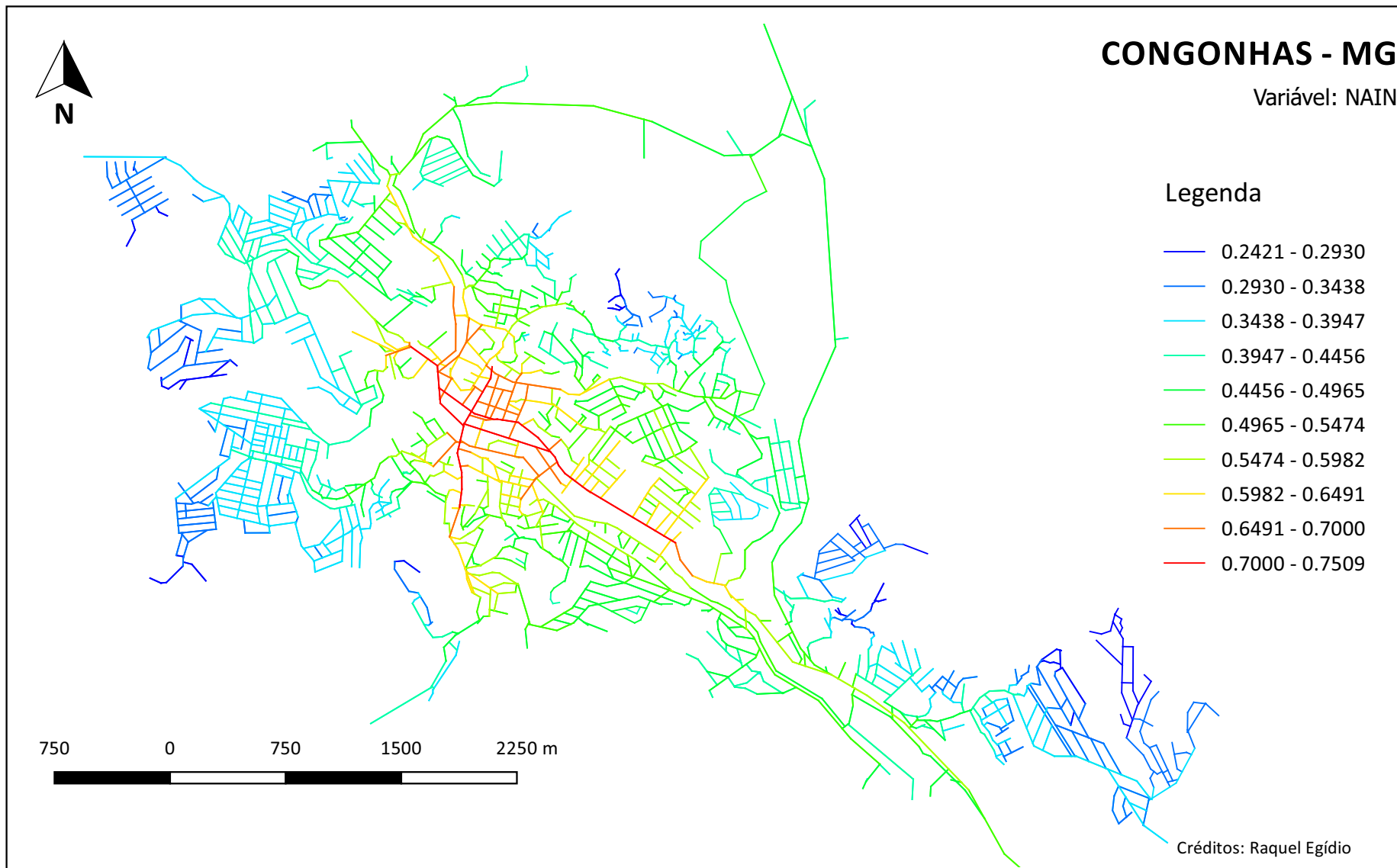


Figura 5.61 - Mapa de Segmentos de Congonhas - MG (variável NAIN)

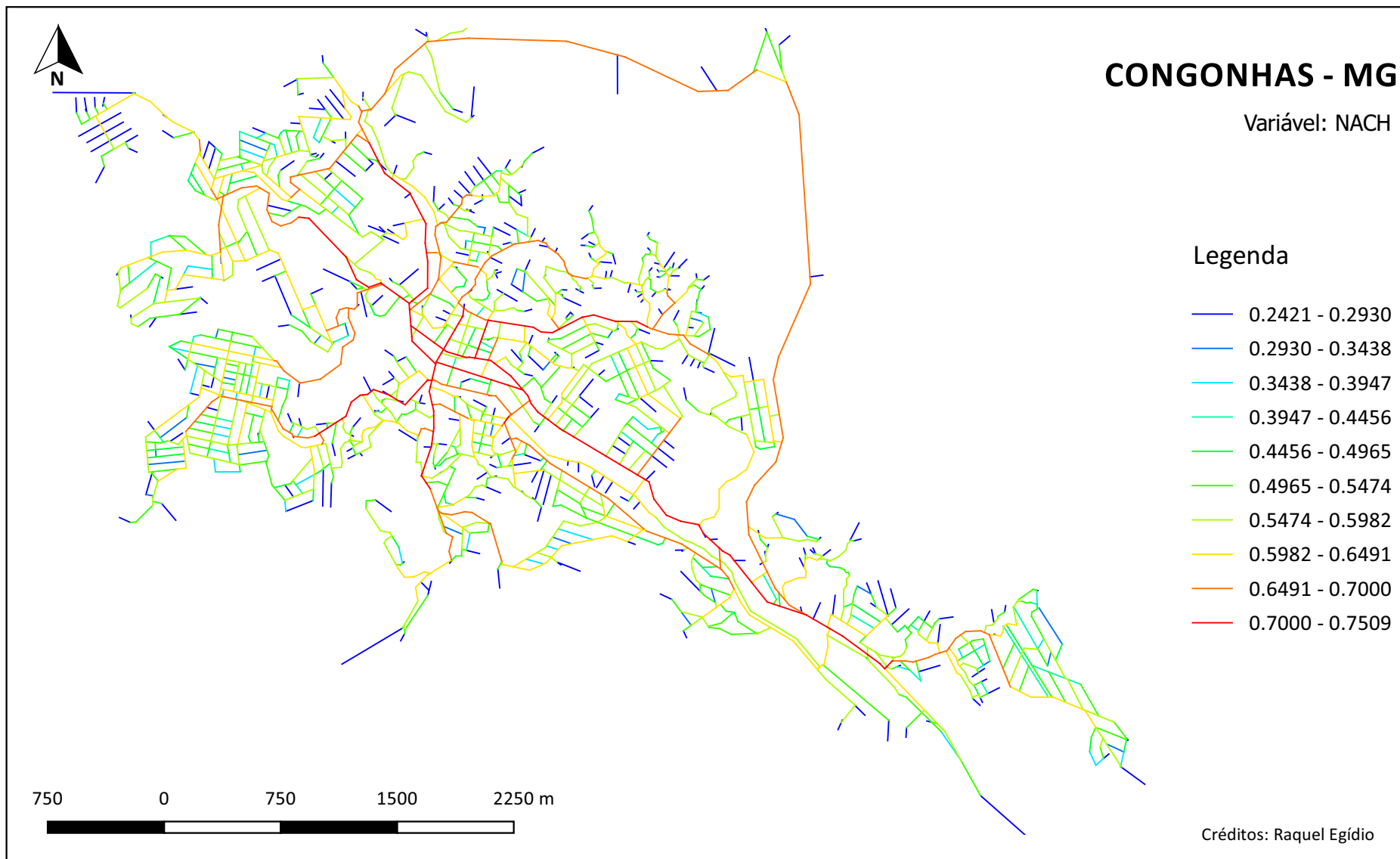


Figura 5.62 - Mapa de Segmentos de Congonhas - MG (variável NAIN).

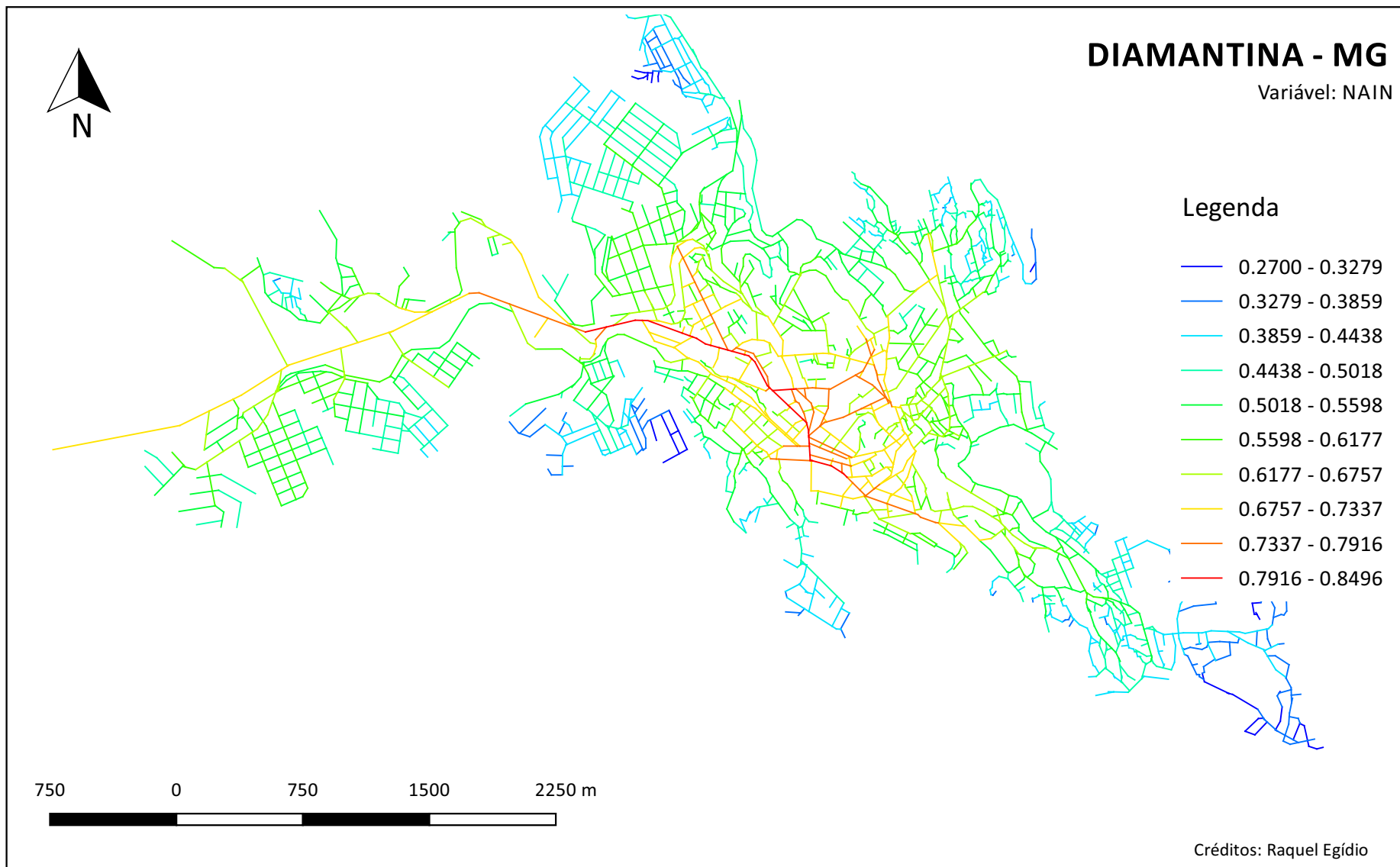


Figura 5.63 - Mapa de Segmentos de Diamantina - MG (variável NAIN).

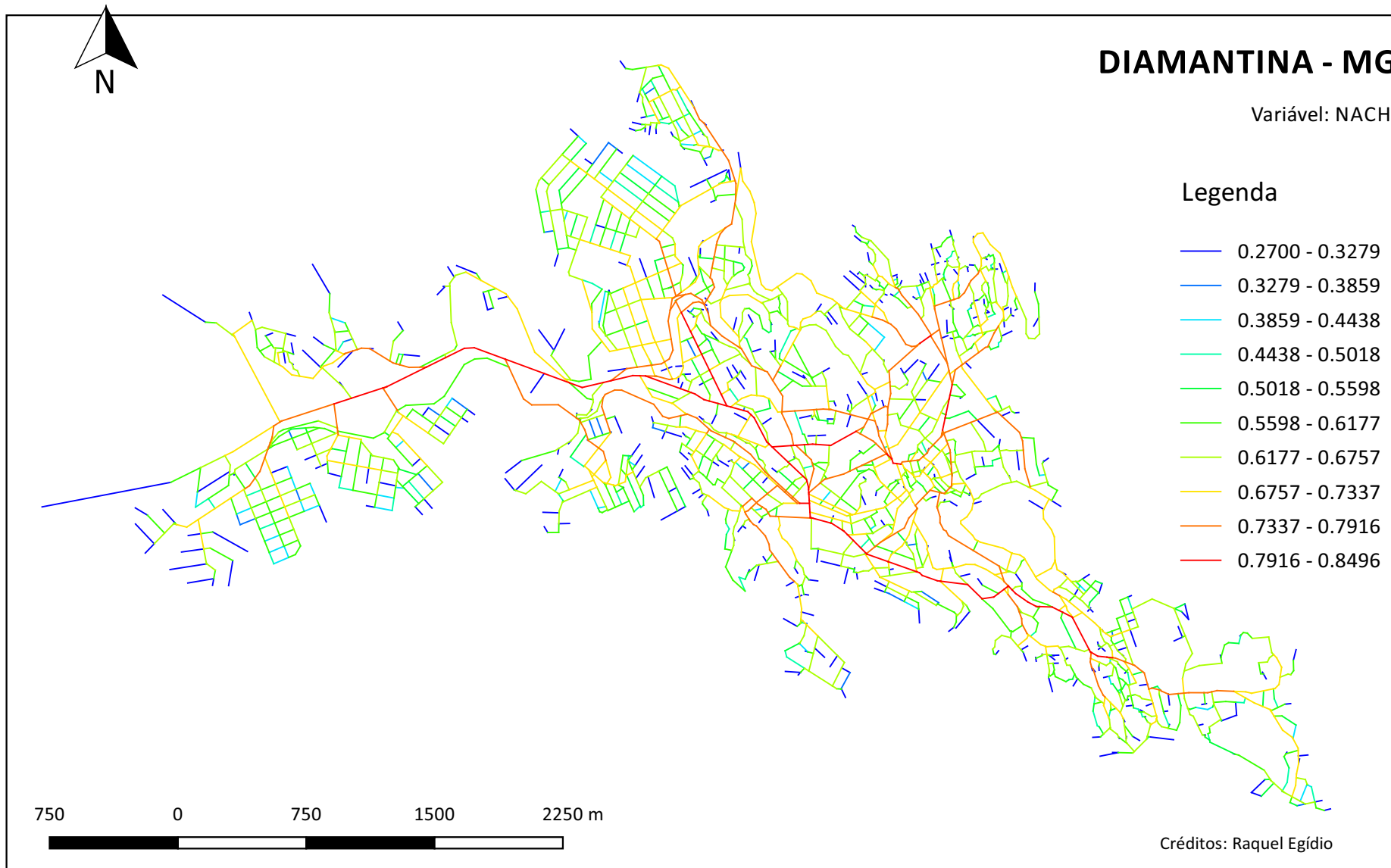


Figura 5.64 - Mapa de Segmentos de Diamantina - MG (variável NACH)

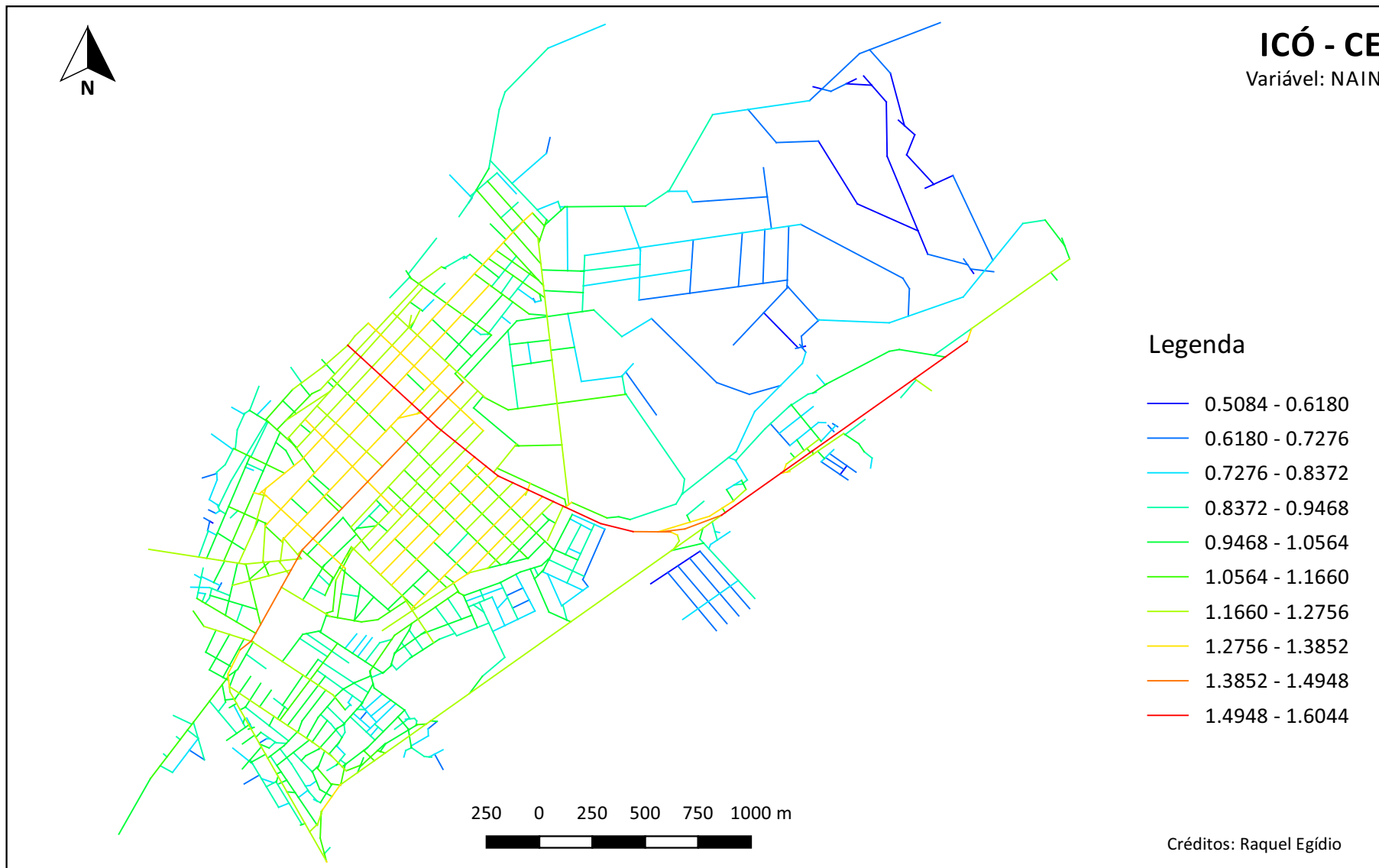


Figura 5.65 - Mapa de Segmentos de Icó - CE (variável NAIN)

