

Patrimonialização global e mercantilização da cultura em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil

Rogério Francisco Werly Costa¹

Resumo: A patrimonialização global de núcleos históricos gera a mercantilização de seus bens culturais, fomentando novas formas de produção do espaço e dinâmicas socioespaciais. É o caso de Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, com confluências no Caminho Tronco – rota de origem do tecido urbano, onde encontram-se suas principais igrejas. Com o objetivo de demonstrar evidências na rota, resultantes do processo de mercantilização cultural na área, adotou-se metodologia de revisão de literatura, vistoria walkthrough e entrevista semiestruturada com turistas e moradores. Como resultados, constatou-se que, junto ao poder público, o mercado concentra os investimentos nas porções centrais do território e induz os turistas para as áreas nobres, em um processo excludente e monopolista que mantém os benefícios econômicos nas mãos de uma minoria, atenua a relação da sociedade com seus espaços de referência e distorce a percepção histórico-cultural do Caminho Tronco.

Palavras-chave: núcleo histórico; espaço urbano; mercado; turismo; Caminho Tronco.

Patrimonialización global y mercantilización de la cultura en Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil

Resumen: La patrimonialización global de los centros históricos genera la mercantilización de sus bienes culturales, fomentando nuevas formas de producción del espacio y dinámicas socioespaciales. Este es el caso de Ouro Preto Minas Gerais, Brasil, con confluencias en el Caminho Tronco – trazado original del tejido urbano, donde se encuentran las principales iglesias. Para demostrar evidencias sobre la ruta, resultantes del proceso de mercantilización cultural en la área, se adoptó metodología de revisión bibliográfica, encuesta a pie de calle y entrevistas semiestructuradas con turistas y residentes. Los resultados muestran que, junto al poder público, el mercado concentra las inversiones en las porciones centrales del territorio e induce a los turistas a dirigirse a las zonas privilegiadas, en un proceso excluyente y monopolístico que mantiene los beneficios económicos en manos de una minoría, atenúa la relación social con espacios de referencia y distorsiona la percepción histórica y cultural del Caminho Tronco.

Palabras-clave: centro histórico; espacio urbano; mercado; turismo; Caminho Tronco.

Global heritage and the commodification of culture in Ouro Preto, Minas Gerais, Brazil

Abstract: The global patrimonialization of historical centers generates the commodification of their cultural assets, fostering new ways of spatial production and new socio-spatial dynamics. This is the case of Ouro Preto, Minas Gerais, Brazil, with confluences on the Caminho Tronco – the original route of the urban fabric, where its main churches are located. To demonstrate evidence on the route, resulting from the process of cultural commodification in the area, literature review, walkthrough survey and semi-structured interviews with tourists and residents were adopted. The results show that, together with public authorities, the market concentrates investments in the central portions of the territory and induces tourists to go to the prime areas, in an exclusionary and monopolistic process that keeps the economic benefits in the hands of a minority, attenuates the social relationship with its reference spaces and distorts the historical-cultural perception of the Caminho Tronco.

Keywords: historical center; urban space; market; tourism; Caminho Tronco.



Como citar este artigo: Costa, R. (2026). Patrimonialização global e mercantilização da cultura em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil. PatryTer – Revista Latinoamericana e Caribenha de Geografia e Humanidades, 9(17), e54564. <https://doi.org/10.26512/patryter.v9i17.54564>.

Recebido: 01 de novembro de 2024. **Aceito:** 26 de fevereiro de 2025. **Publicado:** 01 de janeiro de 2026.

¹ Doutor pelo Programa de Pós Graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PROARQ/UFRJ). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1626-9827>. E-mail: werlyrogerio@gmail.com.

1. Introdução

O desafio de reconciliar a preservação do patrimônio e o desenvolvimento econômico nas cidades coloniais mineiras do Brasil Setecentista requer a necessidade de se promover novos mecanismos de gestão e planejamento voltados à manutenção do patrimônio em seus valores cultural e ambiental. Para tanto, deve-se garantir o bem-estar socioeconômico das comunidades locais, ao qual estejam atrelados o crescimento econômico, a inclusão social e a proteção patrimonial.

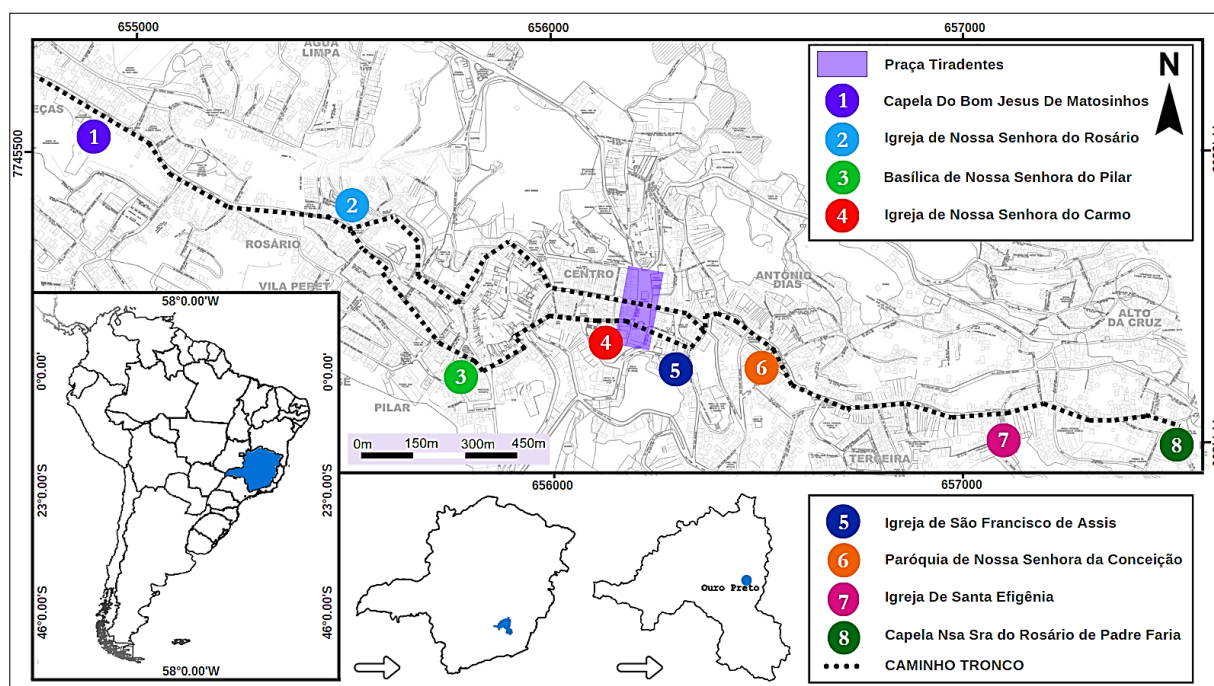
Ouro Preto enquadra-se nesse contexto desafiador. A cidade colonial mineira foi declarada “monumento nacional” em 1933 e tombada pelo então Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) em 1938, década em que “o barroco passa a ser reconhecido como símbolo do novo Estado-nação” no Brasil (Costa, 2011, p. 125). Em 1980, a inscrição de Ouro Preto na lista de patrimônio mundial da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) significou o reconhecimento internacional dos seus valores culturais Setecentistas e fomentou, por outro lado, a mercantilização da cultura ouro-pretana.

Esta conformação do espaço urbano está associada à exploração do ouro no território durante o século XVIII. As primeiras ocupações foram constituídas por arraiais formados espadamente

para pouso dos bandeirantes que exploravam o metal (Fonseca, 2011). Com o tempo, os arraiais unificaram-se, estabelecendo um trajeto linear chamado de estrada-tronco, denominado por Vasconcellos (1977) de Caminho Tronco, configurando-se como uma rota de origem do tecido urbano de Ouro Preto. Nos arraiais que se estabeleciam na região, povoados eram formados ao redor de capelas provisórias que foram sendo ampliadas, originando os bairros e as igrejas barrocas conhecidas hoje (figura 1).

Na atualidade, a mercantilização do patrimônio cultural ouro-pretano, sob a alegação de singularidade e autenticidade associadas ao título de patrimônio cultural da humanidade, materializa-se através de novas funcionalidades atribuídas aos bens preservados e formas de produção do espaço urbano que o reconfiguram socioespacial e socioculturalmente. Assim, ao priorizar o desenvolvimento do turismo como gerador de renda monopolista, o mercado, em associação com o Estado, promove um processo de valorização imobiliária e elitização das porções centrais do território, onde o enobrecimento gera maior densificação turística, concentrando o dinamismo econômico. Com efeito, ao induzir o visitante a conhecer somente as áreas nobres, os benefícios econômicos ficam restritos a uma minoria.

Figura 1
Localização do Caminho Tronco.



Fonte: elaboração própria, 2024.

A mercantilização da cultura reflete-se, portanto, no território, fomentando distinções materializadas no espaço urbano, como se percebe na parte central do Caminho Tronco, mais apropriada pelo turismo, em detrimento das áreas mais periféricas da rota. Tais fatores atenuam a relação da sociedade com seu espaço de referência e suscitam distorções de significado histórico-cultural na percepção desta rota em relação à original.

Nesse parâmetro, como objetivo geral, o estudo propõe-se a demonstrar, no Caminho Tronco, evidências resultantes do processo de mercantilização da cultura em Ouro Preto.

