

UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Júlia Briet Orientadora Fernanda Bueno e co-orientador Yuri Torres

PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA TIRADENTES

OURO PRETO/MG



Universidade Federal De Ouro Preto

Escola de Minas - Departamento de Arquitetura e Urbanismo



PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA TIRADENTES EM OURO PRETO/MG

Júlia Beatriz de Souza Briet da Silva

OURO PRETO

2022

Júlia Beatriz de Souza Briet da Silva

PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA TIRADENTES EM
OUROPRETO/MG

Trabalho Final de Graduação apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Ouro Preto, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel(a) em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Projeto urbano.

Orientadora: Prof. Fernanda Alves de Brito Bueno.

Co-orientador: Yuri Queiroz Abreu Torres.

Ouro Preto - MG

2022

SISBIN - SISTEMA DE BIBLIOTECAS E INFORMAÇÃO

S586p Silva, Julia Beatriz De Souza Briet Da.
Proposta de requalificação da praça Tiradentes em Ouro Preto/MG.
[manuscrito] / Julia Beatriz De Souza Briet Da Silva. - 2022.
76 f.: il.: color., tab., mapa.

Orientadora: Profa. Dra. Fernanda Alves de Brito BUENO.
Coorientador: Prof. Dr. Yuri Queiroz Abreu TORRES.
Monografia (Bacharelado). Universidade Federal de Ouro Preto. Escola
de Minas. Graduação em Arquitetura e Urbanismo .

1. Espaços públicos. 2. Cidades e vilas - Requalificação urbana. 3.
Patrimônio cultural. 4. Praça Tiradentes (Ouro Preto, MG). I. BUENO,
Fernanda Alves de Brito. II. TORRES, Yuri Queiroz Abreu. III. Universidade
Federal de Ouro Preto. IV. Título.

CDU 72:711.4

Bibliotecário(a) Responsável: Maristela Sanches Lima Mesquita - CRB-1716



FOLHA DE APROVAÇÃO

Júlia Beatriz de Souza Briet da Silva
Proposta de requalificação da Praça Tiradentes em Ouro Preto/MG

Monografia apresentada ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Ouro Preto como requisito parcial para obtenção do título de Arquiteta e Urbanista

Aprovada em 25 de outubro de 2022.

Membros da banca

Profa. Doutora - Fernanda Alves de Brito Bueno - Orientadora (Universidade Federal de Ouro Preto)
Profa. Doutora - Liliane Márcia Lucas Sayegh - (Universidade Federal de Ouro Preto)
Doutora - Patrícia Maria Fialho Álvares - (Prefeitura Municipal de Ouro Preto)

Fernanda Alves de Brito Bueno, orientador do trabalho, aprovou a versão final e autorizou seu depósito na Biblioteca Digital de Trabalhos de Conclusão de Curso da UFOP em 27/02/2023



Documento assinado eletronicamente por **Fernanda Alves de Brito Bueno, PROFESSOR DE MAGISTERIO SUPERIOR**, em 27/02/2023, às 21:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.ufop.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0480913** e o código CRC **0A4738FF**.

AGRADECIMENTOS

Escolher a Praça Tiradentes como meu objeto de estudo para o trabalho final de graduação foi uma aventura audaciosa. Diante disso, gostaria de começar agradecendo às pessoas que embarcaram comigo nisso. Ao meu professor e co-orientador Yuri Torres, por ter mergulhado nesse trabalho comigo e ter me oferecido toda dedicação e conhecimento possível. À minha professora e orientadora Fernanda Bueno por aceitar entrar mesmo depois da aventura já ter começado e ter me dado todo o auxílio necessário e à professora Alice Araújo, pelos palpites construtivos e pelas oportunidades oferecidas ao longo desses anos que me enriqueceram tanto profissionalmente quanto pessoalmente e que contribuíram para que eu escolhesse o Urbanismo como minha área de interesse profissional. Foi memorável cada reunião que tivemos juntos, principalmente pelo fato de elas terem colaborado para vocês se tornarem minhas maiores referências acadêmicas. Ao corpo docente do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Ouro Preto agradeço pela dedicação diária na nossa educação.