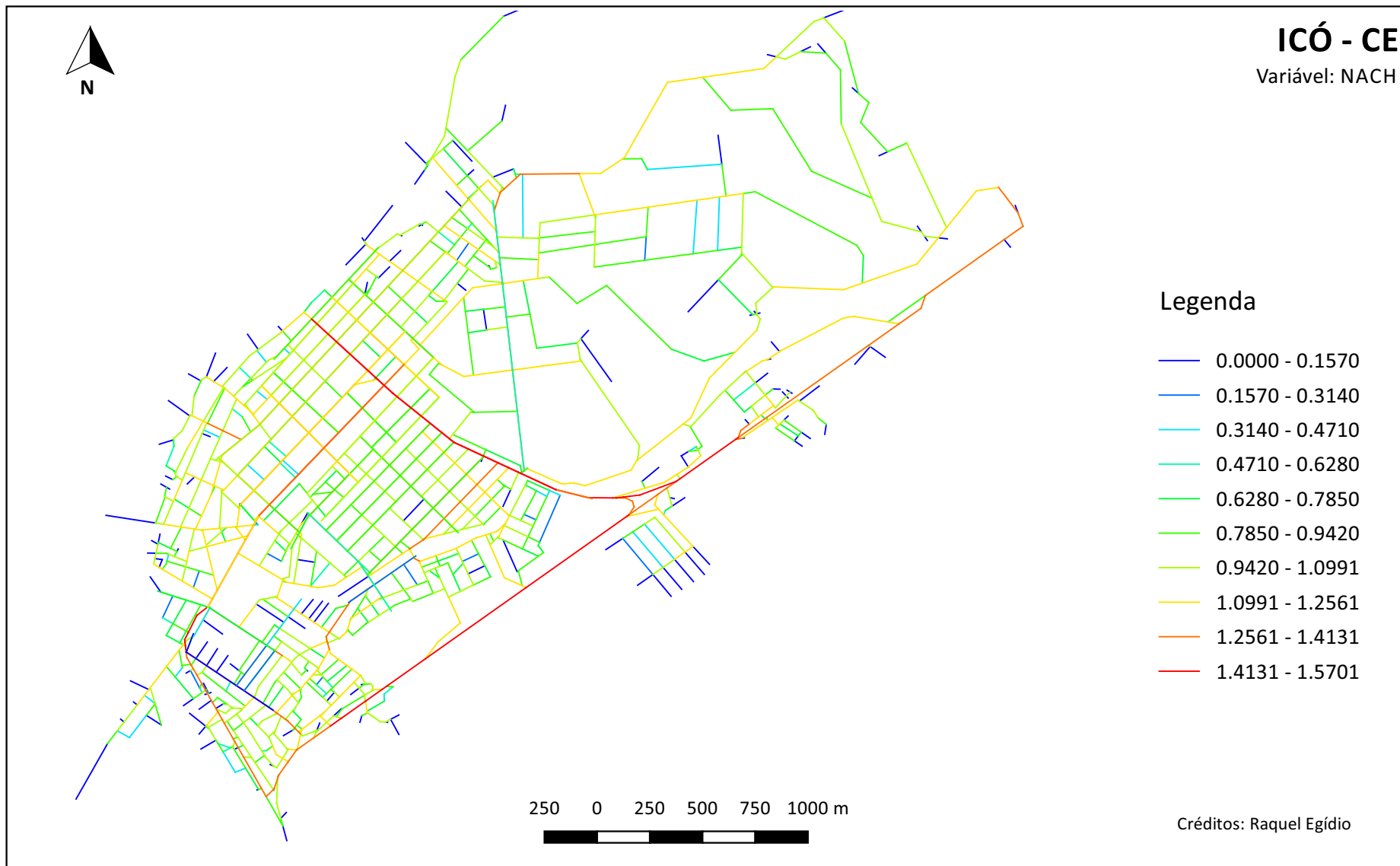


Figura 5.66 - Mapa de Segmentos de Icó - CE (variável NACH).

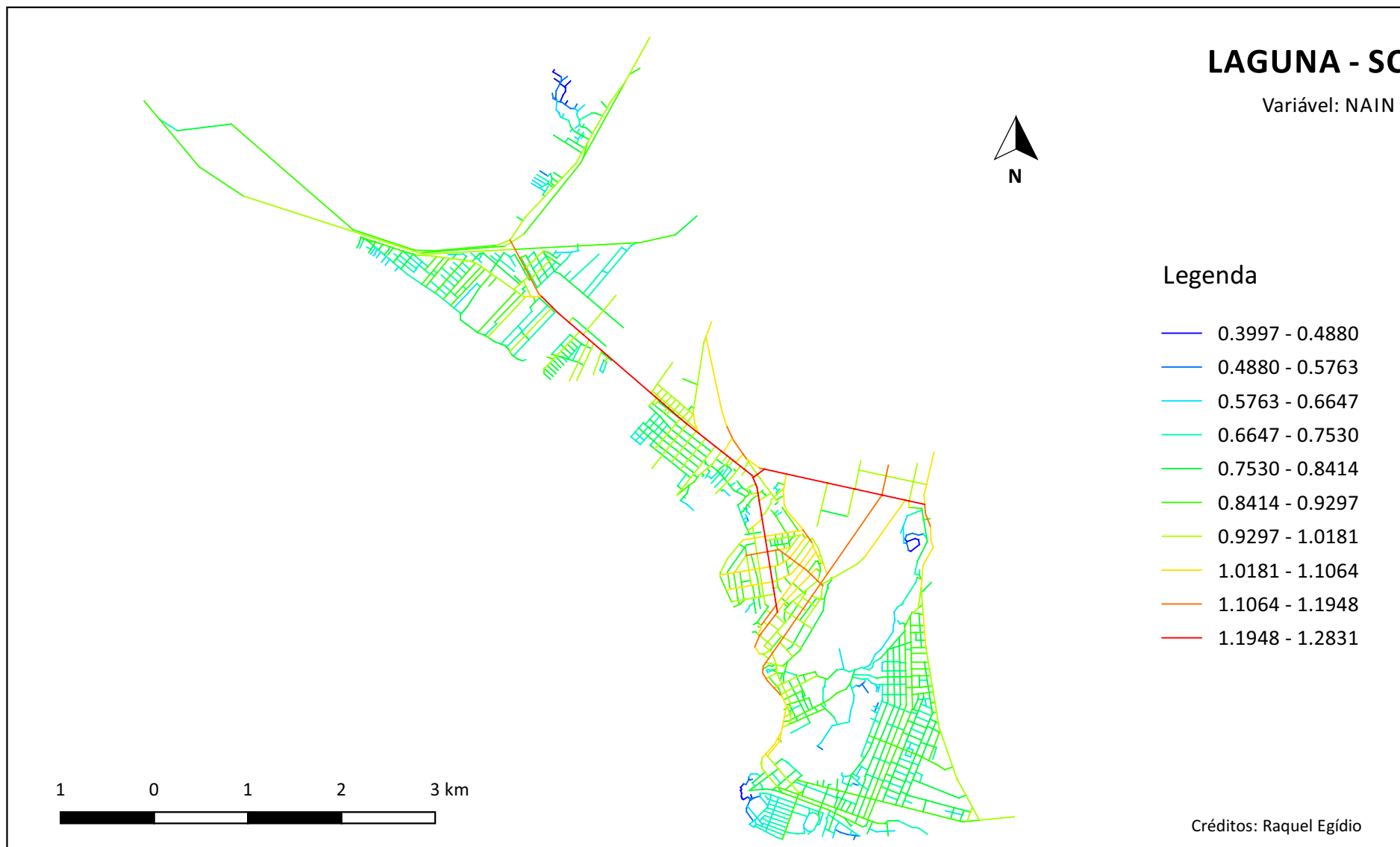


Figura 5.67 - Mapa de Segmentos de Laguna - SC (variável NAIN)

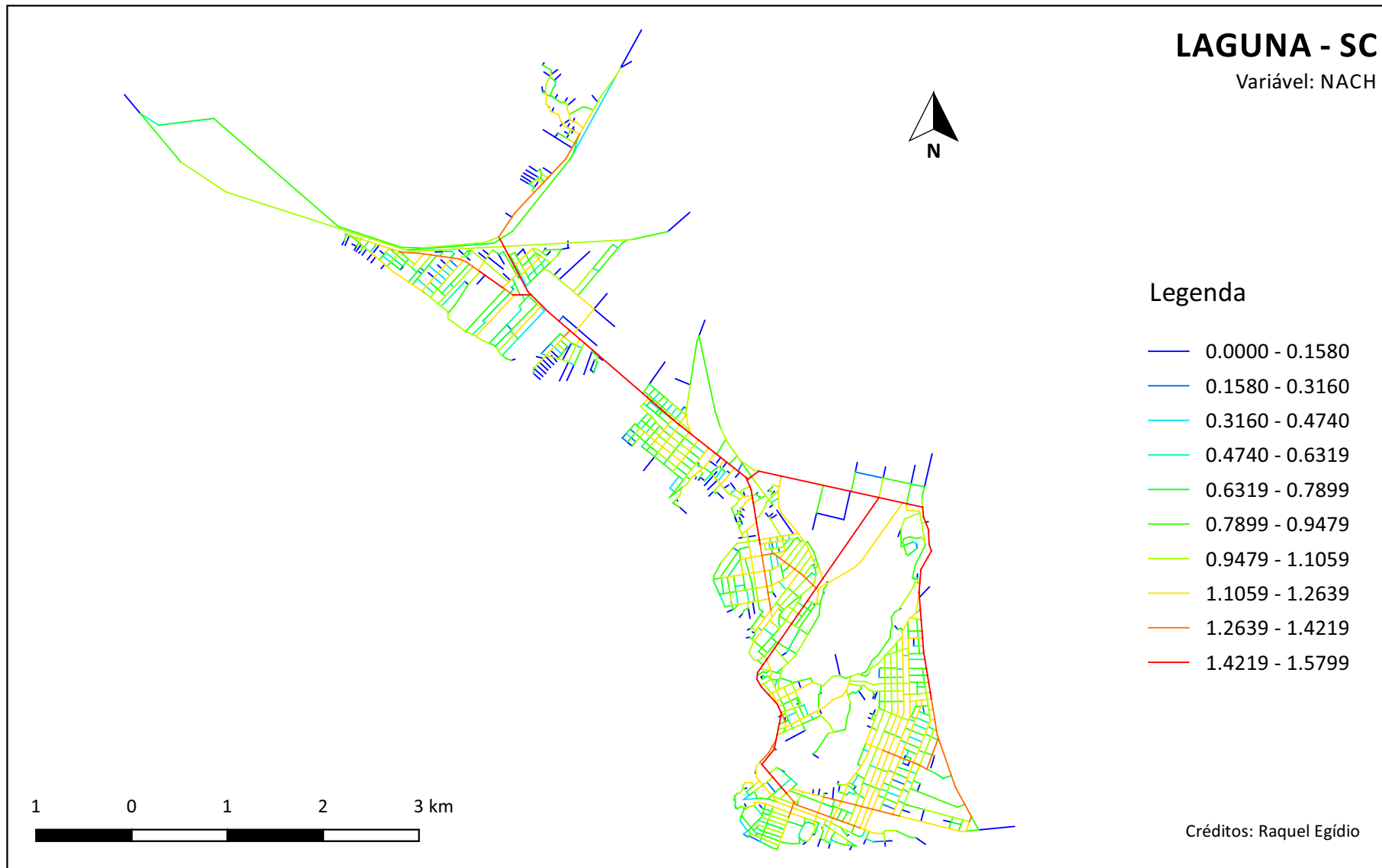


Figura 5.68 - Mapa de expansão de Laguna - SC (variável NACH).