Para tanto, são traçados alguns objetivos específicos: i) estudar os temas da mercantilização da cultura em núcleos históricos e da patrimonialização global como veículo mercantil; ii) descrever o processo de origem e conformação urbana do Caminho Tronco; iii) identificar, no Caminho Tronco, evidências da produção do espaço urbano em prol do turismo; e iv) conferir como a mercantilização cultural em Ouro Preto repercute na dinâmica socioterritorial e sociocultural da rota.

Como metodologia, são adotadas técnicas de revisão de literatura, de pesquisa histórica e de trabalho de campo – *vistoria walkthrough* e entrevistas semiestruturadas. A metodologia adotada neste estudo passou, inicialmente, por uma revisão de literatura tradicional, com o intuito de compreender os temas que concernem à mercantilização cultural e à patrimonialização global como veículo mercantil; e, em seguida, por uma pesquisa histórica que compreenda a origem e o desenvolvimento urbano do Caminho Tronco, e o processo de candidatura e classificação da cidade histórica de Ouro Preto na lista de Patrimônio Mundial da UNESCO.

Como trabalho de campo, a *vistoria walkthrough* pretendeu fazer uma leitura do espaço urbano no seu aspecto ambiental e cultural. O estudo, com metodologia de cariz quantitativo e qualitativo, adotou também a aplicação de questionário semiestruturado, para uma amostragem de 100 pessoas escolhidas aleatoriamente no percurso do Caminho Tronco, por acessibilidade e disponibilidade. As entrevistas têm por intuito recolher dados concernentes à percepção de turistas e moradores quanto à atividade turística e à governança urbana no território. As técnicas de pesquisa de trabalho de campo têm como propósito a identificação de evidências da produção do espaço urbano em prol do turismo e de processos de mercantilização cultural repercutidos na dinâmica socioterritorial e sociocultural da rota.

A técnica de pesquisa por entrevistas foi submetida e aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade Federal de Ouro Preto e utilizou como critérios de inclusão participantes com vínculo de moradia, trabalho ou turismo com o Caminho Tronco, no percurso compreendido entre a Capela do Bom Jesus de Matosinhos (no Cabeças) e a Capela do Padre Faria (no Bairro do Padre Faria).

Este estudo tenciona ser um contributo para a questão da importância ambiental e cultural do Caminho Tronco enquanto rota de origem e conformação da urbe Setecentista ouro-pretana.

2. Revisão de Literatura

2.1. Patrimonialização global e mercantilização da cultura

Sabe-se que o poder monopolista de proprietários privados que detêm determinadas porções do planeta é a base de toda renda. Por sua vez, o controle exclusivo de um recurso natural, mercadoria ou local considerado único e incomparável por parte de atores sociais que o comercializam para fruição de outros é contexto que pode ser definido como renda monopolista. A promoção de localidades com excepcional valor étnico, histórico e cultural com finalidade mercantil pode ser exemplo de estratégia geradora desta renda, numa conveniente narrativa de cultura irreplicável elaborada para o consumo de massa. Nesse caso, “não se comercializa a terra, o recurso natural ou o local de qualidade singular, mas a mercadoria ou serviço produzido por meio do seu uso” (Harvey, 2005, p. 222).

A busca por renda monopolista tem repercussão na forma como as governanças locais têm investido na ressurreição de tradições locais e recuperação de núcleos históricos. Deste modo, as iniciativas locais transformam localidades em mercadorias culturais excepcionais, que podem ser comercializadas por um preço monopolista em escala global.

É nesse contexto que governanças urbanas e Estados têm tentado incluir seus núcleos históricos na lista de Patrimônio Cultural da Humanidade, numa competitividade mundial que busca o apogeu junto à estratégia de mercado e rede internacional do turismo. A inscrição dos bens culturais de cidades antigas na lista da UNESCO os insere num contexto denominado *patrimonialização global*, que Costa (2011, p. 31) conceitua como “um processo de resignificação dos lugares em escala planetária”. Assim, o título chancelado pela UNESCO classifica os núcleos históricos como locais de notável singularidade e

autenticidade, o que favorece a mercantilização em âmbito mundial, utilizando-se essas localidades (Harvey, 2005; Costa, 2011).

O aspecto da totalidade do espaço local-global deve-se à universalização da produção, graças a um processo de mundialização da economia iniciada no fim do século XIX. Ao citar que “produzir e produzir espaço são dois atos indissociáveis”, Santos (2022, p. 203) argumenta que toda atividade produtiva requer um lugar no espaço, que, por sua vez, gera a produção do espaço para que ela seja exercida. A exigência de novos espaços que atendessem às novas atividades produtivas promoveu a expansão espacial da produção, tal como definido por Santos (2022, p. 207): “a cada renovação das técnicas de produção, de transporte, de comercialização, de transmissão das ideias, das ideologias e das ordens, corresponde uma forma nova de cooperação, mais profunda e espacialmente mais extensa”.

Karl Marx (2015) refere-se aos espaços como veículos de acúmulo de capital, ao relatar que sua criação é necessária à sobrevivência do capitalismo, explicando que a produção de excedente é meio de obter mais-valia, que deve ser reinvestida como estratégia de ampliá-la – daí a extensão espacial, a criação de novas necessidades e a promoção de novos valores de uso. Nessa perspectiva, a “sociedade não pode deixar de consumir, nem tampouco pode deixar de produzir”, pois é necessário haver um processo permanente de acumulação para que o sistema se mantenha (Marx, 2015, p. 781).

Em “O Capital”, Marx (2015) argumenta que o tempo de produção somado ao tempo de circulação equivale ao tempo de giro de certo capital, enfatizando a importância do espaço enquanto localização estratégica das atividades produtivas. Com efeito, pela localização “racional” das atividades, umas em relação às outras, e pelos investimentos em infraestrutura de transporte e comunicação, os custos de movimentação dos produtos intermediários e o tempo de movimentação das mercadorias são reduzidos. Nessa ótica, a revolução dos meios de transporte promovida pelo capitalismo significou a superação dos obstáculos espaciais como meio de alcançar uma maior anulação do espaço pelo tempo.

Por algum tempo, teóricos marxistas desconsideraram a real importância da dimensão espacial para o sistema econômico (Harvey, 2012; Santos, 2022). Segundo Lefebvre (1976 *apud* Harvey, 2005, p. 200), a sobrevivência do capitalismo no século XX deve-se à “ocupação [e

à] produção do espaço”, tal como nas crises do sistema capitalista a partir da recessão de 1973, quando novas formas de produzir o espaço urbano surgiram como alternativa à sobrevivência do sistema.

Na geografia histórica do capitalismo, a revolta de 1968 e a crise financeira nas instituições de crédito – que após décadas de financiamento imobiliário culminou no rompimento da bolha imobiliária global em 1973 – significaram uma intensa crise do capitalismo, que repercutiu em novos modos de produção do espaço urbano. Nesse período, o governo deixou de priorizar a política de pleno emprego, o que passou a ser função dos governos locais. Uma onda de desemprego generalizado, além de fatores como a desindustrialização e a austeridade fiscal, esteve associada a uma forte tendência ao neoconservadorismo, à racionalidade do mercado e à privatização. Por conseguinte, os governos locais passaram a tomar medidas em comum, com incentivos às pequenas empresas, para atrair novos empreendimentos e estreitar relação entre os setores público e privado (Harvey, 2005, 2012).

A partir daí, novos padrões de desenvolvimento repercutiram nas áreas locais, marcados por empreendedorismo urbano e regime de acumulação capitalista flexível, em contraposição ao administrativismo urbano e ao regime fordista-keynesiano de produção de capital. A ação local passa a promover a atratividade de localidades como chamariz para o desenvolvimento capitalista, que favoreceu uma nova forma de negociação entre o capital financeiro internacional e os poderes locais, mitigando o controle do Estado-Nação relacionado aos fluxos financeiros das empresas multinacionais. A localidade passou então a ser o “lugar de regulação concernente à oferta de infraestrutura, às relações trabalhistas, aos controles ambientais e até à política tributária em face do capital internacional” (Swyngedouw, 1989 *apud* Harvey, 2005, p. 181).

Processos urbanos de recuperação de áreas abandonadas pela descentralização industrial passaram a ocorrer em centros urbanos da Europa e dos Estados Unidos. Para Paes-Luchiari (2010), se outrora a concepção urbana modernista resultara no abandono das áreas centrais da cidade, a partir dos anos de 1970 essas localidades passam a atrair novamente os interesses do capital, “seja pelas infraestruturas instaladas, pela posição estratégica na malha urbana, ou pela possibilidade de agregar valor econômico ao patrimônio arquitetônico que ficou preservado, [quando] o espaço urbano-regional passa a ser estratégico para a economia” (Paes-Luchiari, 2010, p. 8178).

Há um consenso entre os pesquisadores de que a transição do administrativismo para o empreendedorismo urbano está relacionada às crises no capitalismo ocorridas a partir da recessão de 1973. Contudo, tanto no Brasil quanto em países da América Latina e outros de industrialização tardia, a ação de empreendedorismo urbano teve início a partir dos anos de 1990, com a valorização turística das cidades, quando uma nova modalidade de governança urbana passa a unir poderes estatais, interesses privados e diferentes modalidades organizacionais da sociedade civil na gestão do desenvolvimento urbano e regional (Paes-Luchiari, 2010).