Aos meus avós, Luisa Briet, Luiz Briet e Durval Oliveira, que apesar da vida não os ter permitido acompanhar essa jornada sempre foram meus maiores incentivadores. Aos meus pais Vera Rocha e Carlos Briet por todo suporte emocional e financeiro e também incentivo dado ao longo da minha trajetória acadêmica. Vocês sempre colocaram minha educação como prioridade em nossas vidas e sem vocês nada disso teria acontecido. Aos meus amigos de infância Ihasmyn Faria, Daniel Roman e Carolina Souza que mesmo a distância sempre estiveram próximos. Aos amigos que fiz ao longo dessa jornada, tornando-a mais branda, em especial Stephany Bonifácio e Pedro Mota. Por fim, à República Tropicália, por me acolher tão bem e me dar todo suporte necessário.

RESUMO

Localizada no município de Ouro Preto – Minas Gerais, a Praça Tiradentes é um grande espaço urbano de alta relevância histórica, cuja representatividade e valor simbólico é indiscutível, não só a nível nacional, mas, principalmente, para os usuários e moradores da região. Inserida em um tecido urbano que abriga um sistema viário concêntrico, a Praça Tiradentes atualmente é caracterizada como ponto nodal da cidade na qual ela está inserida, o que gera um impacto urbanístico e paisagístico atrelado a uma disputa espacial preocupante entre os pedestres e os veículos. Diante disso, o objetivo deste trabalho é propor um projeto de requalificação da praça, fundamentada em uma reflexão crítica do patrimônio, visando disciplinar e otimizar os usos existentes e contribuir para a perpetuação de novos usos contemporâneos.

Palavras-chaves: Espaço livre público; requalificação urbana; patrimônio cultural; Praça Tiradentes.

ABSTRACT

Located in the municipality of Ouro Preto – Minas Gerais, Tiradentes Square is a large urban space of high historical relevance, whose representativeness and symbolic value is indisputable, not only at the national level, but mainly for users and residents of the city. Inserted in an urban land that houses a concentric road system, Tiradentes Square is currently characterized as the nodal point of the city in which it is inserted, which generates an urban and landscape impact tied to a worrying spatial dispute between pedestrians and vehicles. Therefore, the objective of this work is to propose a project of requalification of the square, based on a critical reflection of the heritage, aiming to discipline and optimize the existing uses and contribute to the perpetuation of new contemporary uses.

Keywords: Public free space; urban requalification; cultural heritage; Praça Tiradentes.

FIGURAS

Figura 1: Caminho tronco e Praça Tiradentes em mapa de 1888

Figura 2: Protesto e manifestações culturais na Praça Tiradentes

Figura 3a: Croqui da Praça Tiradentes, est. final do século XVIII

Figura 3b: Fotografia da Praça Tiradentes, 1870

Figura 4a: Jardim da Praça Tiradentes

Figura 4b: Cerimônia de Inauguração do monumento de Tiradentes na Praça, 1894

Figura 5a: Presença de arborização na porção norte da Praça Tiradentes, 1921

Figura 5b: Presença de coreto na porção norte da Praça Tiradentes

Figura 6a: Estacionamento veicular na Praça Tiradentes em 1980

Figura 6b: Registro do adensamento de automóveis presente na Praça Tiradentes em 1989

Figura 7: Jornal de Ouro Preto, datado de 1982, em que se observa a publicação de uma possível proibição de estacionamentos na Praça Tiradentes

Figura 8: Praça Tiradentes atual, retratando a disputa espacial entre pedestres e veículos

Figura 9: Levantamento de regulamentação viária da Praça Tiradentes

Figura 10: Estacionamento irregular na Praça Tiradentes

Figura 11: Levantamento de campo das atividades estacionárias de sexta-feira às 11:30