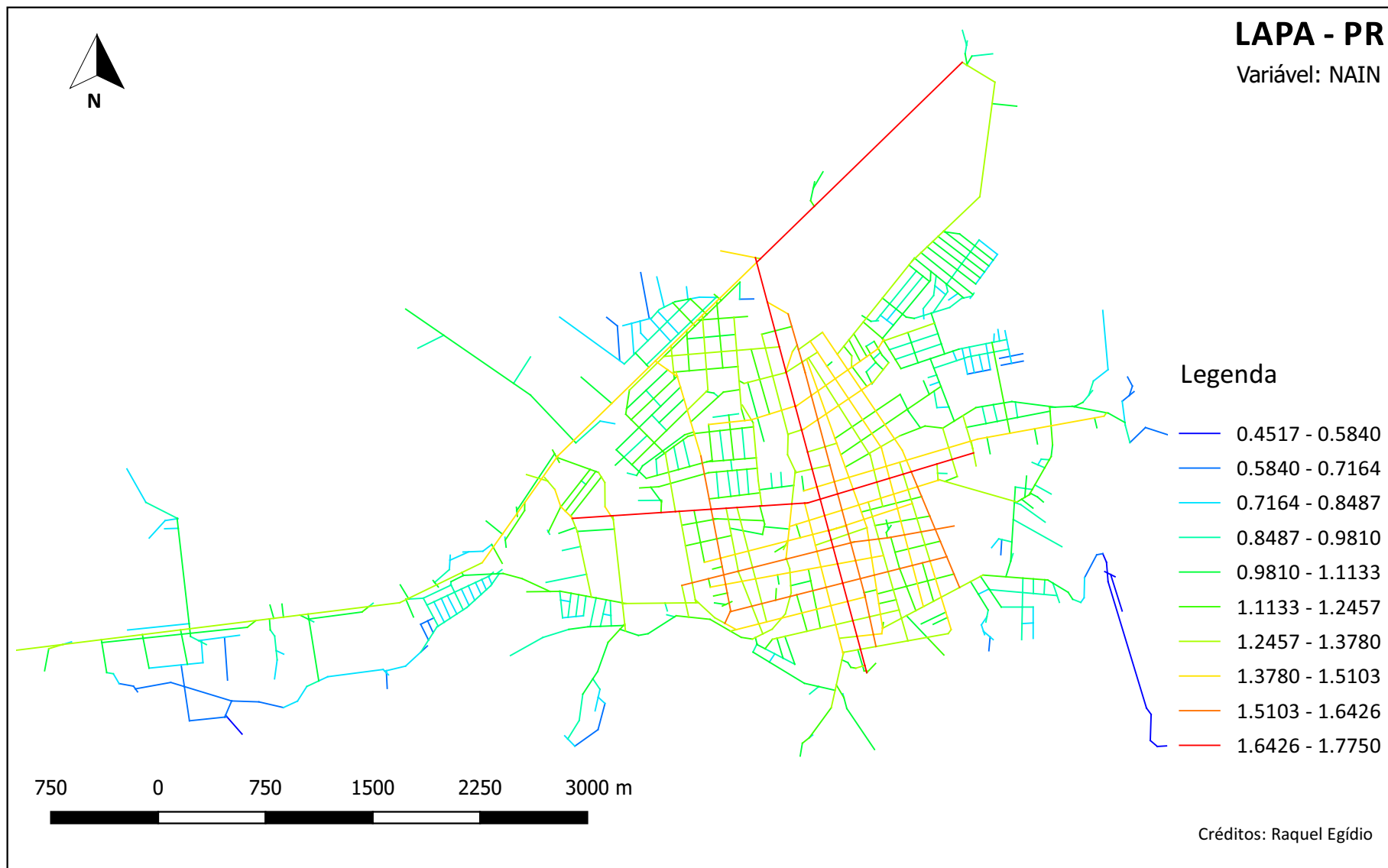


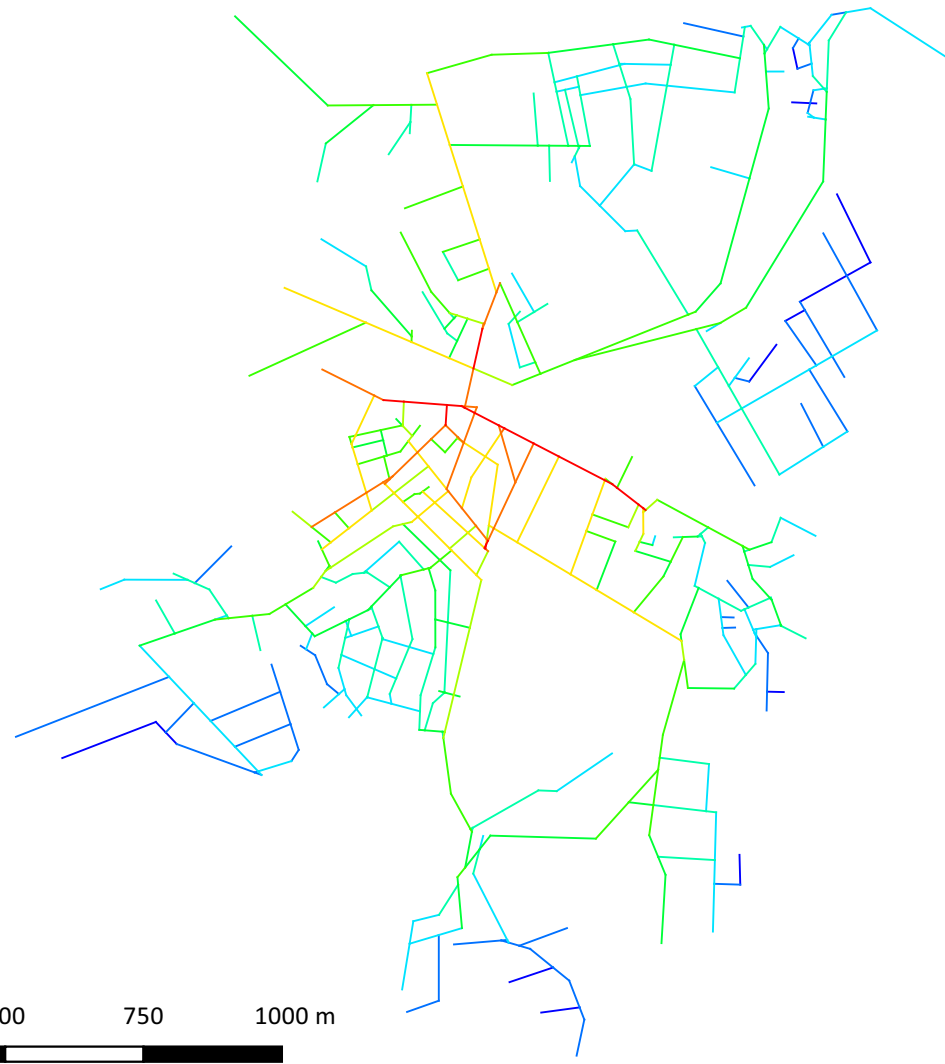
Figura 5.69 - Mapa de segmentos de Lapa - PR (variável NAIN).













Figura 5.70 - Mapa de segmentos de Lapa - PR (variável NACH).

LENÇÓIS - BA

Variável: NAIN



Legenda

-  0.3757 - 0.4383
-  0.4383 - 0.5009
-  0.5009 - 0.5636
-  0.5636 - 0.6262
-  0.6262 - 0.6888
-  0.6888 - 0.7514
-  0.7514 - 0.8140
-  0.8140 - 0.8767
-  0.8767 - 0.9393
-  0.9393 - 1.0019

250 0 250 500 750 1000 m



Créditos: Raquel Egídio

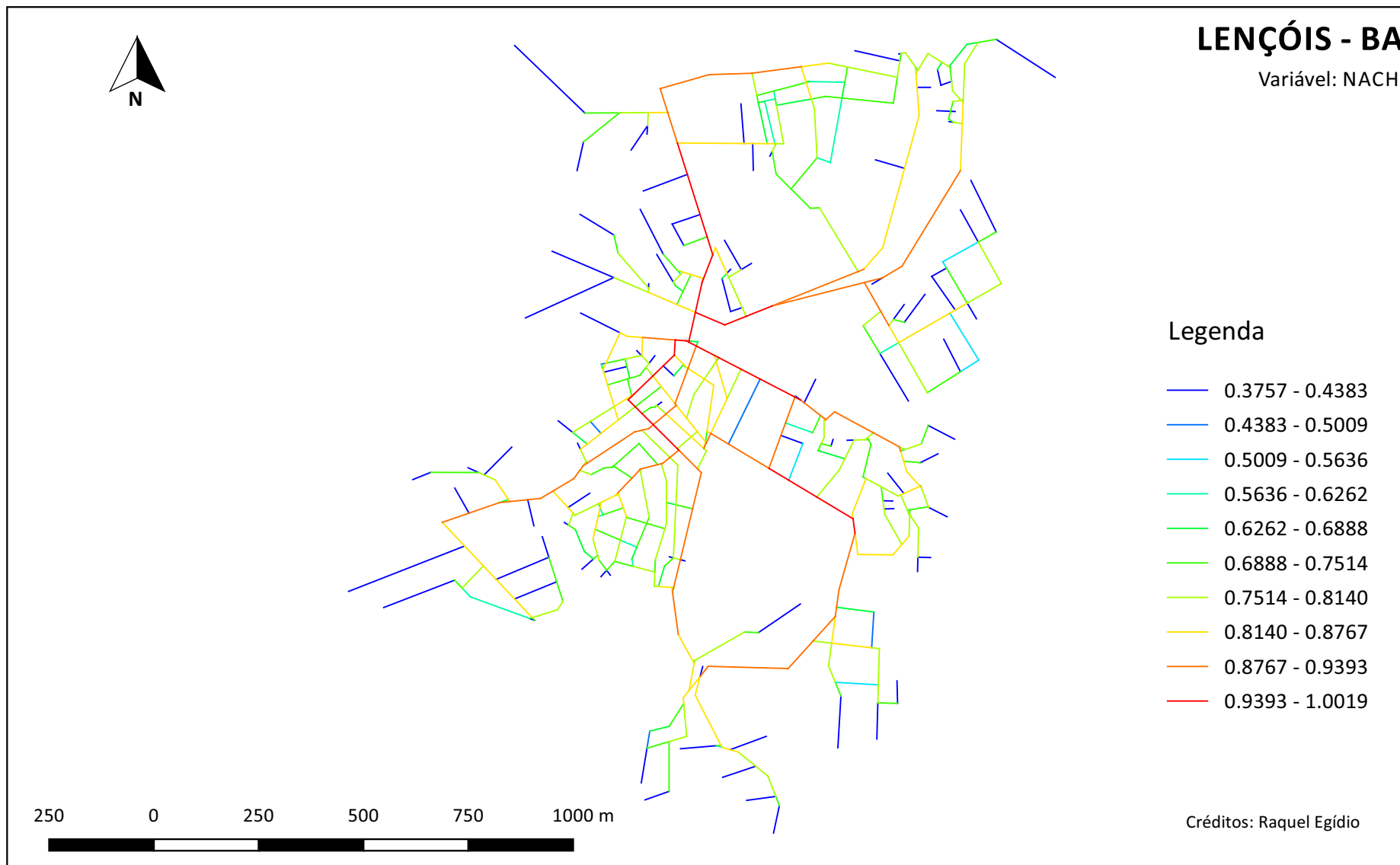


Figura 5.72 - Mapa de segmentos de Lençóis - BA (variável NACH).

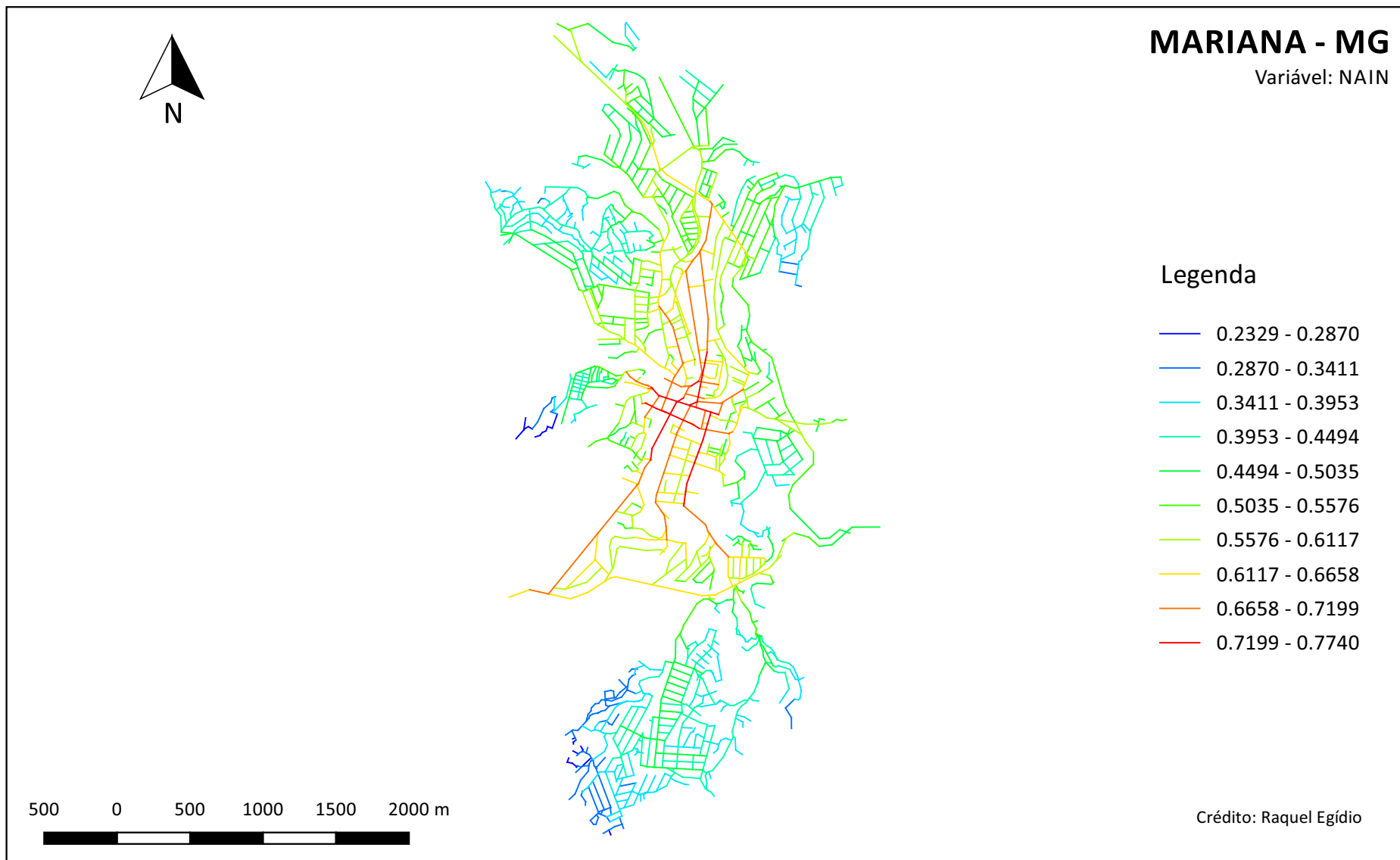


Figura 5.73 - Mapa de segmentos de Mariana - MG (variável NAIN).

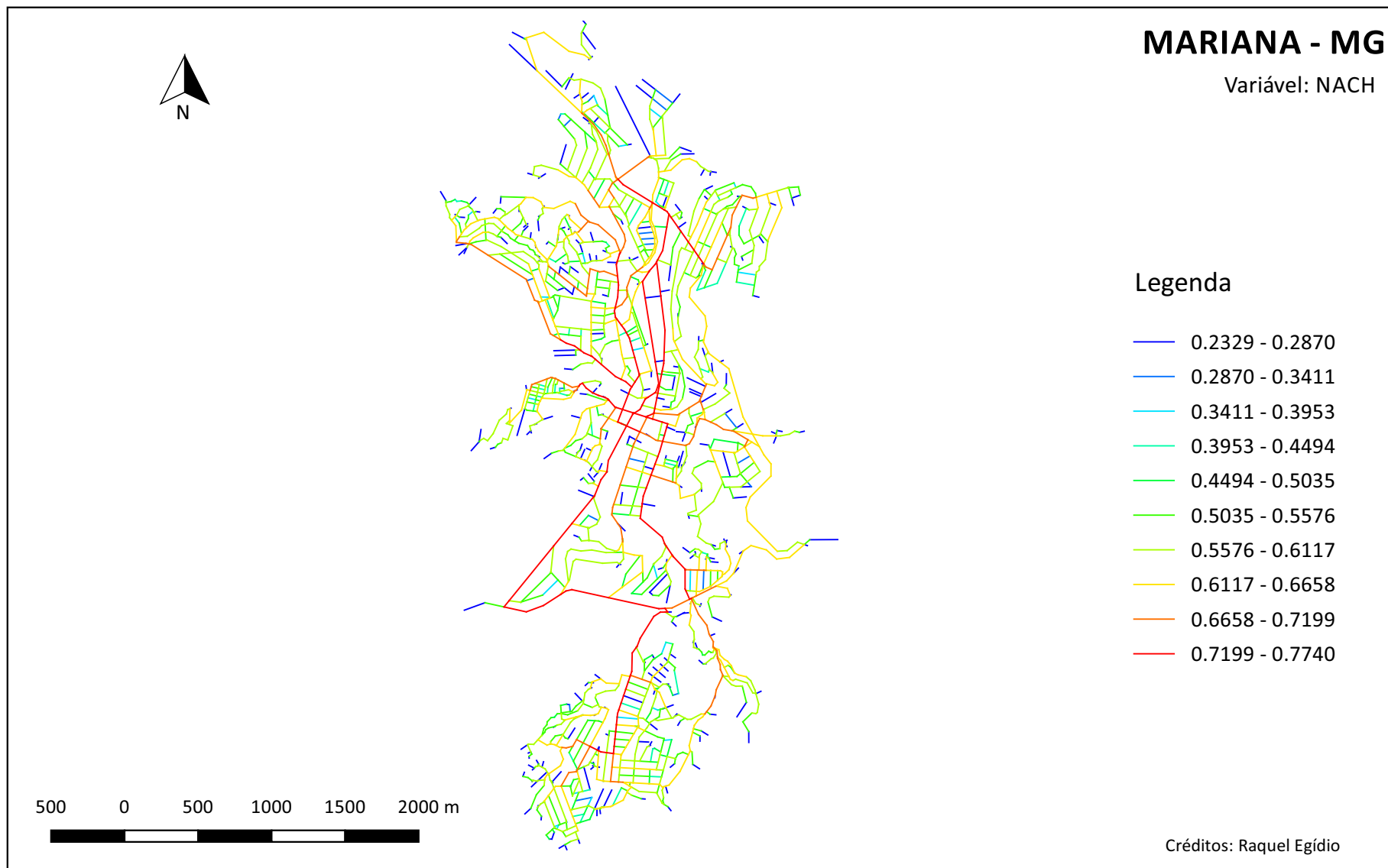


Figura 5.74 - Mapa de segmentos de Mariana - MG (variável NACH).