Numa escala global, a renovação urbana de cidades antigas, a inovação cultural e a valorização de áreas degradadas tornaram-se estratégias de transformação do ambiente urbano enquanto lugar de consumo. Faz-se relevante destacar que centros antigos geralmente são áreas com concentração de vestígios sociais de processos históricos diversos, formando no tecido urbano o que Santos (2004, p. 92) denomina como rugosidades, ou seja, o “que fica no passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares”. Assim, o processo urbano dessas localidades encontra bens materiais e simbólicos favoráveis à eleição de patrimônios culturais propícios ao consumo de massa, onde “identidades territoriais [...] emergem como objetos de consumo valorizados na mercantilização turística das paisagens, dos lugares e dos territórios, e ganham novas dimensões econômicas, políticas e também culturais” (Paes, 2009, p. 4).

Assim, torna-se “inegável que a cultura se transformou em algum gênero de mercadoria” (Harvey, 2005, p. 221) e, num contexto de mundialização da economia atualmente generalizada, a patrimonialização global de núcleos históricos sob a chancela da UNESCO alcança um patamar de excepcionalidade que amplia significativamente o potencial mercadológico destes. Nesse sentido, destacam-se dois pontos: i) em todos os aspectos da produção e do consumo há interferências do Estado, que, paradoxalmente, é a estrutura regulatória que mantém a legislação em vigor e limita a competição, mas também aquela que serve à classe econômica dirigente (Marx & Engels, 1970 apud Harvey, 2005); ii) o espaço urbano é um canal de absorção de capital, e a urbanização, um fenômeno de classe, em que “o excedente é extraído de algum lugar e de alguém, enquanto o controle sobre sua distribuição repousa em umas poucas mãos” (Harvey, 2012, p. 74).

Assim, conclui-se que a produção do espaço urbano é conduzida pela classe economicamente dirigente junto ao Estado e os benefícios econômicos são mantidos nas mãos de uma minoria, em um processo de mercantilização de bens culturais de cidades antigas regido por um sistema capitalista excludente e monopolista.

Relativo a Ouro Preto, o mercado, muitas vezes junto ao poder público, atua na organização e na gestão do território por meio do incremento de novas funções e novos usos ao patrimônio cultural existente, gerando um processo de valorização imobiliária e elitização da área central, em “detrimento de seus arredores que também compõe o acervo paisagístico e arquitetônico da cidade considerado em sua totalidade como um importante atrativo” (Cifelli, 2005, p. 185). A concentração de atrativos, equipamentos e dinamização turística nas áreas centrais transformam o conteúdo e as práticas sociais que há décadas existem em Ouro Preto, pois as atividades locais de comércio e serviços aos poucos dão lugar a novas funcionalidades adaptadas ao turismo, criando uma dinâmica socioespacial que responde a uma lógica externa ao lugar, submetendo-se às predileções do mercado e dos agentes hegemônicos. Tais confluências podem ser verificadas no Caminho Tronco, onde as áreas centrais são mais apropriadas pelo turismo e pela ação da mercantilização cultural, em detrimento das áreas mais periféricas da rota histórica.

2.2. Processo de patrimonialização da cidade histórica de Ouro Preto

As políticas preservacionistas no Brasil tiveram início na década de 1930, mediante a busca de uma identidade nacional que tinha no Estado seu maior interessado. Em 1933, Ouro Preto tornou-se a primeira cidade declarada Monumento Nacional, tendo sido tombada em 1938 pelo SPHAN, legitimando a cidade colonial barroca como símbolo de uma identidade nacional.

Ela foi o ponto focal da exploração aurífera no Brasil no século XVIII, quando foi conformada a urbe barroca Setecentista. Frente ao período de escassez do metal, houve uma mudança expressiva na densidade demográfica da cidade, que praticamente não presencia alterações no espaço urbano ao longo do século XIX. Em 1897, Ouro Preto perde a posição de capital de Minas Gerais para Belo Horizonte, quando grande parcela da população a deixa, levando parte expressiva de negócios e capitais que circulavam na região. A partir de então, muitos dos casarões são fechados, iniciando uma fase de abandono e estagnação (Lima, 2015).

Para Brito Bueno (2021), paradoxalmente, os acontecimentos que mitigaram a expansão urbana mantiveram, por outro lado, a urbe barroca Setecentista inalterada, tornando Ouro Preto objeto de apreciação estética, resultando na sua patrimonialização, conforme explica Castriota (2007, p. 14):

Conservada quase intacta graças à estagnação econômica, a cidade vai ser objeto desde a década de 30 de políticas de preservação que, se, por um lado, conseguiram manter o conjunto, por outro, criaram um objeto idealizado, desconsiderando a história local e afastando a população da cidade. Redescoberta pelos modernistas na década de 20, na sua busca de uma identidade nacional “profunda”, de raízes genuínas, aquele conjunto urbano tem sido objeto de políticas de preservação desde os anos 30, que mostram bem como mesmo quando se protegia um conjunto urbano, o conceito dominante continua sendo o da “obra de arte”, o que leva a uma abordagem idealizante.

Com efeito, este viés esteve diretamente associado aos critérios das políticas de preservação no Brasil, quando a prioridade era o caráter monumental do edificado e a unidade estilística das cidades históricas coloniais, como retrato identitário da arquitetura autêntica nacional. Logo, ao adotar políticas preservacionistas de viés estético e artístico em Ouro Preto, seus valores sociais não foram devidamente reconhecidos quando “seu valor de uso transmuta-se em valor signo, resultando, muitas vezes na perda do sentido original em que a obra foi criada” (Cifelli, 2005, p. 53).

A década de 1970 é marcada por um processo de descentralização das políticas de preservação, da esfera federal para as esferas estaduais e municipais, quando Estados e Municípios passaram a se interessar e a incorporar a manutenção do patrimônio cultural às políticas urbanas e ao desenvolvimento local e regional. Segundo Costa (2008), a elaboração de estratégias de planejamento urbano associada à preservação de patrimônio com a implementação de novas diretrizes baseadas nas recomendações da Carta de Veneza (ICOMOS, 1964) fomentou a reapropriação de núcleos urbanos tombados. Após período de estagnação e abandono das áreas centrais urbanas, o espaço urbano-regional passa a atrair os interesses do capital e se tornar estratégico para a economia: “seja pelas infraestruturas instaladas, pela posição estratégica na malha urbana, ou pela possibilidade de agregar valor econômico ao patrimônio arquitetônico que

ficou preservado”, quando as áreas centrais tradicionais são almejadas como produto para o mercado (Paes-Luchiari, 2010, p. 8178).

Em 1980, Ouro Preto torna-se o primeiro núcleo histórico brasileiro inscrito na lista de Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO. Não obstante, é no período posterior aos anos de 1990 que o processo de preservação patrimonial dos centros históricos no Brasil como valorização turística se desenvolve com mais força. Em Minas Gerais, a formação do Circuito das Cidades Mineiras, composto por patrimônios inscritos na lista da UNESCO – como os sítios de Ouro Preto e Diamantina, e o Santuário de Bom Jesus de Congonhas, em Congonhas do Campo – fomentou a mercantilização da cultura dessas cidades mineiras, que, para Costa (2008, p. 53) “deixaram marcas no seu território, e que ainda persistem, em formas de núcleos dos antigos Arraiais” tendo sido alvo de incursões exploratórias no período colonial.

3. Pesquisa histórica

3.1. Gênese do tecido urbano e conformação do Caminho Tronco

Ao analisar a origem e a conformação urbana de Ouro Preto, constata-se a construção de notável urbe barroca Setecentista que se tornaria reconhecida na década de 1930 como patrimônio nacional, e em 1980 como patrimônio mundial pela UNESCO. Nesse contexto, o Caminho Tronco se enquadra no principal eixo longitudinal do qual a cidade se expandiu, estabelecido pela formação dos arraiais de pouso dos bandeirantes desde o início do processo de exploração aurífera na região, quando a cidade se chamava Vila Rica. Foi somente em 1823 que ela recebe a toponímia de Imperial Cidade de Ouro Preto, até 1889, quando passa a denominar-se apenas Ouro Preto (Villaschi, 2014).

Vasconcellos (1977) explica que a topografia da cidade era imprópria para o estabelecimento de uma povoação, pois praticamente não havia terrenos planos naturais, e que a dureza do solo dificultava a prática de aterros ou desaterros. A ocupação do território formou-se nos seus terrenos acidentados, por meio de arraiais, justificada pela exploração das jazidas auríferas. Dentre as bandeiras que se organizavam em São Paulo para invadir o interior, destaca-se a bandeira de Fernão Dias Pais, de 1674, que desbravou e assinalou sítios, fundando os primeiros arraiais para pouso dos bandeirantes.

Segundo Villaschi (2014, p. 52), à medida que esses exploradores desbravavam a densa Mata Atlântica, e ocuparam a região designada “Sertão

dos Cataguases”, escravizando ou dizimando os grupos indígenas que habitavam a região – “ao longo de todo o século XVIII, o território mineiro foi devassado por bandeiras na captura de índios, para anexação de terras e à procura de ouro e pedras preciosas”. Foi um período de muitas guerras indígenas, resultado da resistência dos índios nativos à invasão branca e em defesa dos seus territórios.