Figura 12: Levantamento de campo das atividades estacionárias de sexta-feira às 17 horas

Figura 13: Levantamento de campo das atividades estacionárias de domingo às 11:30

Figura 14: Levantamento de campo das atividades dinâmicas de sexta-feira das 11:30 às 11:45

Figura 15: Levantamento de campo das atividades dinâmicas de sexta-feira das

17:00 às 17:15

Figura 16: Levantamento de campo das atividades dinâmicas de domingo das 11:30 às 11:45

Figura 17: Levantamento geral de trechos percorridos por veículos na Praça Tiradentes

Figura 18: Levantamento geral de intensidade de fluxo veicular na Praça Tiradentes, por dia e horário levantados

Figura 19: Levantamento geral de intensidade de fluxo veicular na Praça Tiradentes

Figura 20: Levantamento de trechos percorridos, por classificação veicular

Figura 21: Estudo da fachada sudeste (SE) da Praça Tiradentes, entre as ruas Conde de Bobadela e Brigadeiro Musqueira

Figura 22: Estudo da fachada nordeste (NE) da Praça Tiradentes, entre as ruas Conde de Bobadela e Padre Rolim

Figura 23: Estudo da fachada noroeste (NO) da Praça Tiradentes, entre as ruas Barão de Camargos e Claudio Manoel

Figura 24: Estudo da fachada sudoeste (SO) da Praça Tiradentes, entre as ruas Conde de Bobadela e Padre Rolim

Figura 25: Pedestres “avançando” a faixa de rolamento na Praça Tiradentes

Figura 26: Localização das rampas de acesso na Praça Tiradentes

Figura 27: Travessia de pedestres na Praça Tiradentes

Figura 28: Estacionamento irregular em fila dupla e de carga e descarga na Praça Tiradentes

Figura 29: Mapa-síntese das tendências da Praça Tiradentes

Figura 30: Colorações de paralelepípedos de granito

Figura 31: Concreto semi drenante proposto

Figura 32a: Grelha ranhurada proposta

Figura 32b: Grelha de ferro fundido proposta

Figura 33: Mobiliário sugestivo para o bebedouro público

Figura 34: Balizador proposto para a Praça Tiradente

Figura 35a: Mobiliário proposto para a lixeira urbana A

Figura 35b: Mobiliário proposto para a lixeira urbana B

Figura 36: Especificações técnicas do banco A

Figura 37: Especificações técnicas do banco B

Figura 38: Mobiliário de banco com encosto A

Figura 39: Mobiliário de bancos com encosto B e mesa A propostos

Figura 40: Mobiliários de mesas B e bancos C propostos para a Travessa do Pilão

Figura 41a: Mobiliário móvel localizado na extremidade da porção sudoeste da Praça