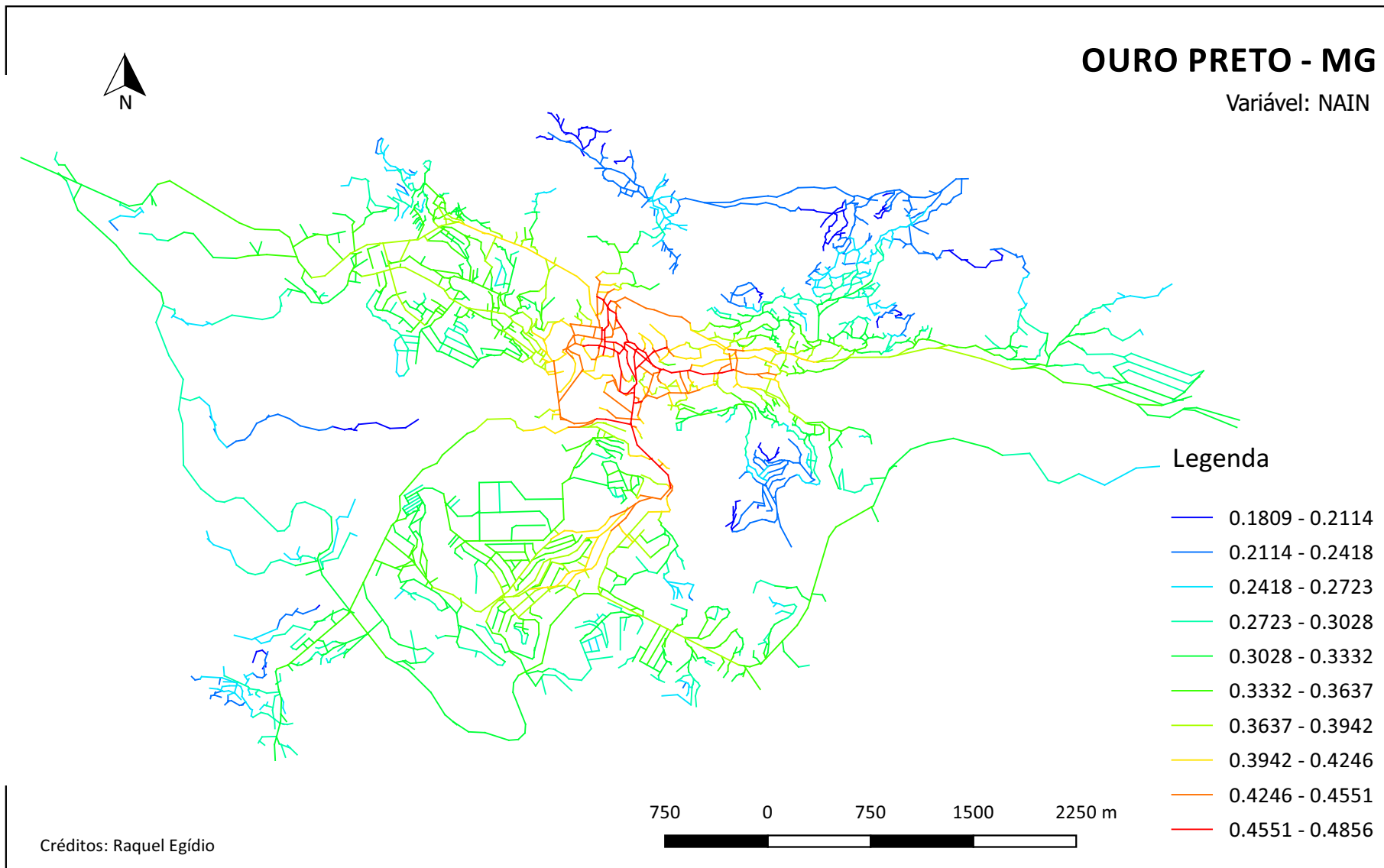


Figura 5.75 - Mapa de Segmentos de Ouro Preto - MG

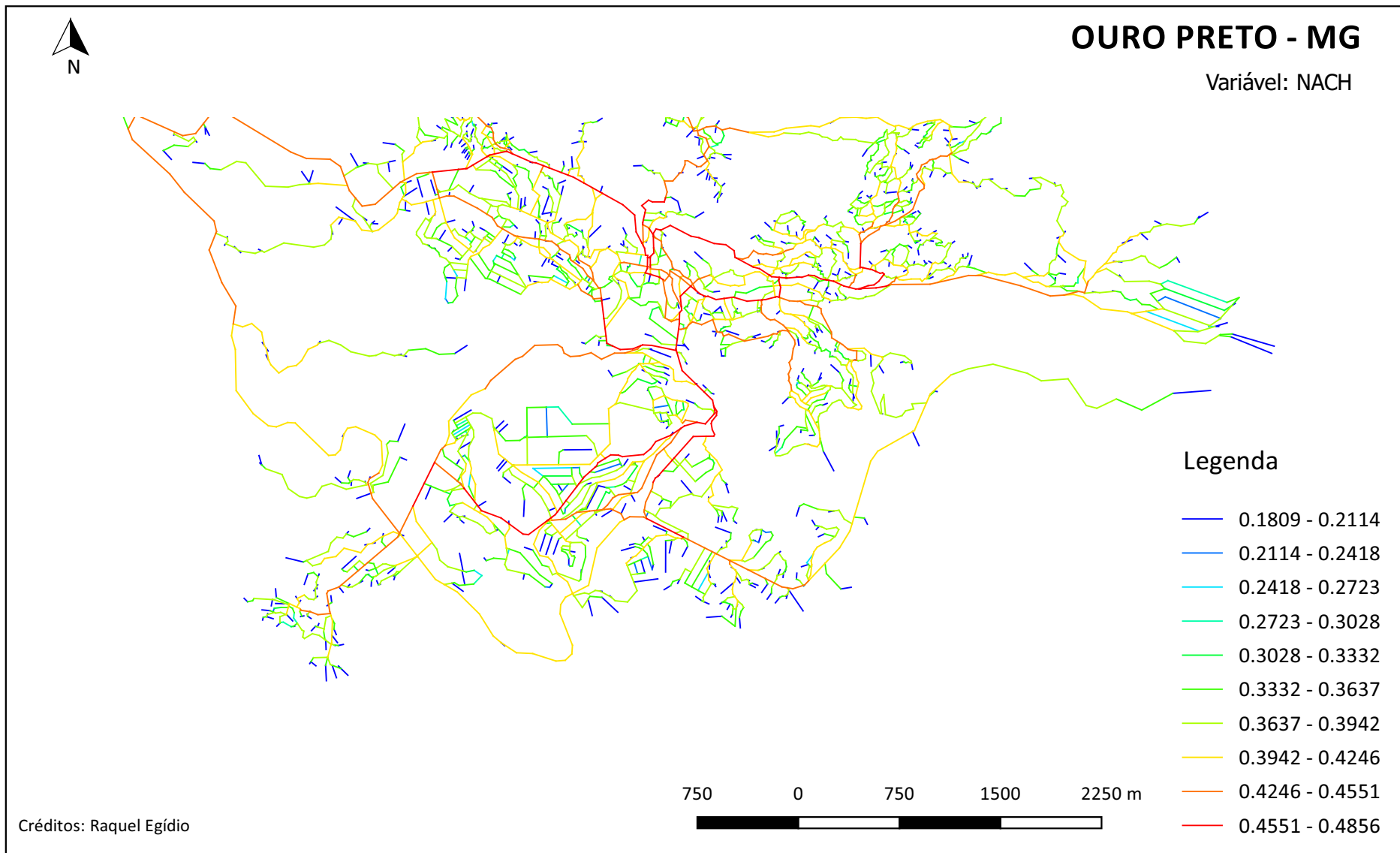


Figura 5.76 - Mapas de Segmentos de Ouro Preto - MG (variável NACH).



Figura 5.77 - Mapas de segmentos de Paraty - RJ (variável NAIN).



Figura 5.78 - Mapa de segmentos de Paraty - RJ (variável NACH).

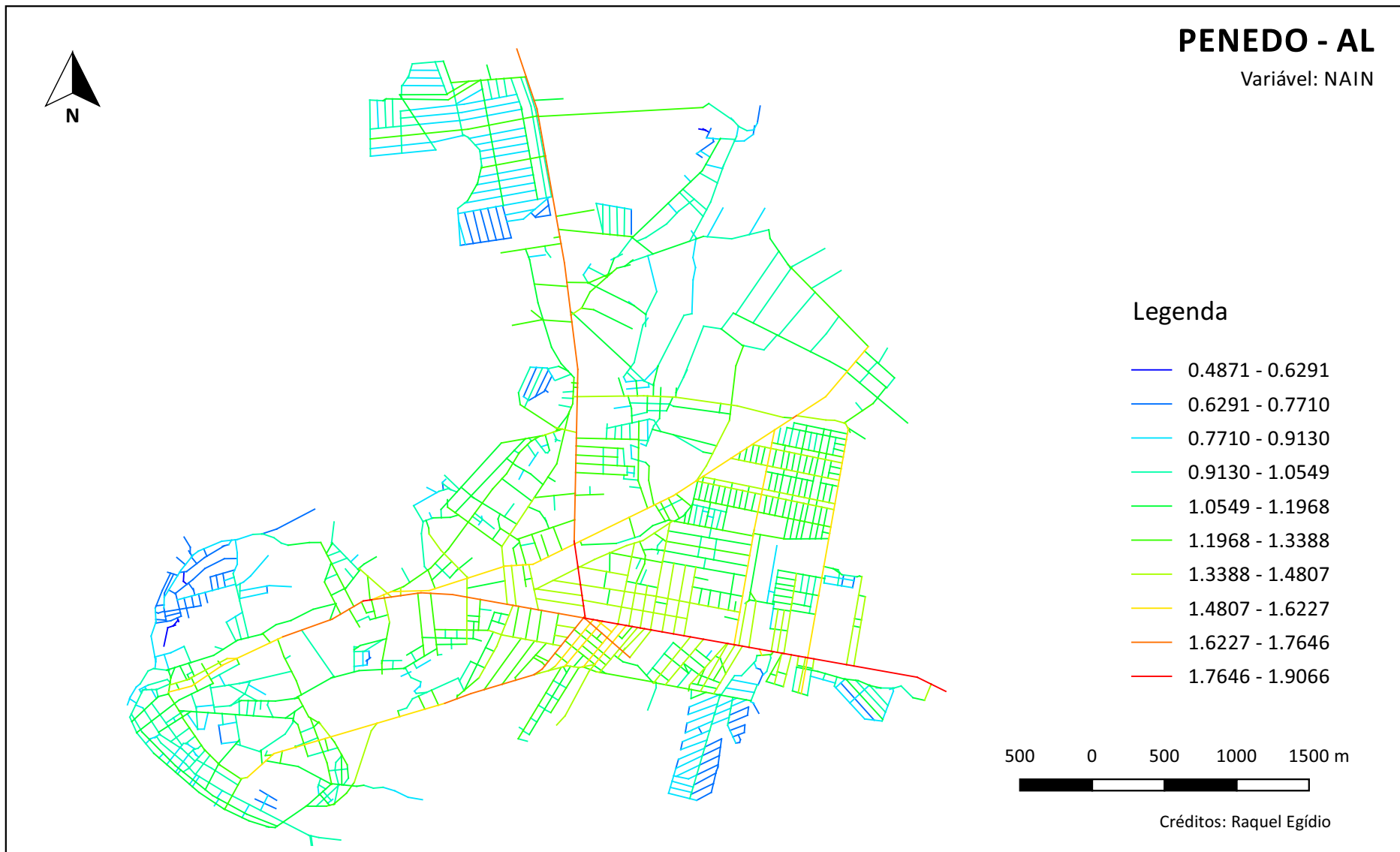


Figura 5.79 - Mapa de segmentos de Penedo - AL (variável NAIN).

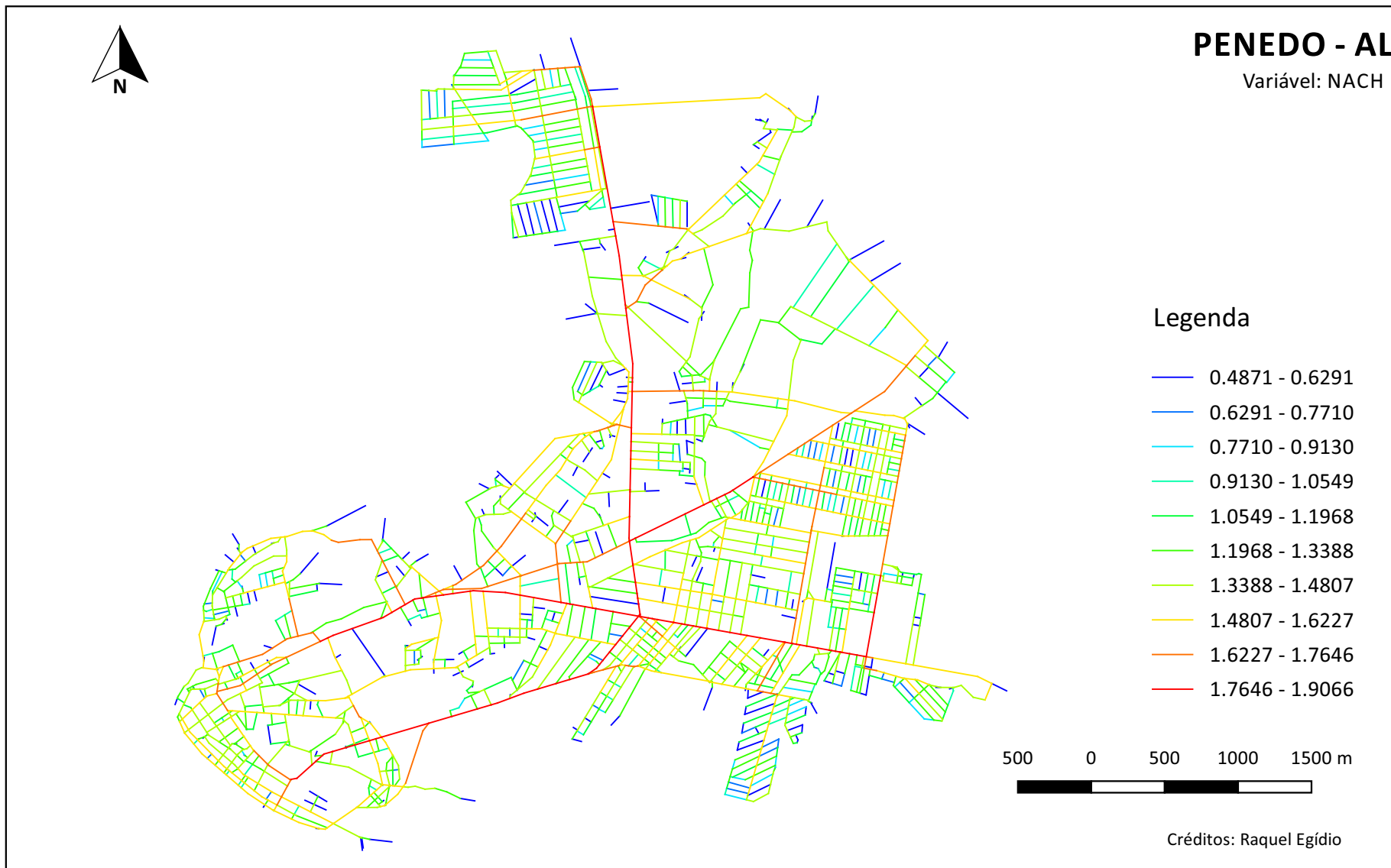


Figura 5.80 - Mapa de segmentos de Pendo - AL (variável NACH).

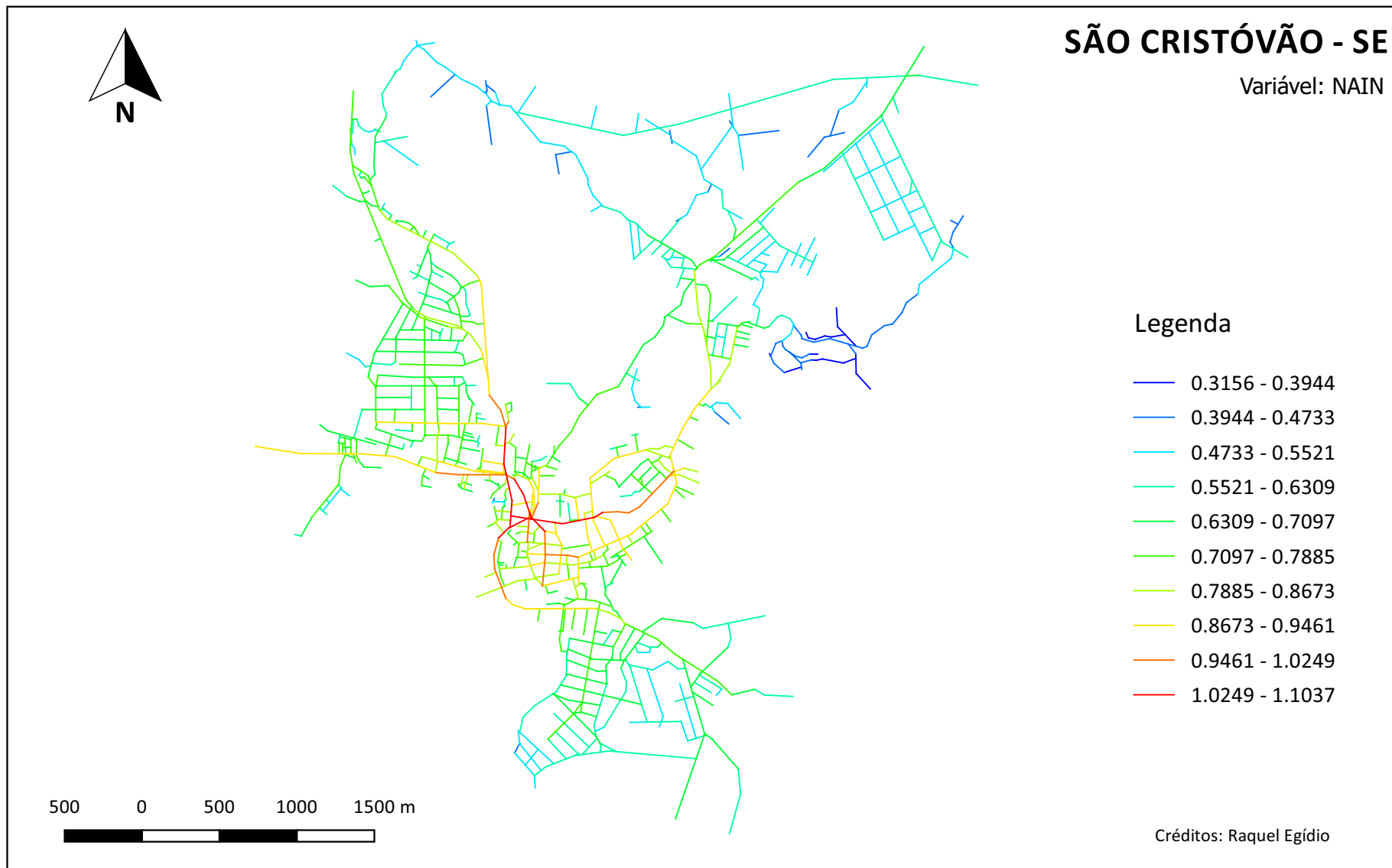


Figura 5.81 - Mapa de segmentos de São Cristóvão - SE (variável NAIN).