A notícia das descobertas de jazidas auríferas logo fomentou a invasão no território, e desbravadores e aventureiros de todos os lugares empenharam-se na busca pelo minério. Agravada pelos incentivos massivos da Coroa Portuguesa à exploração em busca de metais preciosos, a busca do ouro nas areias das ribeiras e nas terras das montanhas se intensificou, e a descoberta de terrenos auríferos fazia surgir no local uma espécie de acampamento denominado arraial (Vasconcellos, 1977). Segundo Fonseca (2011, p. 64), os arraiais e ranchos eram designados em Portugal como acampamentos militares, o que na colônia adquiriu outras conotações. Em 1710, a região montanhosa do “Sertão dos Cataguases” recebeu a denominação de “Minas Gerais”, onde o termo arraial referia-se a um ponto de parada ou “pouso”. No final do século XVIII, passou a designar “os pousos e roças que os bandeirantes criavam ao longo das trilhas para assegurar a sua sobrevivência”.

Os povoados mineiros têm origem na formação de estradas com configuração longilínea, cuja construção das margens transformou-se em ruas, tornando o traçado mais dinâmico. Com o tempo, nos arraiais, os povoados organizavam-se em torno de capelas provisórias, que, com seus adros e trilhas, aos poucos estabeleceram a rede urbana cordeada pelos incipientes logadouros públicos. Em Ouro Preto, a ocupação do território pela formação dos arraiais espaçados que se unificaram com o tempo estabeleceu a chamada “estrada-tronco”, que Vasconcellos (1977) definiu como “caminho tronco”, enquanto rota central de maior importância, conduzindo o desenvolvimento de Ouro Preto por morros e encostas.

O Caminho Tronco tem início nos bairros Passa-Dez e Cabeças, e percorre toda a extensão do sítio histórico da cidade, até o bairro Padre Faria. No início de sua ocupação, as áreas extremas do percurso foram as mais transitadas – de um lado, Padre Faria; do lado oposto, na região de Rosário e Pilar. A partir de 1700, os arraiais de Nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto e de Nossa Senhora da Conceição de Antônio Dias foram se destacando dentre os demais povoados do percurso, ligados por uma rota ao longo da mata, conforme Lima Júnior (1978 *apud* Brito Bueno, 2021, p. 5). Rezende (2018) relata que o estado de Minas Gerais era abarcado

pela capitania do Rio de Janeiro até 1709, quando a derrota dos paulistas contra os portugueses na Guerra dos emboabas resultou na junção das capitanias de Minas Gerais e São Paulo. Para Villaschi (2014), a derrota dos paulistas mudou o cenário socioeconômico da região quando os emboabas se estabeleceram no núcleo de Pilar de Ouro Preto, desenvolvendo a atividade comercial, e os paulistas permaneceram no núcleo de Antônio Dias, onde predominava a mineração. Em 1711, foi instituído o Termo de Ereção de Vila Rica, denominando-a Vila Rica de Albuquerque, frente à unificação dos arraiais do Pilar de Ouro Preto e de Antônio Dias.

Ouro Preto fora instituída como sede da província de Minas Gerais pela Coroa Portuguesa em 1720, tornando-se centro de autoridade e vigilância, o que promoveu a recuperação e valorização de edifícios existentes, entre igrejas e instituições do Poder Administrativo, além da implantação de novas ruas. A partir de então, percebia-se a transformação de seu conjunto de construções disformes em um notável contexto urbano de belas construções erguidas com rigor arquitetônico. Segundo Cifelli (2005), os profissionais da atividade comercial experimentaram grande ascensão social nessa época, tornando-se parte do processo de adensamento urbano no qual a transformação das arquiteturas e do espaço urbano estabelece a conformação da paisagem Setecentista barroca ouro-pretana.

A exploração de jazidas conferiu um período áureo que perdurou por poucas décadas. Contudo, a expansão urbana manteve-se em dicotomia social e política condicionada pelos aspectos originários de sua formação. Para Boschi (1986 *apud* Rezende, 2018, p. 59), o esplendor na produção do espaço em face do ouro que circulava em Ouro Preto esteve sob o controle da Coroa, mas percebe-se um maior protagonismo das comunidades leigas do que do Estado Português, refletido na arquitetura religiosa – Capelas das Irmandades e Ordens Terceiras, erguidas e reformadas a partir da década de 1730.

Para Costa (2011, p. 99), as motivações que originaram, ergueram ou reformaram a arquitetura religiosa em Vila Rica foram “geradas pelas disputas locais, que levaram à construção de duas matrizes, a de Ouro Preto do Pilar e a de Antônio Dias, duas ordens terceiras, a dos franciscanos e a dos carmelitas, separadas pelo divisor de águas que é a Praça Tiradentes”. Tirapelli (2000 *apud* Costa, 2011, p. 100) ressalta o aspecto segregador que instigou conflitos raciais no território, com destaque para os santuários “negros” representantes desse grupo social – a Igreja de Santa Efigênia e a Igreja de Nossa

Senhora do Rosário dos Pretos. Nesse contexto, o Caminho Tronco enquadra-se como rota principal, pois “todas as Igrejas e edifícios principais da Vila balizam esta rua tronco com poucas exceções” (Vasconcellos, 1977, p. 111).

A intervenção urbana pontual de maior representação enquanto espaço de poder consistiu na Praça do Morro de Santa Quitéria como centro administrativo, no Governo de Gomes Freire de Andrade (1733-1763), com a construção do Palácio dos Governadores e da Casa de Câmara e Cadeia, que unem as freguesias de Pilar do Ouro Preto e Antônio Dias, estabelecendo-se o núcleo mais importante da povoação e ponto central do Caminho Tronco (Guimarães & Alves, 2022).

3.1.1 Movimentos de morfologia urbana no Caminho Tronco

De início, a ocupação é mais concentrada nos extremos do Caminho Tronco (eixo longitudinal), mas após estabelecido o centro administrativo no Morro de Santa Quitéria – atual Praça Tiradentes –, a ocupação se concentra na área central, unificando as freguesias Ouro Preto do Pilar e Antônio Dias. São formados, assim, dois trechos nessa direção: sentido leste ao centro, com entrada na Vila pelo Passa-Dez, sentido Cabeças, depois em direção à freguesia do Pilar, descendo a vertente, e daí subindo para o Morro de Santa Quitéria; e sentido noroeste ao centro,

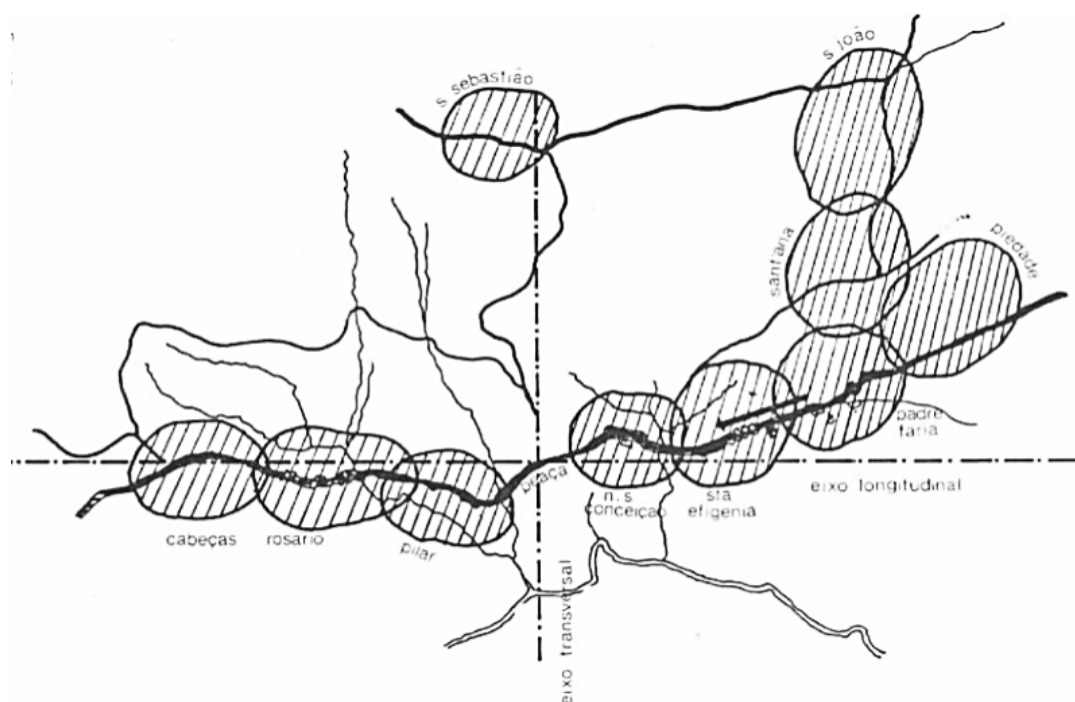
iniciando-se no Alto da Cruz, descendo para a freguesia de Antônio Dias, e daí subindo para o Morro de Santa Quitéria, conforme Vasconcellos (1977). A ocupação transcorria dos extremos para o centro, em direção ao eixo transversal estabelecido pelo espigão do Morro de Santa Quitéria, definida por forças centrípetas de expansão condicionadas às características do terreno e ao novo centro administrativo (figura 2).

O estabelecimento do centro administrativo instiga a adoção de novas ruas que, implantadas de forma centrífuga, condicionam a conformação urbana caracterizada por ramificações e desdobramentos. A partir destas intervenções, inicia-se um movimento centrífugo no território (figura 3).