Figura 41b: Tenda localizada na extremidade da porção noroeste da Praça

Figura 42: Mobiliário proposto para as mesas C e cadeiras da área permitida

Figura 43a: Ombrelone proposto para a área permitida

Figura 43b: Fixação proposta para os ombrelones

Figura 44a: Arandela proposta

Figura 44b: Varal de lâmpadas proposto

Figura 45a: Fita de LED proposta

Figura 45b: Balizador luminoso proposto

Figura 46a: Poste de LED proposto

Figura 46b: Spots de LED propostos

Figura 47a: Jabuticabeira

Figura 47b: Moréia-branca

Figura 47c: Flamboyant-mirim

Figura 47d: Hibisco

Figura 47e: Buganvília

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
2. TEORIA DA CONSERVAÇÃO E DO RESTAURO.....	15
3. INVESTIGAÇÃO HISTÓRICA DO ESPAÇO	19
3.1. História de Ouro Preto.....	19
3.2. História da Praça Tiradentes.....	20
4. DIAGNÓSTICO DA PRAÇA TIRADENTES	27
4.1. Metodologias	27
4.2. Resultados obtidos	32
5. PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA TIRADENTES.....	46
5.1. A proposta	46
5.2. Memorial Descritivo	48
5.2.1 Pavimentação.....	48
5.2.2. Drenagem pluvial	50
5.2.3. Mobiliário Urbano Fixo	51
5.2.4. Mobiliário Urbano móvel	56
5.2.5. Sinalização Vertical.....	58
5.2.6. Iluminação	58
5.2.7. Paisagismo.....	60
5.2.8. Acessibilidade	62
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	62
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	63
APÊNDICE 1: Modelo-base para o levantamento na Praça Tiradentes	66
APÊNDICE 2: Quantificação dos automóveis na Praça Tiradentes por dia e hora.....	67
APÊNDICE 3: Projeto de Requalificação da Praça Tiradentes	67

1. INTRODUÇÃO

De acordo com a obra “Acessibilidade e Mobilidade no Espaço Público dos Centros Históricos: Proposta de um Percurso Pedonal Acessível no Núcleo Histórico Vila-Adentro de Faro” de Sônia Costa (2015), espaço público é todo espaço físico de livre acesso que abriga relações e percepções importantes para a essencialidade do espaço, ou seja, é todo espaço aberto de caráter coletivo que contribui tanto para as relações humanas quanto para a relação homem-espaço. Ele varia em forma e escala, abrangendo desde ruas informais e grandes praças até novos espaços urbanos que fogem completamente da lógica dos tradicionais espaços no âmbito físico, social e de gerenciamento (CARMONA, 2018). O espaço público tem como uma de suas características principais ser um local de abrigo para as mais diversas atividades e eventos, bem como pode ser também um local de respiro na cidade, principalmente na questão visual após o processo de adensamento das mesmas. Diante disso, apesar de espera-se que os espaços públicos sejam sempre bem projetados, visto que é ele uma das ferramentas de desenvolvimento econômico, social e ambiental das cidades, não é o que vemos com frequência na prática.

Inserido no contexto dos centros históricos, que são espaços simbólicos que caracterizam a personalidade e representatividade das cidades, bem como influenciam na caracterização da malha urbana, o espaço público ganha uma dimensão ainda maior, já além de assegurar todas as necessidades contemporâneas ele ainda tem a responsabilidade de garantir um vínculo entre a sociedade e a própria história do espaço urbano (ARAÚJO, 2018). Sendo assim, percebe-se que o espaço público torna-se um elemento histórico e cultural significativo, por ser a ligação entre o homem e sua a compreensão do espaço e da história. Desta forma, é de suma importância que os espaços públicos nos centros históricos sejam preservados, porque eles não só contribuem no desenvolvimento social e econômico desses locais como eles garantem a sobrevivência simbólica, historiográfica e representativa de todo o local.

Com isso, para se obter e assegurar um espaço público no centro histórico eficiente deve-se levar em consideração certos fatores como: a identidade do espaço, que está relacionado a suas características físicas e sua representatividade, o conforto térmico aos seus usuários, a mobilidade (ativa e passiva), a acessibilidade, a segurança, a sustentabilidade, a flexibilidade e a diversidade (COSTA, 2015). Por

consequente, como objeto de análise para todas essas questões levantadas, escolheu-se a Praça Tiradentes, localizada no município de Ouro Preto, em Minas Gerais, por ser marcada pelo seu valor simbólico, historiográfico e representativo, não só para a sociedade como um todo mas, principalmente, para os usuários constante desse espaço: a população ouropretana. Interessante pontuar que não somente a Praça Tiradentes, mas os espaços públicos no geral inseridos no centro histórico de Ouro Preto estão relativamente conservados, em virtude não só da titulação de Cidade Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO, mas como do papel que o centro histórico carrega de ser a centralidade principal do município, no qual muitos prédios públicos-administrativos ainda estão inseridos nessa região bem como uma lógica de traçado viário majoritariamente dependente da mesma (ARAÚJO, 2018).