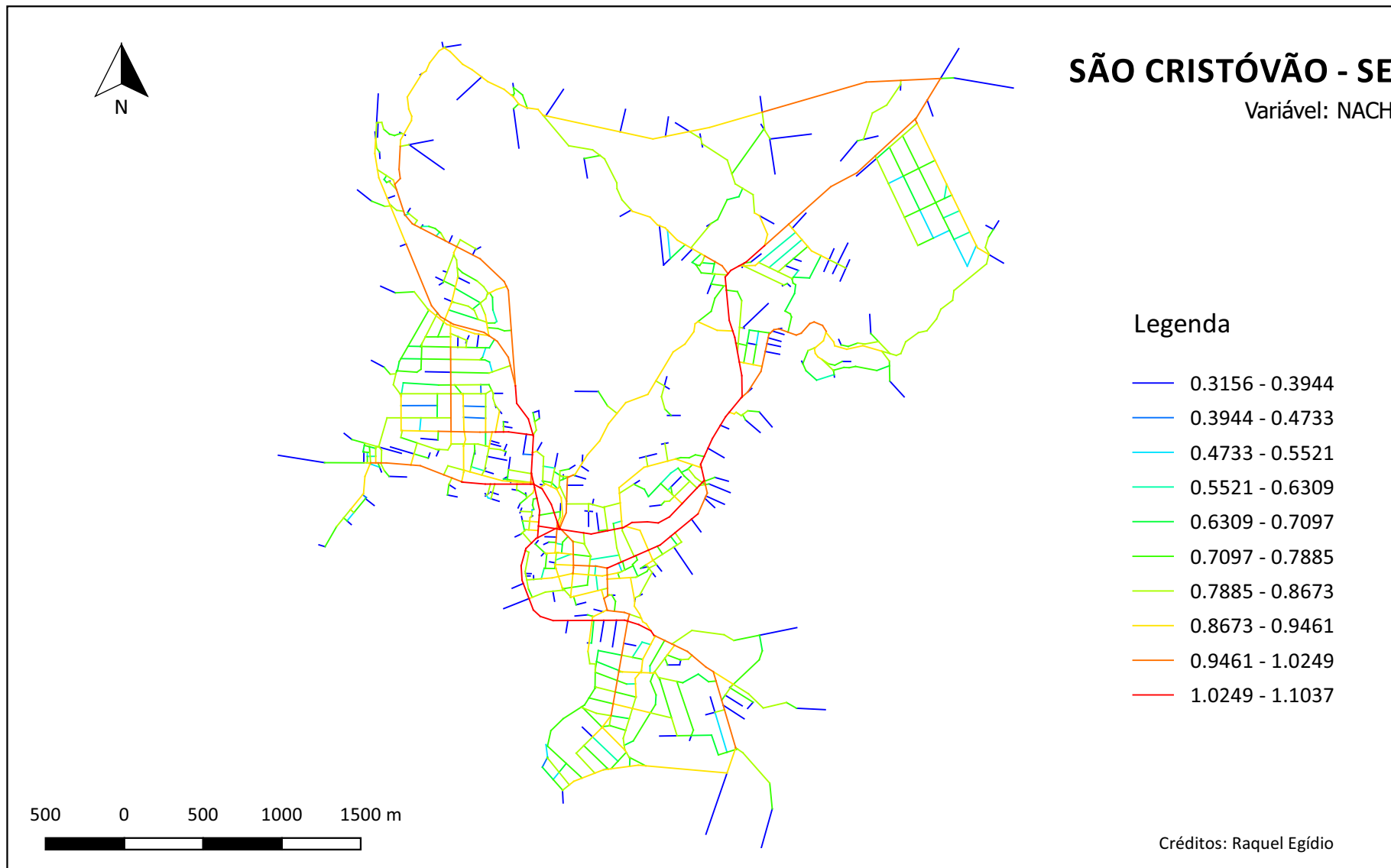


Figura 5.82 - Mapa de segmentos de São Cristóvão - SE (variável NACH).

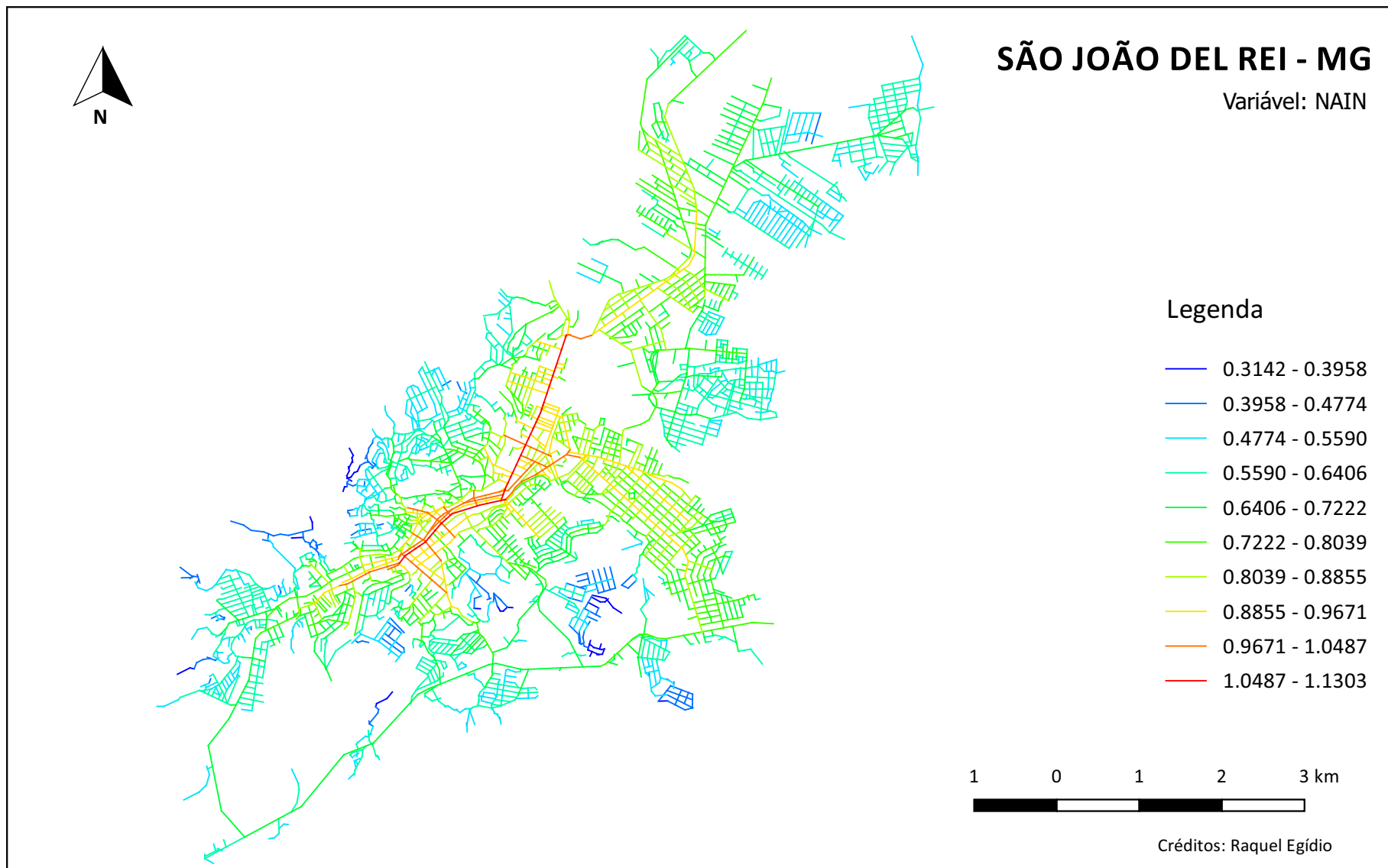


Figura 5.83 - Mapa de segmentos de São João Del Rei - MG (variável NAIN).

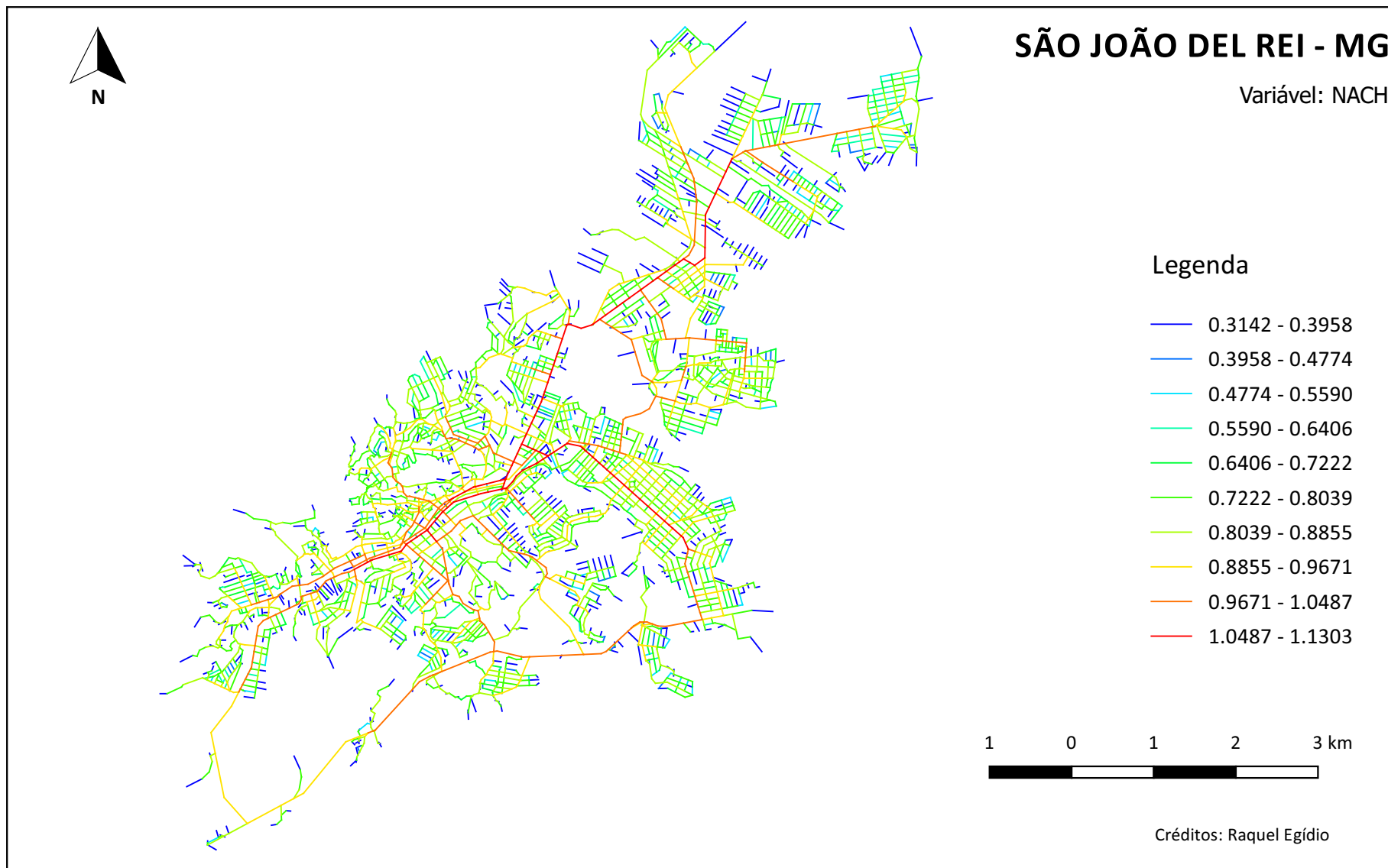


Figura 5.84 - Mapa de segmento de São João Del Rei - MG (variável NACH).

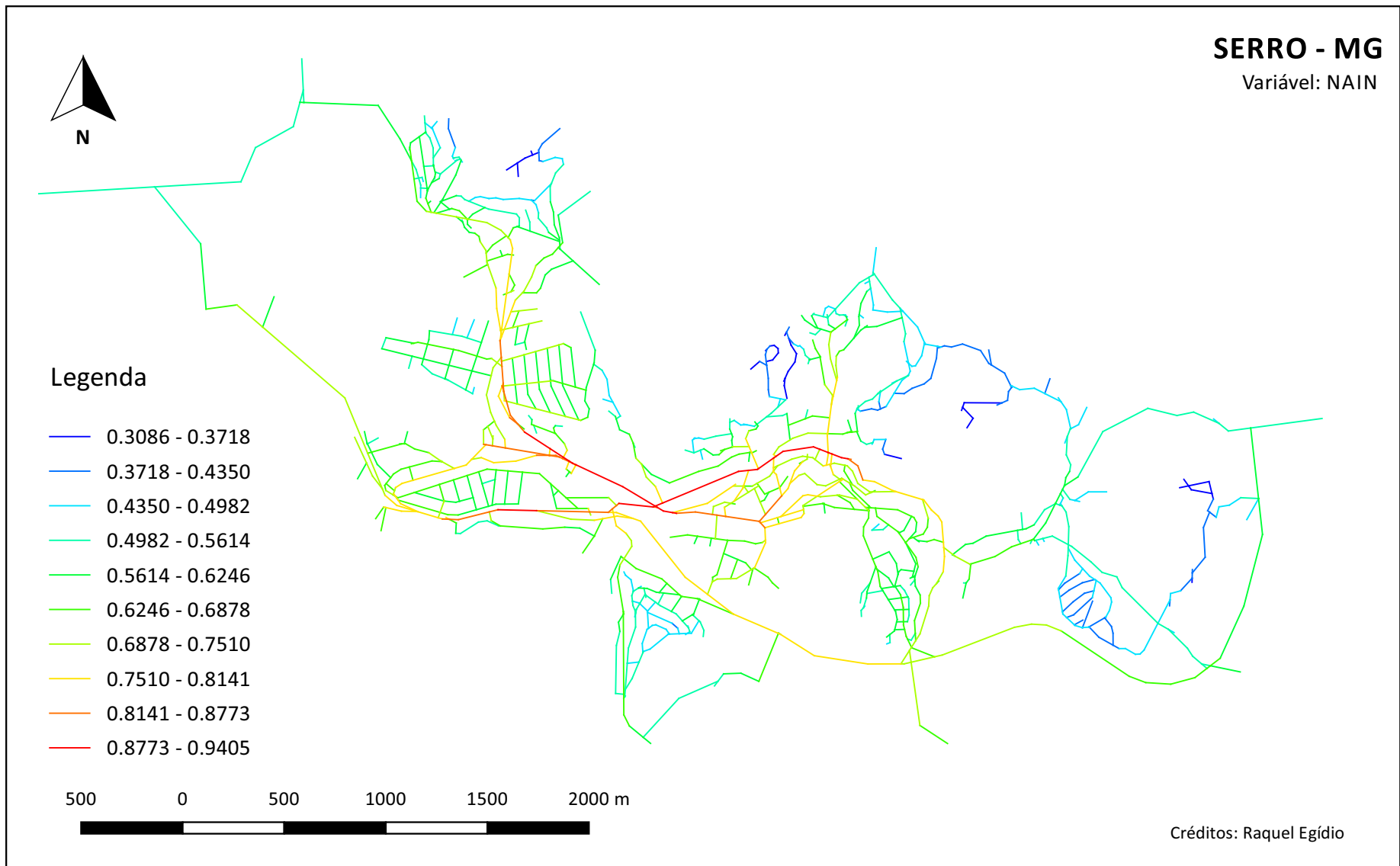


Figura 5.85 - Mapa de segmentos de Serro - MG (variável NAIN).

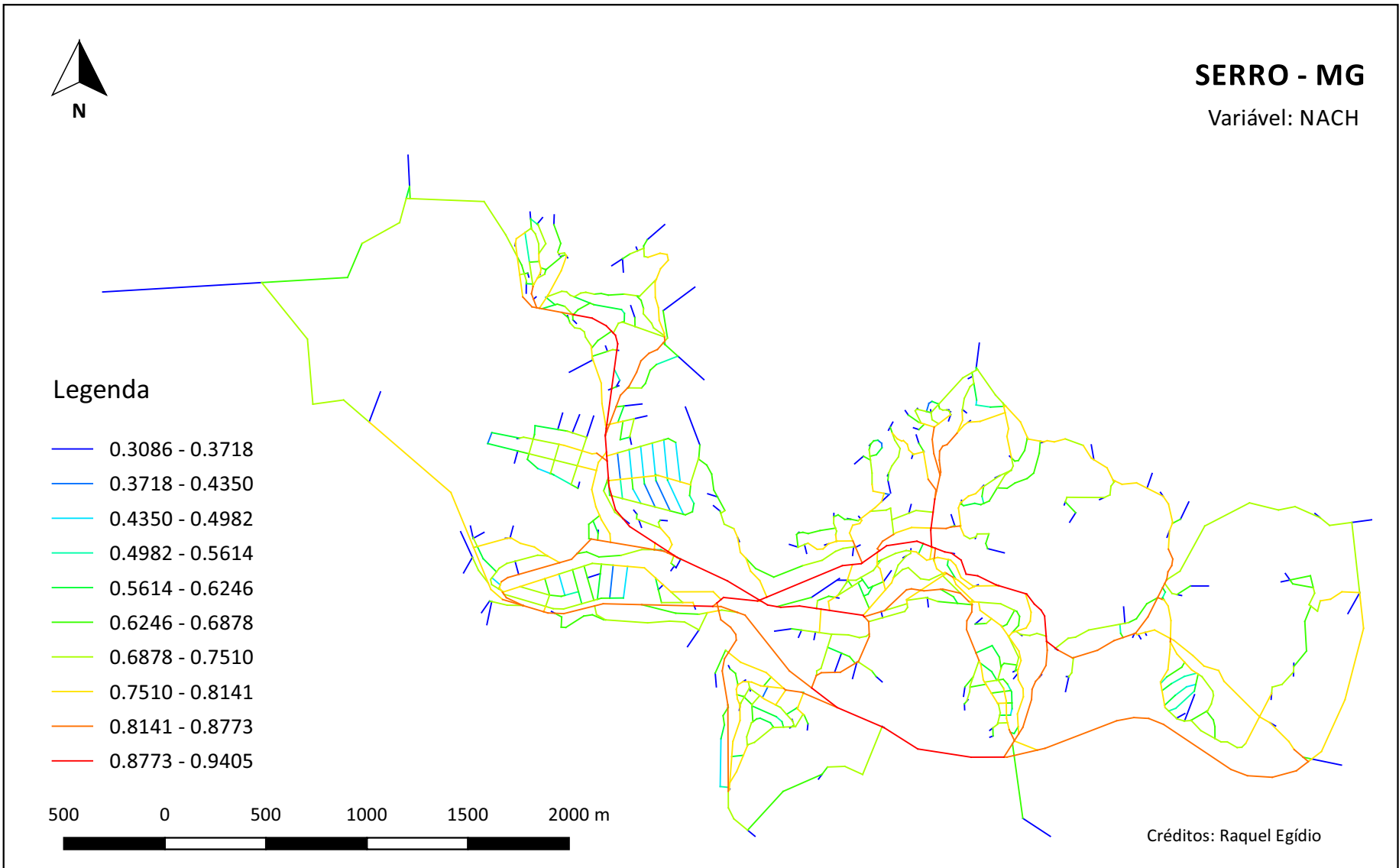


Figura 5.86 - Mapa de segmentos de Serro - MG (variável NACH).