Dessa forma, a morfologia urbana seguiu um traçado linear predominante em movimento centrípeto que se configurou, posteriormente, em um movimento centrífugo que refletiu a conformação urbana motivada pelo desenvolvimento da região (Vasconcellos, 1977). Segundo Castriota (2007), em Ouro Preto prevalece o modelo espontâneo e sem planejamento de ocupação portuguesa, que se forma gradualmente ao redor de um grande eixo – representado pelo Caminho Tronco – que interliga dois pontos. A partir desse eixo inicial, ao longo da qual vão se fixando as residências e o comércio, a cidade se espalha.

..

Figura 2
Movimento centrípeto de morfologia urbana no território.



Fonte: Vasconcellos (1977, p. 103).

Figura 3
Movimento centrífugo de morfologia urbana no território.



Fonte: Vasconcellos (1977, p. 110).

4. Metodologia de trabalho de campo

A vistoria *walkthrough* no percurso do Caminho Tronco tem como propósito a busca de evidências que demonstrem a atuação do mercado turístico no território. As entrevistas semiestruturadas têm o intuito de conferir evidências da produção do espaço como finalidade mercantil e turística, tanto nos espaços públicos quanto na dinâmica socioterritorial e sociocultural da rota. A aplicação dos questionários ocorreu em maio e junho de 2023, mediante abordagem aleatória de turistas e moradores em área equivalente ao recorte espacial estipulado para a pesquisa. O questionário foi composto de quatro questões, de natureza objetiva e discursiva, e de perguntas que buscam aferir: i) o vínculo do participante com a rota – de moradia, trabalho ou turismo; ii) o período desse vínculo; e iii) a naturalidade e o sexo do entrevistado.

Para a elaboração do recorte espacial estipulado para a metodologia de trabalho de campo, foram considerados os trechos não centrais da rota, tendo em conta suas origens, somados ao trecho central elaborado de uma versão amalgamada dos dois mais importantes caminhos variantes originados e conformados durante a exploração aurífera. De início, foi conformada uma primeira variante condicionada pela atividade mineratória nos vales profundos, e, posteriormente, outra variante em percurso localizado em ponto mais

elevado do território (Vasconcellos, 1977). Assim, o recorte espacial consiste no somatório das áreas não centrais e central (figura 4), como segue: i) parte 01 – da Capela do Bom Jesus de Matosinhos ao Largo do Rosário; ii) parte 02 – do Largo do Rosário ao Largo do Marília; e iii) parte 03 – do Largo do Marília à Capela de Nossa Senhora do Rosário do Padre Faria.

4.1. Discussão crítica dos resultados

A vistoria *walkthrough* registrou discrepâncias espaciais relativas à infraestrutura urbana entre o que se percebe na área central do Caminho Tronco, mais apropriada pelo turismo, e nas áreas mais periféricas da rota. Os dados oriundos do questionário corroboram as evidências espaciais encontradas na vistoria *walkthrough*, acrescidas de dados de caráter sociocultural, socioespacial e socioeconômico relevantes enquanto evidências da atuação do mercado turístico pela mercantilização da cultura no território. A técnica de pesquisa de entrevistas gerou 100 questionários semiestruturados preenchidos com dados de natureza objetiva e discursiva. Dentre os participantes, 67 eram moradores do Caminho Tronco e 17 registraram ter relação também de trabalho com a rota; os demais eram turistas, alguns dos quais relataram mesclar o vínculo de turismo com trabalhos de curta temporada em algum local do percurso em

análise. Segundo o questionário, 48 participantes são naturais de Ouro Preto; 42 são naturais de outras cidades; e 10 deles preferiram não responder. Além disso, foram entrevistados 69 mulheres e 31 homens.

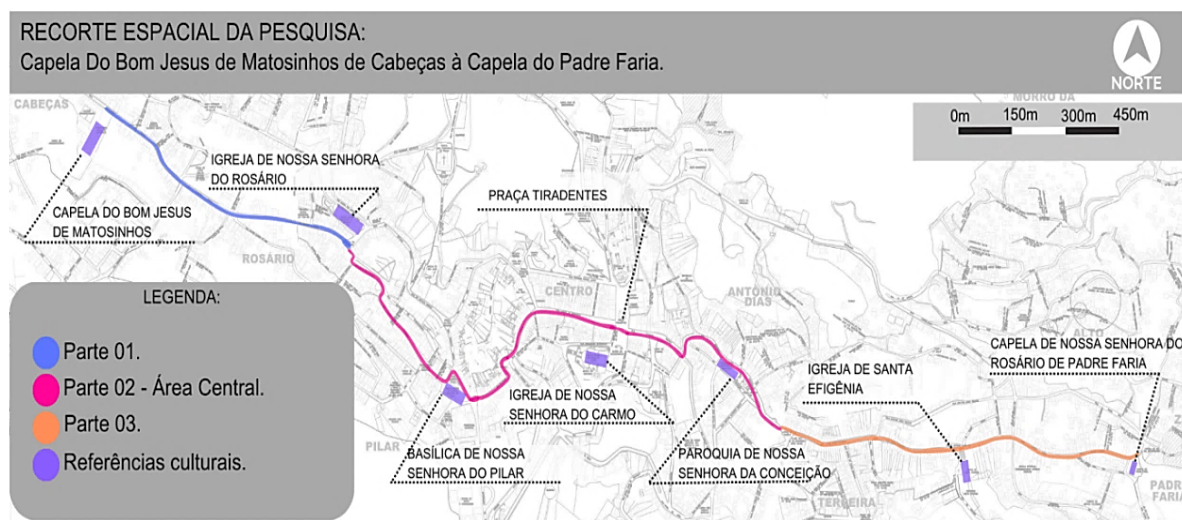
4.2.1 Evidências da produção do espaço urbano como finalidade turística e mercantil

Ao serem questionados na Questão 1, de maneira objetiva, sobre o funcionamento do turismo no Caminho Tronco, 83 entrevistados emitiram um parecer positivo para a promoção da atividade relativa à área central da rota pelo mercado, e apenas sete mostraram-se satisfeitos com os resultados do turismo em toda a rota (gráfico 1). Das entrevistas, coletaram-se percepções variadas sobre os limites do percurso central do

Caminho Tronco, contudo, em todos os relatos, a área central representa alguma parcela do território situada entre Rosário e Antônio Dias (até o Largo do Marília).

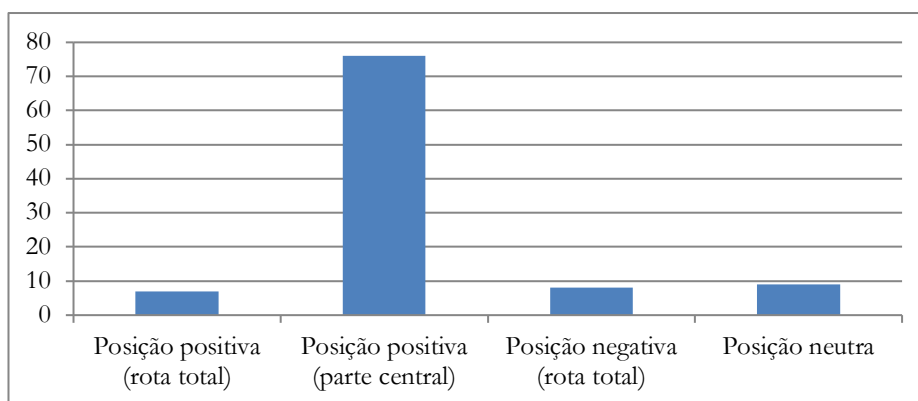
Ao serem questionados, ainda na Questão 1, agora de maneira discursiva, sobre quais seriam as carências da gestão da atividade turística no Caminho Tronco, na percepção dos turistas e moradores (gráfico 2), os relatos apresentados resumem-se à falta de: i) um planejamento integrado que considere toda a rota; ii) legislação urbana, sobretudo nas áreas mais periféricas; iii) investimentos, tanto quanto à infraestrutura urbana à implementação de políticas públicas em prol do bem estar social e econômico da comunidade; e iv) divulgação dos bens culturais localizados nas áreas mais periféricas da rota.

Figura 4
Recorte espacial da pesquisa.



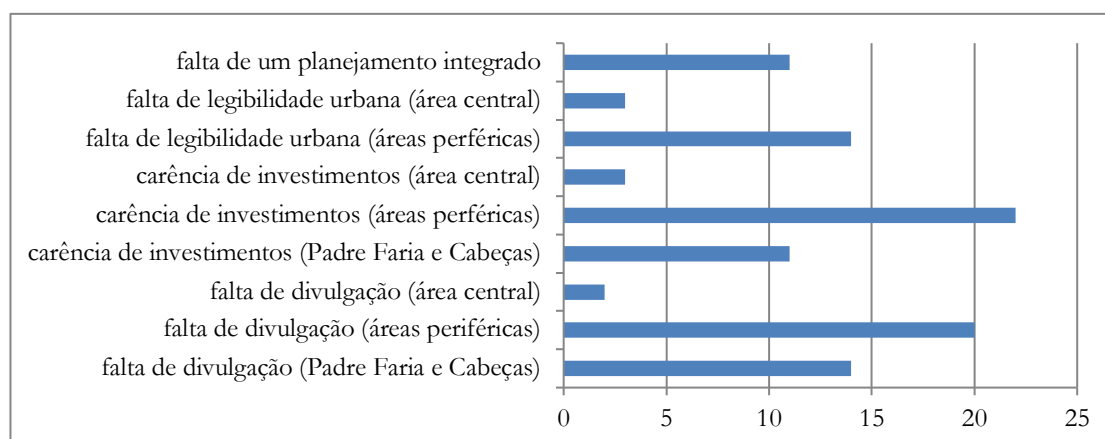
Fonte: elaboração própria, 2023.