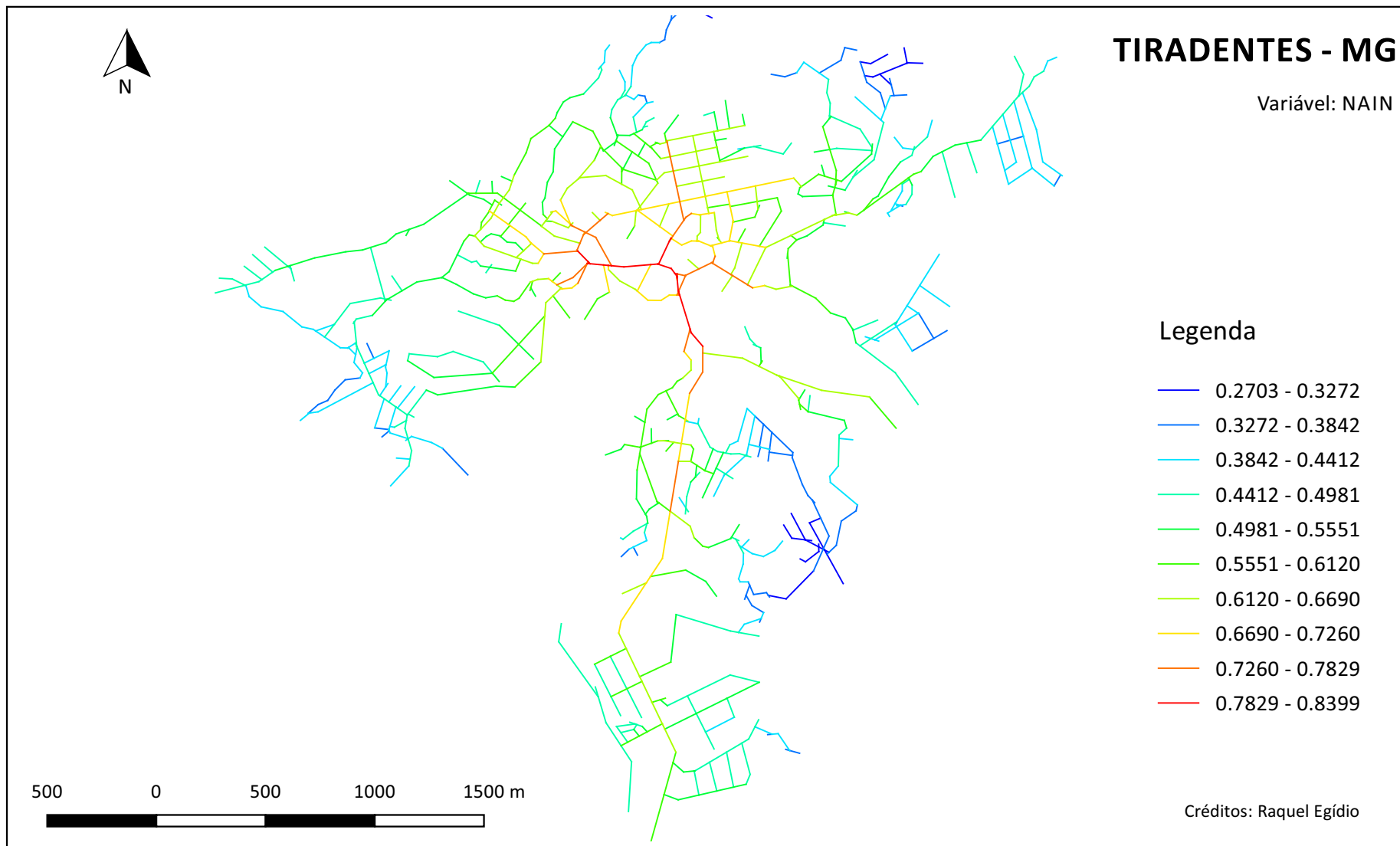


Figura 5.87 - Mapa de segmento de Tiradentes - MG (variável NAIN)

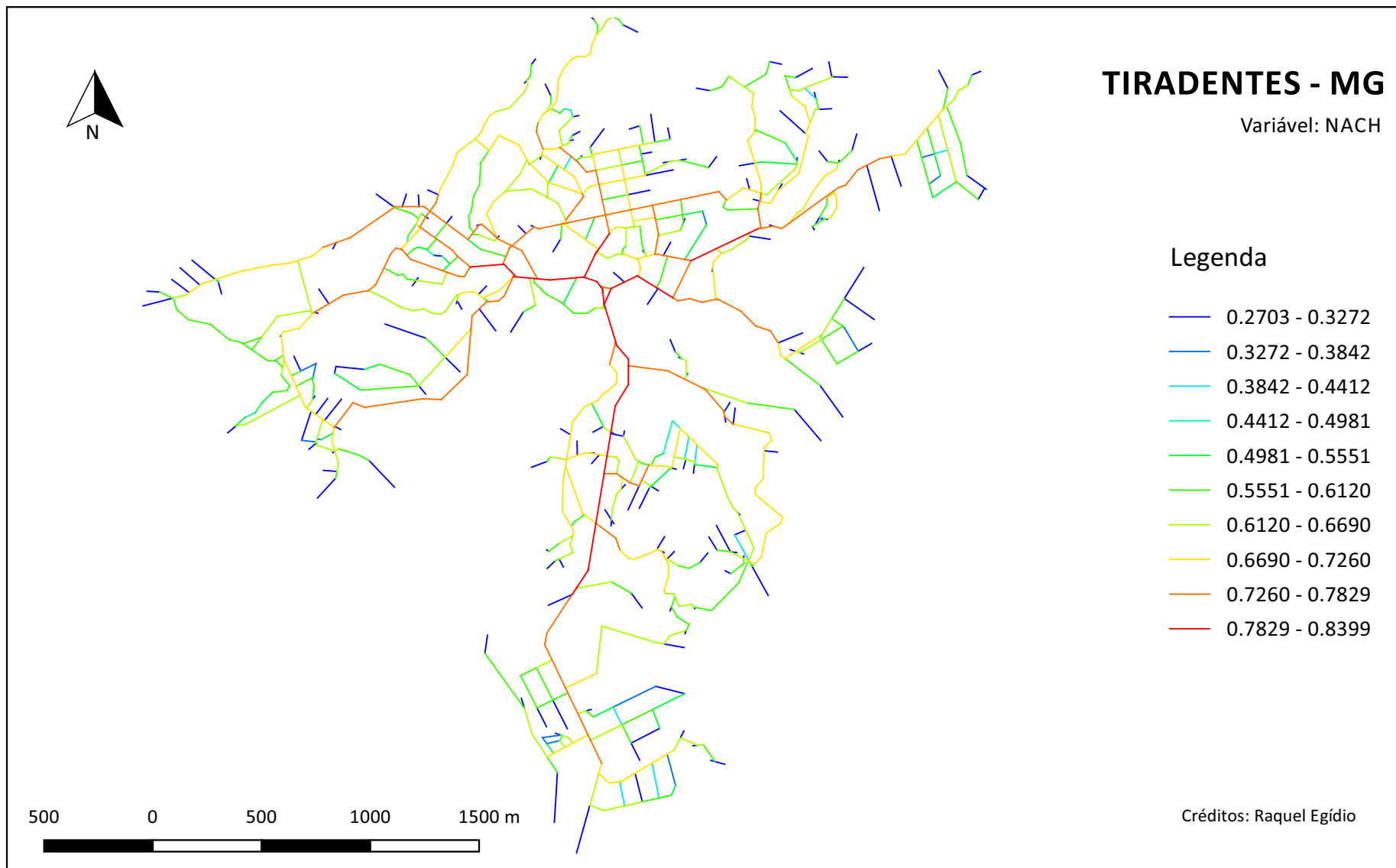


Figura 5.88 - Mapa de segmentos de Tiradentes - MG (variável NACH).

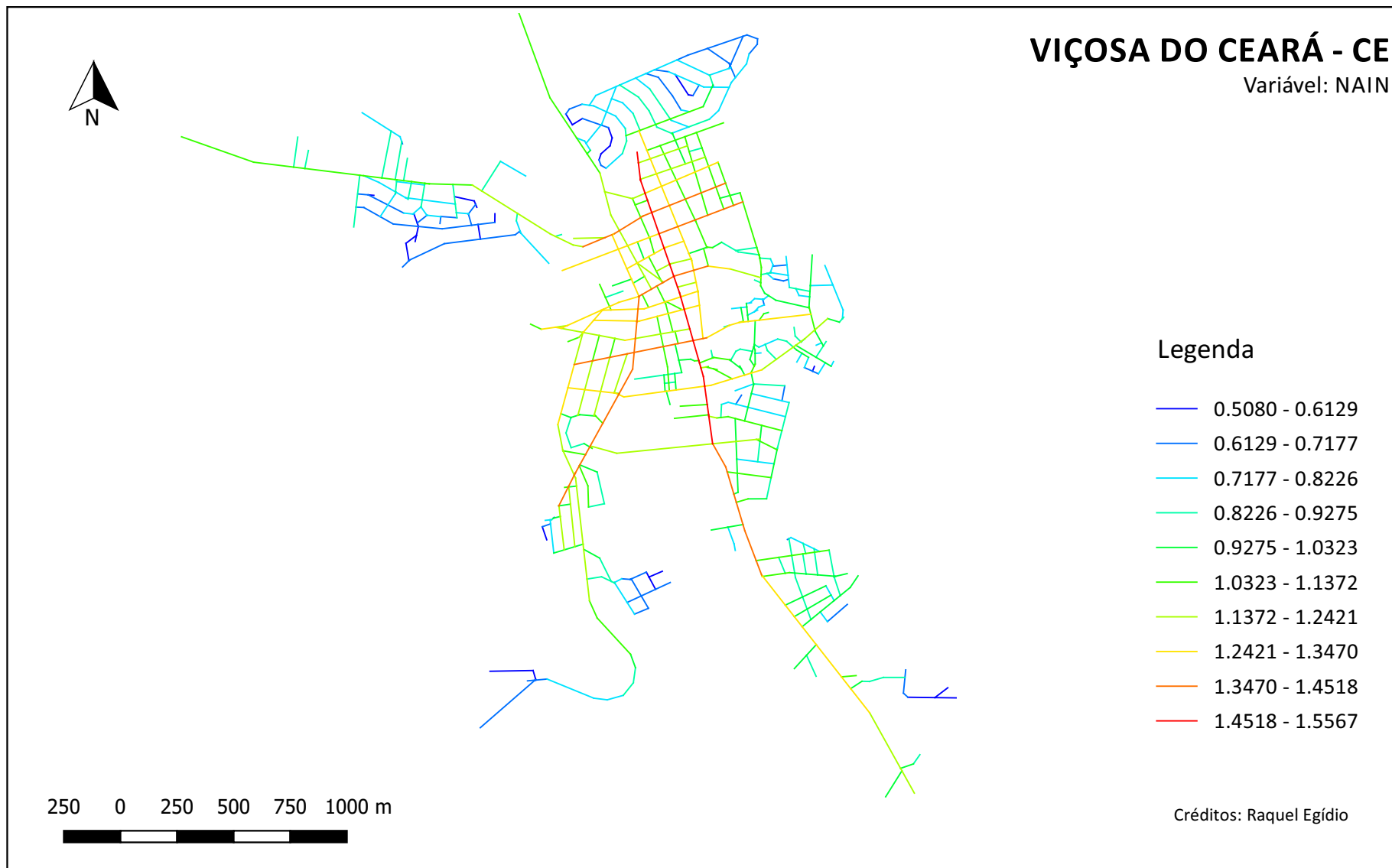


Figura 5.89 - Mapa de segmentos de Viçosa do Ceará - CE (variável NAIN).

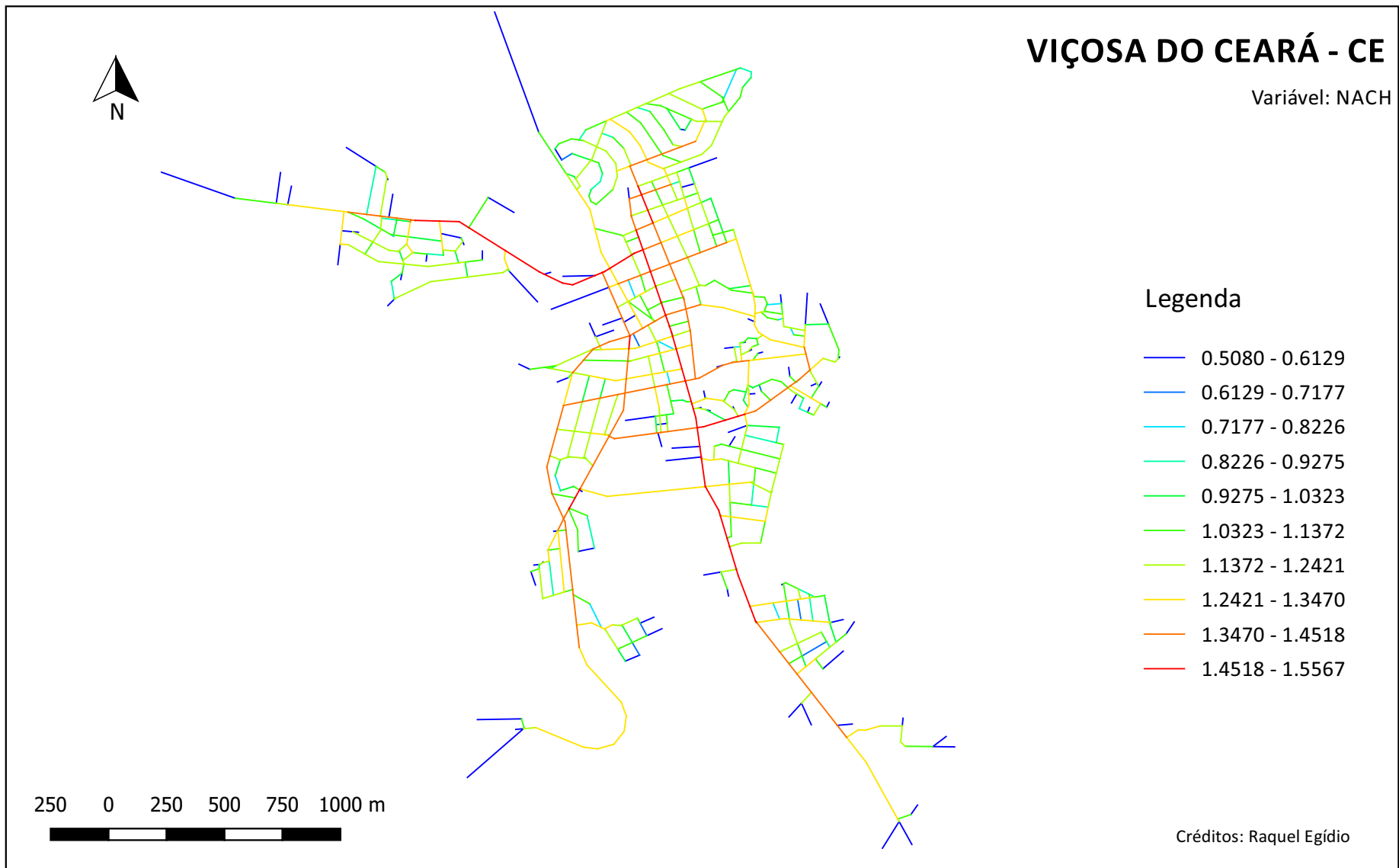


Figura 5.90 - Mapa de segmentos de Viçosa do Ceará - CE (variável NACH).

CONCLUSÃO

A tese foi desenvolvida com o objetivo de discutir o papel dos parâmetros configuracionais relacionados à hospitalidade, de modo a permitir uma análise mais refinada do desempenho do espaço urbano turístico. Acredita-se que a perspectiva permite alargar a percepção apreendida nos documentos de planejamento e gestão do turismo (Planos Turísticos estaduais e municipais), uma vez que tradicionalmente adota-se o espaço turístico como um aspecto territorial ou geográfico (numa perspectiva física), mas não relacional.

No primeiro capítulo, foram analisados os conceitos de cidade, turismo e sua relação. Definiu-se que as cidades aqui devem ser compreendidas como espaços socialmente utilizados, passíveis de análise segundo a configuração, isto é, o conjunto de relações de interdependências que compõem o sistema urbano.

O turismo, por outro lado, não pode ser reduzido apenas à perspectiva econômica e deve incluir e equilibrar várias dimensões: ecológica, social, cultural, econômica, de infraestrutura, de superestrutura, mercadológica, financeira e espacial. Além disso, destacou-se que a discussão do turismo precisa incorporar a natureza espacial da cidade, quando o foco for urbano, para um desenvolvimento harmônico, baseado em planejamento e análise de desempenho, tendo em conta as particularidades de cada local.

Do relacionamento entre cidade e turismo, foi alcançado o conceito de “espaço urbano turístico”, entendido como *uma fração urbanizada de uma localidade*

(cidade), com elementos de atrativos culturais, decorrentes de sua história e do patrimônio edificado. O espaço urbano turístico é parte integrante de um todo ou sistema e deve ser compreendido como tal, de modo que o turismo ocorre pelo interesse pelo conjunto edificado e pela experiência de caminhar por uma cidade viva.

O Capítulo 2 foi dedicado à discussão do conceito de hospitalidade. Na antiguidade, o princípio vinculava-se ao acolhimento gratuito, baseando-se no fato de receber viajantes que desbravavam terras longínquas. A mudança para o pensamento contemporâneo estaria na comercialização da hospitalidade e do acolhimento. Para Gotman (1997 *apud* GRINOVER, 2007, p. 58), entretanto, a hospitalidade contemplaria “fazer ainda mais”, além do dinheiro, o que envolve a questão de “acolhida”.

A hospitalidade urbana, segundo a perspectiva adotada na tese, considera a relação da cidade/poder público como anfitrião e o morador, visitante ou turista como hóspede. Nesse viés, e a partir da intenção de associar o conceito ao de configuração, foram identificados como atributos a analisar: a) acessibilidade, b) permeabilidade, c) legibilidade/identidade, d) qualidade de vida e e) urbanidade.

O terceiro capítulo foi dedicado à exposição dos conceitos teóricos, metodológicos e ferramentais associados à Teoria da Hospitalidade e à Teoria da Lógica Social do Espaço. Além disso, foi definida a amostra estruturada a partir de um conjunto de critérios, o que resultou na investigação de 18 cidades: Alcântara – MA, Cachoeira – BA, Cidade de Goiás – GO, Congonhas – MG, Diamantina – MG, Icó – CE, Laguna – SC, Lapa – PR, Lençóis – BA, Mariana – MG,

Ouro Preto – MG, Paraty – RJ, Penedo – AL, São Cristóvão – SE, São João del-Rei – MG, Serro – MG, Tiradentes – MG e Viçosa do Ceará – CE.

O Capítulo 4 compreendeu o enquadramento das cidades integrantes da amostra a partir da catalogação de informações históricas, de sítio físico, patrimoniais, turísticas e configuracionais, segundo dados prioritariamente fornecidos pelo IPHAN. Para 12 dos 18 exemplares urbanos, foi procedida uma análise do processo de expansão da mancha de cada assentamento, sob a perspectiva configuracional.

Os resultados obtidos apontam que: a) grosso modo, o desenvolvimento socioeconômico marca a configuração espacial dos núcleos investigados, produzindo momentos alternados de expansão e retração, com diversos processos de ocupação e preenchimento do território; b) os núcleos, em geral, prosperaram em suas atividades econômicas até meados do século XIX, quando passaram por declínio, o que é percebido também no desenvolvimento da mancha urbana e suas relações espaciais, legíveis pelas variáveis configuracionais segundo a Sintaxe do Espaço e c) no século XX, depois de 1960, os assentamentos sofreram mudanças físicas decorrentes do crescimento acelerado para suas dimensões – um dos motivos foi o êxodo rural e a busca pelos centros urbanos mesmo para as pequenas cidades.

A interpretação configuracional, complementarmente, permitiu responder a primeira questão de pesquisa (1 – *Do ponto de vista diacrônico, como a configuração colabora para a compreensão do espaço urbano em cidades de interesse turístico?*) e identificar que a mudança na relação espaço-tempo,

descrita no parágrafo anterior, comprometeu o desempenho das cidades: alterações que não ocorreram em 100 ou 200 anos de expansão da cidade, aconteceram subitamente nos últimos 70 anos. Os resultados foram: (1) crescimento da mancha urbana; (2) progressiva perda da conectividade, embora não substancial; (3) declínio da integração (acessibilidade); (5) da legibilidade (sinergia) e da (6) orientabilidade.

É necessário ponderar, entretanto, que, em todos os cenários, as alterações ainda resultam em espaços com desempenho superior àquele das cidades brasileiras. Além disso, quando avaliadas as medidas dos centros históricos, neles estão valores mais elevados do que tanto a média dos sistemas quanto das cidades do país. Essas áreas, que concentram grande parte do patrimônio e dos vestígios arquitetônicos e urbanos de interesse turístico, também guardam melhores relações configuracionais (o que legitima a denominação de “oásis no labirinto”, cunhada por Medeiros (2013).

A questão não é se as estruturas aproximam-se ou não de modelos labirínticos, mas, sim, que o próprio sistema mais “fechado” talvez tenha sido um dos responsáveis pela permanência de patrimônios espaciais que asseguram o interesse turístico. A configuração, portanto, contribui para uma leitura mais refinada do tema.

O Capítulo 5 contemplou a exploração individual e comparada das variáveis, a partir de uma perspectiva simultaneamente quantitativa e qualitativa. Das análises procedidas, encontrou-se, a respeito das cidades da amostra, que: a) apesar de características históricas comuns, há significativa variação nos

processos de ocupação do território e crescimento urbano; b) a maior parte dos assentamentos investigados tem desempenho superior ao das cidades brasileiras, com valor abaixo apenas naquelas estruturas que apresentam forte fragmentação; c) O padrão da malha revela um considerável desequilíbrio entre o traçado regular e o irregular: apesar do imaginário de que os sítios antigos brasileiros possuem um traçado irregular, a maior parte deles está organizada a partir de um desenho regular; d) predominam as cidades implantadas sobre relevos suaves em oposição aos acidentados; e) os resultados obtidos indicam que as cidades com os maiores valores de integração global são aquelas com traçado que tende à ortogonalidade, entretanto a média da amostra está abaixo da brasileira, a indicar nitidamente um grupo menos acessível configuracionalmente, o que parece ter relação com a maneira de organização do espaço, a partir da existência de vários exemplares de desenho “orgânico”; f) os centros históricos dessas cidades são áreas mais densas, o que favorece a urbanidade, uma vez que é maior a presença de caminhos/trajetos e também são lugares que têm um desempenho de integração proeminente em relação aos sistemas (as médias são mais elevadas), entretanto não mais estão no topo (ocupado pelo núcleo de integração); g) o cenário aponta para a perda progressiva de importância dos centros históricos, na medida em que a cidade cresce, mas esses locais ainda guardam potencial elevado, o que os posiciona como lugares de grande capacidade para o comércio e serviços e de grande acessibilidade para moradores, visitantes e turistas; e h) em 72% dos casos, o núcleo de integração mantém-se coincidindo com o centro histórico, o que demonstra o potencial de os locais originais de fundação/assentamento

permanecerem com elevado carácter agregador: são centralidades fundamentais da estrutura urbana, concentradoras da maior diversidade de fluxos e usos.

A discussão procedida também permitiu alcançar informações para a estrutura urbana em geral: a) usualmente sítios tendentes a plano recebem malhas mais reguladas, enquanto aqueles inclinados ou dinâmicos associam-se a estruturas que se acomodam localmente, gerando uma malha mais irregular; b) em malhas em sítios mais acidentados, predominam as conexões em “T”, indicativas de descontinuidade dos eixos, enquanto as redes sobre relevos suaves concentram conexões em “X”, a indicar a existência de grelhas tendentes a tabuleiros de xadrez; c) a grelha maximiza as conexões ao ter grandes eixos que se conectam a vários outros no preenchimento do território e d) a implantação em sítios mais irregulares tradicionalmente dificulta o surgimento de uma trama urbana mais articulada, o que é usual em cidades sobre terreno plano.

O confronto de medidas segundo o grupo de variáveis também permitiu algumas conclusões relevantes: a) as cidades mineiras associadas aos ciclos da mineração possuem os valores topológicos mais baixos: o desempenho é uma expressão do carácter labiríntico vinculado ao sítio físico de implantação; b) as cidades com traçado ortogonal e relevo suave estão no topo do desempenho topológico, o que reforça a ideia de que as grelhas maximizam a acessibilidade e promovem um melhor relacionamento entre partes; c) entretanto, para a perspectiva turística, as cidades que apresentam os melhores desempenhos topológicos são exatamente aquelas de menores índices de turismo: o contrário também é verdadeiro, com destaque para os contextos de Ouro Preto – MG e São João del-

Rei – MG; d) portanto, maior acessibilidade lida, segundo a perspectiva configuracional, parece se vincular a espaços urbanos que, de alguma maneira, não têm o mesmo apelo de sítios mais restritos e/ou segregados.

Ao que parece, o carácter labiríntico relativo a uma cidade “fechada”, de alguma maneira, resguarda as propriedades locais dos centros históricos e os protege de uma maior fluidez, uma vez que atrair certos usos talvez comprometa a integridade do sítio. Teria sido esse carácter um dos responsáveis pela preservação dos conjuntos e manutenção das características atuais de interesse turístico.

Quanto mais “fechada”, menos acessível uma cidade. Por outro lado, maior integração, sinergia (legibilidade) e inteligibilidade (orientabilidade) associam-se à perda de propriedades que interessam ao visitante. Num país em que o “patrimônio” não é um bem social, um cenário de maior acessibilidade topológica acaba por comprometer a solidez do perfil patrimonial e turístico dos assentamentos.

Contudo, descobriu-se que centros históricos com maior conectividade possuem maior potencial para o turismo. Além disso, as estruturas urbanas que apresentam uma melhor hierarquia de percursos, legível por meio da variável NACH, também se associam positivamente com o desempenho turístico.

As conclusões do capítulo permitiram o alcance da resposta para a segunda questão de pesquisa: *De que maneira uma maior acessibilidade configuracional pode favorecer o turismo?* A pesquisa aponta um caminho inversamente proporcional: ganho de acessibilidade implica pior desempenho turístico.

Portanto, as intervenções urbanas feitas nesses sítios, numa perspectiva global, de todo o sistema urbano, devem atentar para não produzir efeitos capazes de comprometer a integridade dos centros históricos, área que materializa o foco turístico.

A hipótese assumida para a tese considerava a ideia de que a configuração afeta a maneira como moradores, visitantes e turistas vivenciam o lugar de interesse turístico, o que contribui para a percepção da hospitalidade devendo, portanto, ser considerada em planos e políticas públicas sobre o tema.

Se hospitalidade tem relação com acolhimento, e acolhimento diz respeito a se sentir convidado a entrar, no contexto urbano, a noção poderia ser assumida a partir de uma oferta maior de permeabilidade, legível por meio das variáveis configuracionais.

Se uma das críticas ao turismo compreendia a ausência de uma perspectiva espacial que se vinculasse às relações existentes entre as partes e o todo urbano, os achados obtidos demonstram que a configuração é um fator relevante para a compreensão da hospitalidade nos sistemas urbanos de interesse turístico. Entretanto, a dedução de hospitalidade enquanto acessibilidade precisa ser invertida. Em um contexto como o brasileiro, em que a leitura social do patrimônio enquanto bem ainda é frágil (MEDEIROS, 2002), uma melhora da permeabilidade configuracional tem relação com a perda das propriedades turísticas, a partir do confronto com dados oriundos do Ministério do Turismo.

Dessa forma, hospitalidade aqui deve ser associada a acolhimento, e acolhimento, a estruturas mais fechadas e labirínticas que, no fim das contas, protegem. O labirinto, tradicionalmente visto em suas questões negativas no que diz respeito à organização da cidade, é bom, o que produz um paradoxo.

Essa proteção é do patrimônio ao longo do tempo, por isso sua salvaguarda, mas também do morador, visitante ou turista, que, ao se sentir envolvido, pode mergulhar numa ambiência capaz de fazê-lo retroceder no tempo a partir de uma espacialidade protegida.

REFERÊNCIAS

- AGUIAR, Douglas (org.) **Urbanidade**. Rio de Janeiro: Filio Digital: Letra e Imagem, 2012.
- ALEXANDER, Christopher. **Uma linguagem de padrões**. Porto Alegre: Bookman, 2013.
- ANSARAH, Maria G. dos Reis (Org.). **Turismo: Como aprender, como ensinar** 2. 3. ed. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004.
- ANSARAH, Maria G. dos Reis. Teoria Geral do Turismo. In: ANSARAH, Maria G. dos Reis. (Org.). **Turismo: Como aprender, como ensinar** 2. 3. ed. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004.
- ARAUJO, C.; TASCHINER, G. Turismo e políticas públicas no Brasil. In: BENI, Mario Carlos (Org.). **Turismo: Planejamento Estratégico e Capacidade de Gestão**. Barueri, SP: Manole, 2012.
- BARBOSA, Ana Aparecida. **Uma fresta na neblina: estudo da possibilidade de restauro urbano do Serro**. 2007. Dissertação (Mestrado) – Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, São Carlos.
- BARBOSA, Luís G. Medeiros (Org.). **Estudo de Competitividade dos 65 destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico Regional** – Relatório Brasil. 2. ed. Brasília: Ministério do Turismo, 2008.
- BASTOS, Nei Carlos Moreira. **Ir e Vir. Movidos pela inquietude**. Brasília: Senac DF, 2009.
- BATISTA, Cláudio Magalhães. Memória e Identidade: Aspectos relevantes para o desenvolvimento do turismo cultural. **Caderno Virtual de Turismo** v. 5, n. 3, 2005.

BENI, Mário Carlos. Sistema de Turismo – Sistur: Estudo do Turismo face à moderna Teoria de Sistema. Revista Turismo em Análise, v. 1 n. 1, 1990. Universidade de São Paulo, 1990. Disponível em: <http://ad.rosana.unesp.br/docview/directories/Arquivos/Cursos/Apoio%20Did%C3%A1tico/Marcus%20Henrique%20Rolim%20Leite/Teoria%20Geral%20do%20Turismo%20II/SISTUR%20BENI%20artigo.pdf>. Acesso em: 02 de maio 2016.

BENI, Mário Carlos. Análise do desempenho institucional do turismo na administração pública. In: CASTROGIOVANNI, Antonio Carlos (Org.). **Turismo urbano**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2001. p. 16.

BENI, Mario Carlos (Org). **Turismo: Planejamento Estratégico e Capacidade de Gestão**. Barueri, SP: Manole, 2012.

Bens tombados pelo IPHAN. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126>. Acesso em: 03 de agosto de 2016.

BERNIER, Enrique Torres (Coord.). **Estructura de mercados turísticos**. Barcelona: Editorial UOC, 2006.

BONDUKI, Nabil. **Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos**. Brasília, DF: IPHAN/ Programa Monumenta, 2010.

BOULLÓN, R.C. **Planejamento do Espaço Turístico**. Bauru, SP: EDUSC, 2002.

_____. **Os Municípios turísticos**. Bauru, SP: EDUSC, 2005.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Categorização dos Municípios das Regiões Turísticas do mapa do Turismo Brasileiro**. Brasília: MTur 2016.

_____. Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo 2003-2007**. Brasília: MTur 2003.

_____. Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo 2007-2010**. Brasília: MTur 2007.

_____. Ministério do Turismo. Apresentação: **Plano Nacional de Turismo 2010-2015**. Brasília: MTur 2010.

_____. Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo 2013-2016**. Brasília: MTur 2013.

_____. Ministério do Turismo. **Turismo e Acessibilidade**. Brasília: Ministério do Turismo, 2006.

_____. Ministério do Turismo. **Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável – PDITS**, 2010

_____. Ministério do Turismo. **Mapa de categorização do Turismo**. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/ultimas-noticias/6456-mtur-divulga-novo-mapa-do-turismo-brasileiro.html>. Acesso em: 05 de maio 2017.

_____. Ministério do Turismo. **Indicadores do turismo**. Disponível em: <http://dados.turismo.gov.br/indice-de-competitividade>. Acesso em: 05 de maio 2017.

BURDA, Naomi Anaue; MARTINELLI, Marcello. Cartografia e patrimônio arquitetônico: a elaboração do atlas eletrônico do sítio histórico urbano da Lapa (PR). **Ambiência - Revista do Setor de Ciências Agrárias e Ambientais** v. 8 Ed. Especial – 1º novembro, 2012.

CAMARGO, Luiz Octávio de Lima. A pesquisa em hospitalidade. **Revista Hospitalidade**. São Paulo, ano V, n. 2, p. 15-51, jul.- dez. 2008.

CAMPOS, Hélcio Ribeiro. **Transformações Urbanas Recentes em Tiradentes – MG: anos 80 e 90 do século XX**. 2006. Dissertação (Mestrado). São Paulo: USP.

CAPRA, Fritjof. **A teia da vida**. São Paulo: Cultrix, 2006.

CASTROGIOVANNI, Antonio Carlos (Org.). **Turismo urbano**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2001.

Cartas patrimoniais. Disponível em: <https://archiurban.wordpress.com/2015/04/17/cartas-patrimoniais/>. Acesso em: 03 de agosto de 2006.

CISNE, Rebecca; GASTAL, Suzana. Turismo e sua História: Rediscutindo Periodizações. **Anais do VI Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul**. Caxias do Sul: UCS, 2010. Disponível em: http://www.ucs.br/ucs/tpIVSeminTur%20/eventos/seminarios_semintur/semin

_tur_6/gt09/arquivos/09/Turismo%20e%20sua%20historia.pdf. Acesso em: 12 de maio 2016.

CHUVA, Márcia Regina Romeiro (Org.). **Rotas da Alforria: trajetórias da população afro-descendente na região de cachoeira, Bahia**. Rio de Janeiro: Iphan / copedoc, 2008.

COELHO, Juliana Machado. **Delírio ou Metamorfose? A construção de centros urbanos em Brasília**. 2015. Projeto de qualificação de doutorado. Universidade de Brasília.

CORIOLO, Luzia Neide; BARBOSA, Luciana Maciel. Internet e redes: articulação do turismo comunitário. In: BENI, Mario Carlos (Org.). **Turismo: Planejamento Estratégico e Capacidade de Gestão**. Barueri, SP: Manole, 2012.