Gráfico 1
A atividade turística no Caminho Tronco.



Fonte: elaboração própria, 2024.

Gráfico 2
Carências da atividade turística no Caminho Tronco.



Fonte: elaboração própria, 2024.

Destacou-se a relevância de um planejamento integrado da atividade turística que considere toda a rota, nos aspectos socioespacial, sociocultural e socioeconômico. Contudo, segundo a entrevista, a atuação do mercado turístico e da gestão municipal no território prioriza as porções mais centrais, em detrimento das áreas mais periféricas da rota, nas quais são mais citadas as carências de investimentos, legibilidade urbana e divulgação dos bens preservados. Portanto, constatou-se que a produção do espaço urbano como finalidade mercantil e turística é mais ostensiva na parte central do Caminho Tronco. A Praça Tirantes é o espaço focal dessa área, que – junto às ruas adjacentes, com destaque para a Rua Conde de Bobadela (figura 5) – demonstra maiores densidade turística e dinamismo econômico.

O Caminho Tronco se estabeleceu por meio de arraiais espaçados que se unificaram formando o trajeto linear. Seus bens culturais estão

distribuídos por todo o trajeto, inclusive em áreas limítrofes, com exemplares do início da conformação do tecido urbano ouro-pretano, como a Capela de Padre Faria. Contudo, os bens culturais situados nas áreas mais periféricas não são devidamente divulgados.

Para a senhora TR, “a visão de Ouro Preto em geral é muito centralizada, poderia ser mais diversificada e ter mais divulgação de outros pontos que também são relevantes, mas ainda assim não são divulgados” (Entrevista n° 17, em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, em maio de 2023). Segundo o entrevistado JO, “o turismo só existe no centro [porque] falta divulgação” (Entrevista n° 86, em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, em junho de 2023), corroborado pelo senhor FR, ao alegar que a gestão da atividade turística “precisa igualar o centro das demais áreas” (Entrevista n° 90, em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, em junho de 2023).

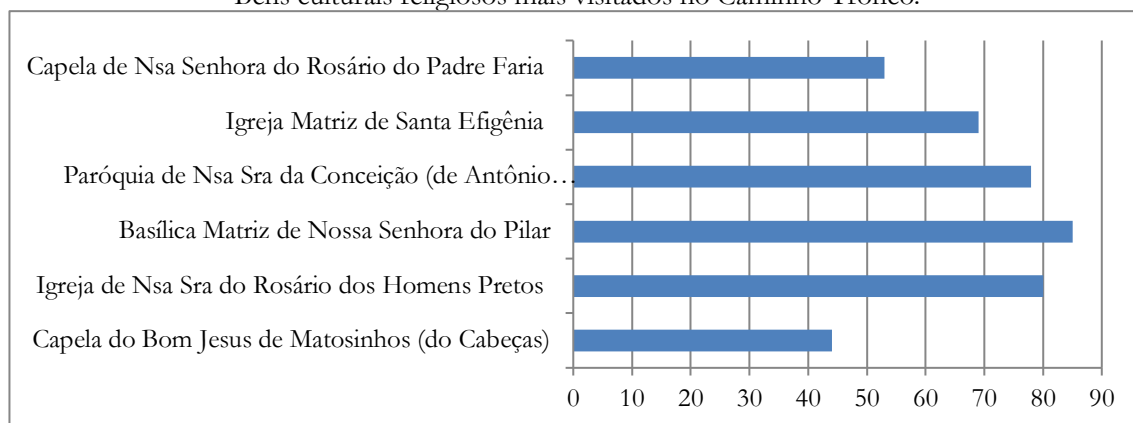
Figura 5
Praça Tiradentes (à esq.) e Rua Conde de Bobadela (à dir.).



Fonte: acervo próprio, abril de 2023.

Gráfico 3

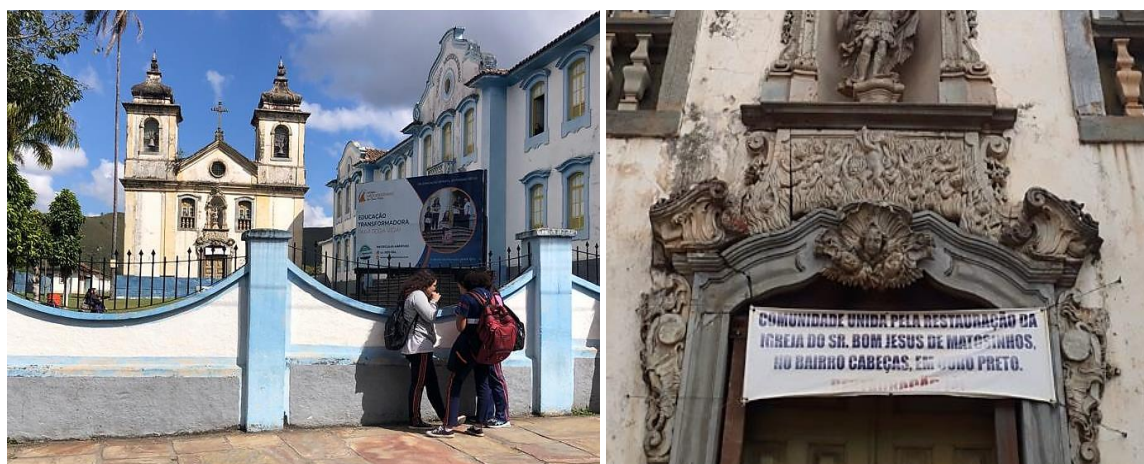
Bens culturais religiosos mais visitados no Caminho Tronco.



Fonte: elaboração própria, 2024.

Figura 6

Capela do Bom Jesus de Matosinhos (à esq.) e cartaz em prol da restauração da capela (à dir.).



Fonte: acervo próprio, abril de 2021.

Para Vasconcellos (1977, p. 111), “todas as Igrejas e edifícios principais da Vila [Rica] balizam esta rua tronco com poucas exceções”, mencionando que as principais igrejas de Ouro Preto estão delimitadas pelo Caminho Tronco. Na Questão 3, de maneira objetiva, foi questionado se turistas e moradores conhecem ou frequentam os bens culturais religiosos da rota. Segundo as respostas (gráfico 3), as capelas situadas nas áreas mais periféricas são menos visitadas, a saber, a Capela do Bom Jesus de Matosinhos e a Capela de Nossa Senhora do Rosário do Padre Faria, demonstrando um descompasso nos significados quanto ao território gerado pelo mercado turístico, que suprime as capelas primitivas, mais periféricas, em favor das grandes igrejas de estilo rococó existentes nas áreas centrais – reflexo também das políticas preservacionistas de cunho estético, subjugando valores sociais.

Padre Faria e Cabeças – limítrofes do Caminho Tronco, onde estão localizadas a Capela do Padre Faria e a Capela do Bom Jesus de Matosinhos – são citados como bairros carentes de investimentos e de divulgação. A necessidade de proteção desses bens e a carência de investimentos por parte dos governantes locais, por vezes instiga uma maior participação da comunidade local em prol de sua conservação, como percebeu-se na visita à Capela do Bom Jesus de Matosinhos, onde um cartaz fixado na fachada informava: “comunidade unida pela restauração da Igreja Do Sr. Bom Jesus de Matosinhos, no Bairro Cabeças, em Ouro Preto” (figura 6).

A entrevista incentivou respostas discursivas que informassem por quê, de que forma e em quais trechos o funcionamento da atividade turística e da gestão do território é positivo para o espaço urbano e a sociedade. Os relatos diversos contribuíram para demonstrar a existência de um

processo de produção do espaço urbano com prioridade no desenvolvimento turístico e da mercantilização da cultura ouro-pretana sob os moldes do capitalismo: excludente e monopolista. Da análise desses dados, listou-se o que turistas e moradores acreditam ser as causas que comprometem a atividade turística nas áreas não centrais (gráfico 4).

A falta de sinalização e orientação são fatores que comprometem a legibilidade urbana e o funcionamento da cidade citados em quase todos os relatos para as áreas periféricas da rota, que apontam que a cidade “não funciona [adequadamente] por falta de placas” (Entrevista nº 21, concedida pela senhora JC, em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, em maio de 2023); que compromete a legibilidade urbana para o “turista que chega a cidade e não sabe o que fazer” (Entrevista nº 86, concedida pelo senhor JO, em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, em junho de 2023).