CRUZ, Rita de Cássia A. da. Planejamento governamental do turismo: convergências e contradições na produção do espaço. In: LEMOS, Amália I. Geraiges de; ARROYO, Mônica; SILVEIRA, Maria Laura. **América Latina: cidade, campo e turismo**. São Paulo: Clacso, 2006. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemos/lemos.html>. Acesso em: 22 de junho de 2016.

DELGADO, Andrea Ferreira. Goiás: a invenção da cidade "Patrimônio da Humanidade" **Revista Horizontes Antropológicos**. Porto Alegre, ano 11, n.23, 2005. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-71832005000100007. Acesso: 04 de agosto 2016.

DIOGO, Érica (Org.). **Recuperação de Imóveis Privados em Centros Históricos**. Brasília, DF: Iphan/ Programa Monumenta, 2009.

DOSSIÊ: **proposição de inscrição da Cidade de Goiás na lista do Patrimônio da Humanidade**. Goiânia: Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional: Fundação Cultural Pedro Ludovico Teixeira, 1999. 1 CD-ROM.

DUTRA, Ludmila. Educação e capacitação para o turismo em escolas comunitárias utilizando a Pedagogia da Alternância. In: BENI, Mario Carlos (Org.). **Turismo: Planejamento Estratégico e Capacidade de Gestão**. Barueri, SP: Manole, 2012.

EGÍDIO, Raquel; MEDEIROS, Valério. **Analysis of urban configuration variables applied to small touristic towns in Brazil**. Lisboa: HERITAGE2016. CD-ROM.

FERRAZ, Valéria de Souza. **Hospitalidade urbana em grandes cidades. São Paulo em Foco**. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP), São Paulo: 2013.

GARCIA, Patrícia Melasso. **Pedagogia Invisíveis do Espaço Escolar**. Tese (Doutorado). Brasília: PPG/FAU/UnB, 2006.

GARSON, Sol; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; RODRIGUES, Luciano Martins. **Regiões Metropolitanas do Brasil**. Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles, 2010. Disponível em: http://www.observatoriodasmetrosoles.net/download/observatorio_RMs2010.pdf. Acesso em: set. 2015.

GASTAL, Suzana. O produto cidade: caminhos de cultura, caminhos de turismo. In: CASTROGIOVANNI, Antonio Carlos (Org.). **Turismo urbano**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2001.

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2014.

GOTMAN, Anne. La question de l'hospitalité aujourd'hui. **Communications**, 65, 1997. L'hospitalité. pp. 5-19; Disponível em: http://www.persee.fr/doc/comm_0588-8018_1997_num_65_1_1983, consultado em 10 de junho 2017.

GRINOVER, Lucio. A hospitalidade urbana: acessibilidade, legibilidade e identidade. **Revista Hospitalidade**. São Paulo, ano III, n. 2, p. 29-50, 2. sem. 2006.

_____. **A Hospitalidade, a Cidade e o Turismo**. São Paulo: Aleph, 2007.

_____. A hospitalidade na perspectiva do espaço urbano. **Revista Hospitalidade**. São laPaulo, ano VI, n. 1, p. 04-16, jan.-jun. 2009.

_____. Hospitalidade, Qualidade de vida, Cidadania, Urbanidade: Novas e Velhas Categorias para a Compreensão da Hospitalidade Urbana. **Revista Iberoamericana de Turismo – RITUR**, Penedo, vol. 3, n. 1, p. 16-24, 2013. Disponível em: <http://www.seer.ufal.br/index.php/ritur>. Acesso em: 05 de jul. 2017.

GUZMÁN, Dora Arizaga. **Caderno Técnico 3: Gestão e Financiamento de Projetos de Conservação em Cidades Históricas.** Grupo Tarefa/IPHAN Programa Monumenta/BID UNESCO. Fevereiro de 2000.

HILLIER, Bill; HANSON, Julienne. **The social logic of space.** Cambridge: Cambridge University Press, 1984.

_____. What are cities for? And how does this relate to their spatial form? – **The Journal of Sapce Syntax** – v. 6, n. 2, p. 199-212, 2016.

HOLANDA, Frederico de; KOHLSDORF, Gunter. **Arquitetura como situação relacional.** Grupo de Pesquisa Dimensões morfológicas do processo de Urbanização – PPG-FAU/UnB. Brasília, 1994

HOLANDA, Frederico de. **O Espaço de Exceção.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002.

_____. **Arquitetura Sociológica.** Brasília: 2005.

_____. **Brasília – cidade moderna, cidade eterna.** Brasília: FAU UnB, 2010.

_____. **Arquitetura & Urbanidade.** Brasília: FRBH, 2011.

_____. **10 Mandamentos da Arquitetura.** Brasília: FRBH, 2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Dados demográficos.** Disponível em : <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=520890&idtema=1&search=goias|goias|censo-demografico-2010:-sinopse->. Acesso em: 22 de jan. 2016.

INSTITUTO DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. **Cartas Patrimoniais.** 2015. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17575&sigla=Institucional&retorno=paginaInstitucional>. Acesso em: 14 ago. 2016.

INVENTÁRIO DE TURISMO. Disponível em: http://www.inventario.turismo.gov.br/invtur/jsp/sobre_invstur/. Acesso em: 02 de set. 2016.

INVENTÁRIO NACIONAL DE REFERÊNCIAS CULTURAIS – INRC. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/685/>. Acesso em: 22 de set. 2016.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de grandes cidades.** Tradução Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: Editora WWF Martins Fontes, 2011.

_____. **Morte e Vida de grandes cidades.** Imagens disponíveis em: <http://arquitetando.com.br/morte-e-vida-das-grandes-cidades-jane-jacobs/>. Acesso em: out. 2017.

KOHLSDORF, Gunter. KOHLSDORF, Maria Elaine. **Série: A Cidade como Arquitetura 3: Dimensões Morfológicas dos Lugares.** Brasília: 2004. Notas de Aula.

_____. **Série: A Cidade como Arquitetura 5: Dimensões Copresença.** Brasília: 2004. Notas de Aula.

_____. **Série: A Cidade como Arquitetura 7: Dimensões Expressivo Simbólica.** Brasília: 2004. Notas de Aula.

_____. **Série: A Cidade como Arquitetura 9: Dimensões Topoceptiva.** Brasília: 2004. Notas de Aula.

KOHLSDORF, Maria Elaine. **A apreensão da forma da cidade.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996.

_____. **Metodologia para Recolhimento de Dados de Configuração Urbana em Sítios Tombados.** Brasília: Iphan, 2000.

LE GOFF, Jacques. **Por amor às cidades.** São Paulo: UNESP, 1998.

LYNCH, Kevin. **A Boa Forma da Cidade.** Lisboa: Edições 70, 2012.

_____. **A imagem da cidade.** 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

LOPES, Diva Maria Ferlin; HENRIQUE, Wendel (Org.). **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso.** Salvador: SEI, 2010. Disponível em: <http://pt.slideshare.net/jefersonrocha144/cidades-mdias-e-pequenas-teorias-conceitos-e-estudos-de-caso?related=1>. Acesso em: 03 de set. 2015.

LOUREIRO, Vânia. **A (In)formalidade nos Sistemas Urbanos: Complexidade Espacial nas Favelas Contemporâneas**. Projeto de Qualificação de Doutorado: UnB, 2014.

MARQUES, Ana Paula. **Diferença entre viajante, visitante, veranista, turista e excursionista**. 2011. Disponível em: <http://espacodeturismo.blogspot.com.br/2011/05/diferencas-entre-viajante-visitante.html>. Acesso em: 15 de ago. 2016.

MARTINS, Paulo Henrique. **As redes sociais, o sistema da dádiva e o paradoxo sociológico**. CADERNO CRH: Salvador, v. 17, n. 40, p. 33-48, Jan./Abr. 2004.

MARTINS, Paulo Henrique. A sociologia de Marcel Mauss: Dádiva, simbolismo e associação. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 73 | 2005, 45-66. Disponível em: <http://rccs.revues.org/954>. Acesso em: 02 de jul. 2017.

MEDEIROS, Valério A. Soares de; BARROS, Ana Paula B.; OLIVEIRA, Vítor Manuel Araújo de. Cartografia Histórica e Mapas Axiais: uma Estratégia para a Leitura da Expansão Urbana. **IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica**. Porto, 2011.

MEDEIROS, Valério. **Urbis Brasiliae: o labirinto das cidades brasileiras**. Brasília: EdUnB, 2013.

_____. **Estudos Especiais de Desenho Urbano I e II: Sintaxe Espacial/Configuração & Software Depthamp®**. Brasília: 2015. Notas de Aula.

MORIN, Edgar. **Introdução ao Pensamento Complexo**. 4. ed. Porto Alegre: Salina, 2011.

MUMFORD, Lewis. **A Cidade na História**. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

NASCIMENTO, R. C. do, Reflexões sobre planejamento turístico regional no limite do Sistur. In: BENI, Mario Carlos (Org.). **Turismo: Planejamento Estratégico e Capacidade de Gestão**. Barueri, SP: Manole, 2012.

OLIVEIRA, Leandro; SOBREIRA, Frederico. Crescimento Urbano de Ouro Preto – MG entre 1950 e 2004 e atuais tendências. *Revista Brasileira de Cartografia*. 2015.

PANAZZOLO, Flávia de Brito. Turismo de Massa: Um Breve Resgate Histórico e a sua Importância no Contexto Atual. **III Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul**. Caxias do Sul – RS, 2005. Disponível em: <https://www.ucs.br/site/midia/arquivos/gt8-turismo-de-massa.pdf>. Acesso em: 02 de maio 2016.

PENA, Rodolfo. **Metrópoles brasileiras**. Disponível em: <http://www.mundoeducacao.com/geografia/metropoles-brasileiras.htm>. Acesso em: 02 de set. 2015.

PÉREZ, Xerardo Pereiro. **Turismo Cultural. Uma visão antropológica** /– El Sauzal (Tenerife. Espanha): ACA y PASOS, RTPC. 2009. 307p.

RAYMOND, H. Itineraire mental de l'urbain hospitalier. *Communication*, 65. Paris: Du Seuil, 1997.

RUSCHMANN, Doris Van de Meene. WIDMER, G. M. Planejamento Turístico. In: ANSARAH, Maria G. dos Reis (Org.). **Turismo: Como aprender, como ensinar** 2. 3. ed. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004.

SALINGAROS, Nikos A. (trad. Livre SALOMÃO, L.) A Teoria da Teia Urbana. In: *Journal of Urban Design*. v. 3, p. 53-71. Taylor & Francis Limited, 1998.

SALGADO, Marina. **Ouro Preto: paisagem em transformação**. Dissertação (Mestrado) – Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte: 2010.

SALGUEIRO, Valéria. Grand Tour: uma contribuição à historia do viajar por prazer e por amor à cultura. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 22, n. 44, 2002. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rbh/v22n44/14001.pdf>. Acesso em: 06 de ago. 2015.

SALLES, Maria do Rosário Rolfsen; BUENO, Marielys Siqueira; BASTOS, Sênia. Desafios da pesquisa em hospitalidade. *Revista Hospitalidade*. São Paulo, v. VII, n. 1, p. 3-14, jan.- jun. 2010.

SANTOS, Márcia Maria Cappellano dos; PERAZZOLO, Olga Araújo. Hospitalidade numa perspectiva coletiva: O corpo coletivo acolhedor. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*. São Paulo, 6(1), pp. 3-15, jan./abr. 2012.

SARTI & QUEIROZ. **Espaço, paisagem, lugar, território e região** – a Imagem Penedo Disponível em: <https://sipealpenedo.wordpress.com/penedo/>. Acesso em: 06 de fev. 2017.

SEVERINI, Valéria Ferraz. Hospitalidade Urbana: Ampliando o Conceito. **Revista Iberoamericana de Turismo – RITUR**. Penedo, v. 3, n. 2, p. 84-99, 2013. Disponível em: <http://www.seer.ufal.br/index.php/ritur>. Acesso em: jul. 2017.

SILVA, Raquel Egídio. Leal e. **Cómo las “Ciudades Japonesas” en Brasil mediante su propia identidad y el marco histórico del ININ 100, podrán ser un atractivo turístico nacional e internacional?** Dissertação (Mestrado) UNIA. La Rábida, 2010. Disponível em: <http://dspace.unia.es/handle/10334/1636>. Acesso em: 22 de ago. 2016.

SAYED, Kinda Al; TURNER, Alasdair. **Cities as Emergent Models The Morphological Logic of Manhattan and Barcelona**. Proceedings of the 7th International Space Syntax Symposium. Edited by Daniel Koch, Lars Marcus and Jesper Steen, Stockholm: KTH, 2009.

SIMON, Lilian Mendonça. **Documentação e monitoramento de sítios urbanos históricos com apoio do cadastro técnico multifinalitário e da fotogrametria digital – Estudo de caso – Laguna**. 2000. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

URRY, John. **O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporânea**. Trad. Carlos Eugênio Marcondes de Moura- 3. ed. São Paulo: Studio Nobel SESC, 2001.

VARAJÃO, Guilherme Fortes Drummond Chicarino. **Por uma Geografia de Diamantina-MG**. 2015. Tese (Doutorado) – Departamento de Geografia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

INTERNET

ATLAS DE DESENVOLVIMENTO HUMANO 2013. Disponível em: <http://www.deepask.com/goes?page=lencois/BA-Veja-o-IDH-Municipal--->

indice-de-desenvolvimento-humano---do-seu-municipio. Acesso em: 06 de novembro de 2017.

CENSO IBGE 2010 E ESTIMATIVA 2017. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br>. Acesso em: 06 de novembro de 2017.

COMPOSIÇÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/sinopse/sinopse_tab_rm_zip.shtm. Acesso em: 12 de maio de 2017.

HISTÓRIA DE CONGONHAS. Disponível em: <http://www.congonhas.mg.gov.br/detalhe-da-materia/info/historia/6495>. Acesso em: 12 de janeiro de 2017.

HISTÓRIA DE PENEDO. Disponível em: <http://penedo.al.gov.br/a-cidade-de-penedo/>. Acesso em: 12 de janeiro de 2017.

HISTÓRIA DE LAGUNA. Disponível em: <http://www.laguna.sc.gov.br/historia.php>. Acesso em: 12 de janeiro de 2017.

HISTÓRIA DE LENÇÓIS. Disponível em: http://www.projetolencois.ufba.br/ap_info_dc_arq.asp?idInfo=585. Acesso em: 12 de janeiro de 2017.

HISTÓRIA DE VIÇOSA DO CEARÁ. Disponível em: http://www.vicosa.ce.gov.br/site/?page_id=3151. Acesso em: 12 de janeiro de 2017.

HISTÓRIA DE ICÓ. Disponível em: <http://ico.ce.gov.br/historia/>. Acesso em: 12 de jan. 2017.

HISTÓRIA DAS CIDADES. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br>. Acesso em: 06 de fev. 2017.

HISTÓRIA DAS CIDADES. Disponível em IPHAN. Acesso em: 06 de fevereiro de 2017.

MONUMENTA. Disponível em: <http://www.ipac.ba.gov.br/preservacao/monumenta>. Acesso em:

IPHAN Acervo Digital, disponível em:
<http://portal.iphan.gov.br/galeria/detalhes/206?eFototeca=1>, consultado em 04 de maio de 2017.

PNUD- IDH. Disponível em:
<http://www.br.undp.org/content/brazil/pt/home/idh0.html>. Acesso em: 02 abr. 2017.

REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA. Disponível em: COMEC:
<http://www.comec.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=89>. Acesso em: 05 de maio de 2017.

REGIÃO METROPOLITANA DE TUBARÃO – Santa Catarina. Disponível em:
http://www.observatoriodasmetrosoles.ufrj.br/metrodata/ibrm/ibrm_tubarao.htm. Acesso em: 12 de maio 2017.

REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE SÃO LUÍS – Maranhão. Ipea Atlas. Disponível em: www.ipea.gov.br. Acesso em: 02 de maio 2017.

PAC CIDADES HISTÓRICAS. Disponível em:
<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/235>. Acesso em: 06 de fev. 2017.

PROCESSOS DE TOMBAMENTO IPHAN

IPHAN, CADERNO TÉCNICO Nº 4. Prioridade de Conservação: Fichas de Informações Básicas SHUMs e CUMNs. Volume I – Norte, Nordeste e Centro-Oeste Grupo Tarefa/IPHAN Programa Monumenta BID. Dezembro / 2001.

IPHAN, CADERNO TÉCNICO Nº 5. Prioridade de Conservação: Fichas de Informações Básicas SHUMs e CUMNs Volume II – Sul e Sudeste Grupo Tarefa/IPHAN Programa Monumenta BID Dezembro / 2001.

PROCESSO 390-T-1948, de tombamento do Conjunto Arquitetônico e Urbanístico da cidade de Alcântara – MA.

IPHAN, PROCESSO 64-T-1948, de tombamento de Diamantina – Conjunto Arquitetônico e Urbanístico da cidade de Diamantina – MG.

IPHAN, PROCESSO 1309-T- 90, de tombamento da cidade de Lapa – PR.

IPHAN, PROCESSO 563-T-57, de tombamento do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Município de Parati – RJ.

IPHAN, PROCESSO 0238-T-41, Patrimônio Histórico de Congonhas.

IPHAN, PROCESSO nº 968-T-78, Conjunto Arquitetônico e Urbanístico da Cidade de Icó – CE.

IPHAN - PROCESSO 68-T-38, de tombamento da cidade de São João Del Rei.

IPHAN, PROCESSO 1496-T-02, de tombamento do Conjunto Histórico e Arquitetônico da Cidade de Viçosa do Ceará.