A localização geográfica e a condição socioeconômica da comunidade das zonas mais periféricas foram relatadas como algumas causas para a ausência de políticas públicas, ao ser citado que os investimentos ocorrem apenas entre a Igreja do Rosário e a Paróquia de Nossa Senhora da Conceição de Antônio Dias, mas que “nas demais áreas não é bom por conta de ser mais afastado do centro, o que faz com que a prefeitura não dê tanta atenção” (Entrevista nº 9, concedida pela senhora EB, em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, em maio de 2023), a exemplo dos bairros “Cabeças e Padre Faria porque são mais periféricos” (Entrevista nº 74,

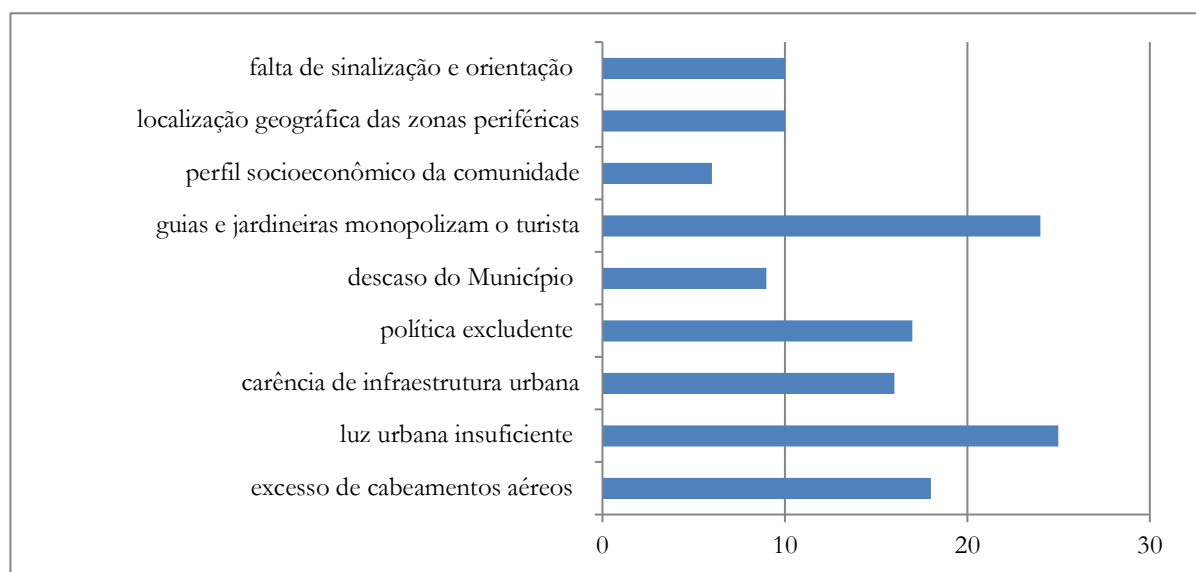
concedida pela senhora FA, em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, em junho de 2023). Para a senhora DS, “a rota do Pilar, Rosário e região central tem um ótimo funcionamento, mas as outras localidades ficam esquecidas por ser em bairros com baixa renda” (Entrevista nº 18, em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, em maio de 2023). Percebe-se, assim, que o posicionamento geográfico mais periférico de determinados bens culturais do Caminho Tronco requer maior divulgação visando promover um turismo equitativo para toda a rota, conforme descreve a senhora YB:

Funciona bem apenas nos pontos centrais. Rosário, Pilar e Antônio Dias (ainda assim penso que pode haver melhorias). Sugiro um olhar igual para toda a rota, desde a infraestrutura até a valorização e divulgação para o turismo, pois sei que a maioria dos turistas mal sabe da existência das igrejas e capelas localizadas afastadas do eixo central (Entrevista nº 23, em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, em maio de 2023).

Além dos aspectos de segregação socioespacial, constatou-se aspectos de segregação socioeconômica oriundos da gestão do turismo em Ouro Preto, segundo percepção de domiciliados das áreas periféricas do Caminho Tronco. Ora, as comunidades locais devem ser consideradas como parte integrante nos processos de gestão do turismo e como beneficiários dos recursos econômicos provenientes da atividade no território, conforme modalidade de turismo sustentável.

Gráfico 4

Causas que comprometem a atividade turística nas áreas não centrais.



Fonte: elaboração própria, 2024.

Entretanto, o mercado, em associação com o Estado, promove um turismo excludente em Ouro Preto, que mantém os benefícios econômicos provenientes da atividade nas mãos de uma minoria. Nesse aspecto, Harvey (2012, p. 74) aponta que “as leis coercitivas da competição também forçam a contínua implementação de novas tecnologias e formas organizacionais, pois estas habilitam os capitalistas a excluírem da competição os métodos inferiores em uso”.

Nos mesmos ditames de mercado que enobrecem as porções centrais do território, para onde convergem investimentos e a concentração de lojas e restaurantes, ao apresentar novas opções de entretenimento ao turista, o mercado utiliza os guias de turismo e as jardineiras em Ouro Preto. Em busca de renda monopolista, o turista é conduzido para locais previamente combinados com proprietários parceiros – modalidade de parceria comissionada que restringe a participação da comunidade local. Segundo o comerciante HR, “o ônibus do turismo não leva o turista nos lugares certos” (Entrevista n° 64, em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, em junho de 2023), reforçado pela moradora ML, do Bairro Padre Faria, ao descrever: “trabalho numa mercearia e não vejo mais os turistas. Antes os turistas subiam e desciam a pé. Atualmente passam de jardineira, jipe, e Kombi” (Entrevista n° 24, em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, em maio de 2023). Para a senhora MS,

[...] o turismo hoje em Ouro Preto não é mais espontâneo. Hoje é mais direcionado através das jardineiras que conduzem o turista aonde querem, recebendo uma comissão altíssima. Hoje em Ouro Preto temos um cartel formado pelas jardineiras e pelos guias (Entrevista n° 29, em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, em maio de 2023).

A relação de descaso municipal esteve atrelada, em alguns relatos, com políticas excludentes, seja devido aos aspectos de ordem socioeconômica – de “baixa renda” – seja pela localização geográfica – zona periférica – ou pela prioridade da governança local pelo turista, em detrimento da comunidade local, para retenção dos benefícios econômicos oriundos da atividade. Assim, “a cidade é voltada somente para o turista” (Entrevista n° 76, concedida pelo senhor DB, em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, em junho de 2023), declaração corroborada pela senhora GL, para quem a “prefeitura não participa a população” (Entrevista n° 92, em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, em junho de 2023).

A carência de infraestrutura urbana nas áreas não centrais esteve associada à inexistência de

banheiros para o turista, à necessidade de melhores condições de acessibilidade e ao sistema de iluminação urbana das áreas não centrais, corroborando a crença de que o turista prefere a parte central “devido a infraestrutura ser melhor para atender o visitante” (Entrevista n° 8, concedida pelo senhor JA, em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, em maio de 2023). Entretanto, quase todas as fragilidades estão atreladas, direta ou indiretamente, à falta de investimentos em divulgação, sinalização, segurança etc.

Como problema do âmbito da segurança pública no período noturno, alguns relatos alertam para o nível de iluminação noturno percebido como insuficiente em trechos não centrais da rota, o que requer providências para a prevenção de acidentes e atos de vandalismo, como descrito pela turista NF, ao apontar que em “algumas partes da cidade a luz é insuficiente e causa insegurança” (Entrevista n° 75, em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, em junho de 2023). Para a senhora RC, “nem todos os lugares” da rota têm boa iluminação, a exemplo das áreas adjacentes à Igreja de Santa Efigênia e à Capela do Padre Faria, que apresentam “péssima iluminação em seu trajeto”, requerendo da governança local “intensificar a iluminação desses bairros [...], com mais monitoramento policial” (Entrevista n° 54, em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, em junho de 2023). A moradora MS classifica como “totalmente [...] precária” a condição do sistema de iluminação na Rua Padre Faria, destacando que a “iluminação insuficiente gera perigo” (Entrevista n° 29, em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, em maio de 2023).

O sistema de iluminação urbana existente no Caminho Tronco mostrou-se um testemunho das diferentes formas de produção do espaço urbano como finalidade mercantil, que prioriza as áreas centrais enobrecidas em prol do turismo, em detrimento das demais áreas.

Conforme levantamento do sistema pela vistoria *walkthrough* na área central (figura 4, parte 02), a rede de distribuição de energia elétrica é de caráter subterrâneo e o *design* das luminárias é de estilo colonial, caracterizado por lampiões do tipo arandela, com soquete tipo E27 para lâmpada LED bulbo. Segundo informações da Secretaria de Obras e Urbanismo, as lâmpadas instaladas nos lampiões têm 66W de potência e temperatura de cor quente, de 3000K, geralmente fixadas nas fachadas em altura de montagem aproximada de 3.00 (m) da superfície da calçada. Nas áreas não centrais (figura 4, partes 01 e 03), o sistema é constituído por posteamento convencional, com rede de distribuição aérea de energia elétrica e luminárias de altura de montagem aproximada de 6.00 (m) em relação ao nível da rua,

engastadas em hastes inclinadas fixadas nos postes, direcionando o fluxo luminoso para o centro da via. Segundo informações da Secretaria de Obras e Urbanismo, a fonte luminosa é do tipo dispositivo montado em superfície – *surfacemounteddevice* (SMD) –, com potência de 26W e temperatura de cor neutra, de 4000K.

A quantidade de equipamentos instalados confirma que os investimentos em infraestrutura urbana são mais ostensivos na área central. Nesta, em 1532.53 (m) de percurso, identificou-se 97 lâmpões do tipo arandela com espaçamento médio de 15.79 (m) entre eles. Nas demais áreas, com

1573.27 (m) de percurso, identificou-se 57 postes convencionais com espaçamento médio de 15.79 (m) entre eles. Demonstra-se, assim, um nível de iluminação consideravelmente maior na área central.

Constatou-se, ainda, que a rede de distribuição subterrânea com lâmpões do tipo arandela em estilo colonial existente nas áreas centrais reforça a ambiência do período colonial ouro-pretano, enquanto a rede de distribuição e posteamento convencional das áreas não centrais compromete a percepção da paisagem histórica e a legibilidade urbana (figura 7)

Figura 7

Lâmpião do tipo arandela em estilo colonial (à esq.) e posteamento convencional (à dir.).



Fonte: acervo próprio, abril de 2023.

Figura 8

Capela do Padre Faria (à esq.) e Igreja de Santa Efigênia (à dir.).



Fonte: acervo próprio, abril de 2023.

A presença massificada de cabeamentos suspensos na paisagem histórica, agravada pela adição de cabos oriundos de outras tecnologias, é fator que compromete a ambiência histórica e a identificação dos bens culturais, como ocorre nos entornos da Capela do Padre Faria e da Igreja de Santa Efigênia (figura 8), onde existem “muitos cabos em frente às igrejas” (Entrevista n° 57, concedida pela senhora SS, em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, em junho de 2023). Ademais, a distância da montagem das lâmpadas SMD, de apenas 26W e temperatura de cor neutra (4000K), a 6.00 (m) do nível da via e o direcionamento da intensidade luminosa para o eixo da rua não gera iluminação adequada aos bens preservados, nem à área pedestre, na calçada.

Na área central, a rede de distribuição subterrânea e os lampiões de estilo colonial reforçam a ambiência colonial ouro-pretana e enobrecem a paisagem, conforme relatos que descrevem que “o centro é lindo com lampiões e cabeamento subterrâneo” (Entrevista n° 71, concedida pela senhora MP, em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, em junho de 2023) e “a iluminação com cabeamento subterrâneo valoriza a cidade” (Entrevista n° 70, concedida pelo senhor MS, em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, em junho de 2023). Como resultado, a associação da adequada altura de montagem dos lampiões – próximos da calçada (3.00 m) – com satisfatória potência de luz (66W) e temperatura de cor quente (3000K) confere ambiência histórica colonial, maior legibilidade urbana e iluminação mais direcionada para as calçadas, priorizando o pedestre. São, de fato, indícios de produção do espaço urbano em prol do turismo que geram benefícios econômicos.

5. Considerações finais

Este estudo nasceu da necessidade de compreender-se a razão de o Caminho Tronco não ser divulgado conforme seu potencial histórico-cultural, dado sua importância para a origem do tecido urbano de Ouro Preto, estabelecido pela unificação dos arraiais de pouso dos bandeirantes, cujas capelas e ocupações expandiram-se, constituindo as reconhecidas igrejas e seus bairros, situados atualmente no centro histórico. Assim, diferentemente de localidades originadas a partir de um núcleo central, Ouro Preto formou-se pelos arraiais inicialmente espaçados no território e posteriormente unificados no trajeto longilíneo hoje conhecido como Caminho Tronco. Entende-se, portanto, que este fato requer uma gestão equitativa que considere toda a rota.

Na aplicação da metodologia proposta para este estudo e conseguinte análise dos dados

recolhidos, foi possível compreender que aspectos de ordem política e econômica atuantes em Ouro Preto interferem social, cultural e espacialmente; reconfigurando e segregando o cenário socioespacial e sociocultural. Nesse contexto, quatro conjunturas podem ser descritas como determinantes para a compreensão do assunto proposto: i) a produção do espaço é necessária para cada nova atividade produtiva na qual novas formas de produção de capital e de consumo prevalecem para a sobrevivência do capitalismo; ii) sob o Estado capitalista, a classe dirigente promove a produção do espaço visando a manutenção do poder monopolista; iii) a governança urbana em prol da atratividade de localidades culturais para consumo de massa tem sido uma das formas mais rentáveis de produção do espaço urbano; iv) no contexto da mercantilização da cultura, o título de Patrimônio Cultural da Humanidade chancelado pela UNESCO configura-se como apogeu cultural e mercadológico.

A considerar que a cidade histórica de Ouro Preto é Patrimônio Mundial e que o Caminho Tronco percorre a área patrimonializada, as políticas atuantes na cidade confluem neste trajeto longilíneo.

Em Ouro Preto, junto com o poder público, o mercado controla a gestão do território. Os investimentos são direcionados para as porções centrais da cidade histórica, onde bens preservados são refuncionalizados para dar lugar a lojas, restaurantes e estabelecimentos voltados para o turismo. Nessas áreas, concentra-se melhor infraestrutura, relacionada a fatores como sinalização, mobiliário urbano e tratamento das fachadas. O sistema de iluminação urbana é constituído por rede de distribuição subterrânea e lampiões de estilo colonial que reforçam a ambiência colonial ouro-pretana, o que enobrece o espaço urbano, ampliando a preferência do visitante pela parte central do território. Uma vez que são os consumidores dessa cultura mercantilizada, os visitantes são induzidos para áreas nobres e lugares pré estabelecidos por um grupo minoritário.

É um erro deduzir-se que não existe turismo nas áreas não centrais do Caminho Tronco. Este, no entanto, ocorre de maneira desigual, conforme relatos dos questionários da pesquisa que descrevem as discrepâncias socioculturais e socioespaciais que distanciam a parte central das áreas não centrais da rota.

Em resumo, a pesquisa constatou que a gestão do Caminho Tronco ocorre nos moldes da mercantilização da cultura como geradora de renda monopolista e meio de reassegurar o poder monopolista. Daí os investimentos e o dinamismo econômico concentrados ao redor de um grupo seletivo, mitigando a participação da comunidade

nos processos culturais e econômicos, o que atenua a relação desta com seus espaços de referência e promove distorções de significado histórico-cultural na percepção do Caminho Tronco gerada pelo mercado, em comparação à rota de origem.

Portanto, a reflexão: a “liberdade de construir e reconstruir a cidade e a nós mesmos é [...] um dos mais preciosos e negligenciados direitos humanos”, segundo Harvey (2012, p. 74), que nos lembra que o processo urbano é o principal canal de utilização do excedente de capital. Deste modo, apesar de o direito à cidade estar restrito à classe dirigente econômica e politicamente, há chances de equidade social se o Estado for submetido ao controle democrático nos processos urbanos.

6. Referências bibliográficas

- Brito Bueno, F. (2017). Entre o Sagrado e o Profano: aspectos da Paisagem Cultural de Ouro Preto. In: *Anais do XVII ENANPUR*. São Paulo, Brasil, ENANPUR.
- Castriota, L. (2007). Intervenções sobre o patrimônio urbano: modelos e perspectivas. *Fórum Patrimônio: ambiente construído e patrimônio sustentável*, 1(1), 9-31.
- Cifelli, G. (2005). *Turismo, patrimônio e novas territorialidades em Ouro Preto-MG*. (Dissertação de Mestrado em Geografia). Universidade Estadual de Campinas, Campinas.
- Costa, E. (2008). Refuncionalização de Patrimônio cultural e a nova racionalidade da organização sócio-espacial em núcleos urbanos tombados. *Estudos Geográficos: Revista Eletrônica de Geografia*, 6(2), 53-73.
- Costa, E. (2011). *Totalidade urbana e totalidade-mundo. As cidades coloniais barrocas face à patrimonialização global*. (Tese de Doutorado em Geografia). Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Lima, K. (2015). *Ouro Preto: da cidade-memória à cidade-monumento (1897-1937)*. (Tese de Doutorado em História). Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- Rezende, E. (2018). *A produção do espaço no centro histórico de Ouro Preto: processo de esvaziamento residencial e as práticas entre o percebido e o vivido*. (Dissertação de Mestrado em Arquitetura). Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- Fonseca, C. (2011). *Arraiais e vilas d'el rei: espaço e poder nas Minas setecentistas*. Belo Horizonte, Brasil, Editora da Universidade Federal de Minas Gerais.
- Guimarães, C. & Alves, M. (2022). Ouro Preto, materialidades e espacialidades de sua paisagem. *Cadernos do Arquivo Municipal*, 2(17), 109-128. <https://doi.org/10.4000/arquivomunicipal.1471>
- Harvey, D. (2005). *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume.
- Harvey, D. (2012). O direito à cidade. *Lutas sociais*, (29), 73-89. <https://doi.org/10.23925/ls.v0i29.18497>.
- Marx, K. (2015). *O Capital. Livro 1*. São Paulo: Boitempo Editorial.
- Paes-Luchiani, M. (2010). Centros históricos - Mercantilização e territorialidades do patrimônio cultural urbano. *GEOgraphia*, 2(14), 43-58. <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2005.v7i14.a13490>
- Paes, M. (2009). Patrimônio cultural, turismo e identidades territoriais: um olhar geográfico. In R. Bartholo, D. Sansolo & I. Bursztyn (Ed.). *Turismo de base comunitária—diversidade de olhares e experiências brasileiras*. (pp. 162-176). Rio de Janeiro: Letra e Imagem.
- Santos, M. (2004). *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo, Brasil, Editora da Universidade de São Paulo.
- Santos, M. (2022). Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- Vasconcellos, S. (1977). *Vila Rica: formação e desenvolvimento, residências*. São Paulo: Perspectiva.
- ICOMOS, Conselho Internacional de Monumento e Sítios. (1964). *Carta de Veneza*. Veneza, novembro de 1964.
- Villaschi, J. (2014). *Hermenêutica do patrimônio e apropriação do território em Ouro Preto-MG*. (Tese de Doutorado em Geografia). Universidade de São Paulo, São Paulo.