Diante disso, o objetivo geral deste trabalho final de graduação (TFG) é propor uma requalificação da Praça Tiradentes, fundamentada em uma reflexão crítica do patrimônio, que visa referenciar e otimizar os usos existentes e contribuir para a perpetuação de novos usos contemporâneos. Como objetivos específicos temos: 1) Discussão acerca do papel urbano dos espaços públicos na cidade contemporânea; 2) Discussão sobre o patrimônio no contexto da cidade contemporânea; 3) Equacionamento e organização dos usos e das demandas existentes na Praça Tiradentes; 4) Ampliação do escopo de atividades e usos possíveis a partir de um redimensionamento das áreas de disputa (pedestre ou veículos); e, 5) Atualização dos usos e dinâmicas considerando aspectos que visam a preservação do patrimônio histórico-cultural.

Para alcançar esses objetivos citados é necessário, primeiramente, entender a trajetória temporal da Praça Tiradentes, de forma a compreender sua construção espacial e a composição da sua representatividade ao longo do tempo. Ademais, é de suma importância analisar e compreender o histórico do município de Ouro Preto, visto que a história da cidade e seus desfechos influenciam diretamente no espaço público. Após essa análise histórica, é imprescindível um diagnóstico de usos e apropriações atual da Praça Tiradentes. Esse diagnóstico deve elencar as características físicas do espaço, contemplando a identificação dos bens edificados existentes, com um posterior estudo de fachadas para a etapa projetual, a análise da mobilidade urbana, indicando fluxos de veículos e pedestres existentes no espaço, bem como analisando o fator de segurança para o fluxo pedal, e a acessibilidade do espaço, investigando as atuais condições da possibilidade de acesso para pessoas

com mobilidade reduzida. Outros fatores analisados no diagnóstico são a flexibilidade e a diversidade do espaço, isto é, a identificação das distintas atividades e eventos que ocorrem atualmente na Praça Tiradentes de forma a serem contempladas na etapa projetual.

Concluída a análise histórica e o diagnóstico atual da Praça Tiradentes espera-se a ação projetual em forma de uma requalificação deste espaço que contemple as necessidades atuais analisadas, mas, sobretudo, que respeite seus valores historiográficos e simbólicos. Como base dessa reformulação, têm-se a teoria contemporânea de restauração, no qual Salvador Muñoz Viñas (2003) a caracteriza em um estado difuso, por ser uma teoria que se constitui a partir da sistematização de diversos aportes teóricos. Essa fragmentação reflete a complexidade do campo do patrimônio e, por outro lado, abre possibilidades para o enfrentamento de problemas e demandas atuais. A crítica aos conceitos da teoria clássica como autenticidade, objetividade, degradação, reversibilidade, legibilidade, universalidade do patrimônio e restauração científica são parte importante do pensamento de Muñoz Viñas, no qual se observa um reconhecimento pela subjetividade. Ao reconhecer a subjetividade, ele reconhece escolhas. Reconhece as tomadas de decisões subjetivas, "[...] falar de Restauração objetiva é uma ilusão [...]" (MUÑOZ VIÑAS, 2003, p. 104). Ademais, têm-se que na teoria contemporânea da restauração a restauração é feita para os sujeitos, em sua obra, Viñas destaca que "la teoría moderna se preocupa más por las personas que por los objetos" (2003), ou seja, conservar um espaço é pensar prioritariamente nos usuários que se utilizam do local, encarar o espaço como um patrimônio vivo e é desta forma que a Praça Tiradentes será encarada e readequada projetualmente neste trabalho.

2. TEORIA DA CONSERVAÇÃO E DO RESTAURO

O principal aporte teórico dessa proposta é a teoria contemporânea da restauração de Salvador Muñoz Viñas, contudo é necessário reconhecer a importância e o legado da Teoria do Restauro Crítico. De acordo com Cesare Brandi, autor da Teoria do Restauro Crítico, para restaurar um objeto é necessário primeiramente reconhecê-lo como obra de arte para que, diante disso, unido a um conhecimento do objeto em suas instâncias histórica e estética, o restaurador procurasse resgatar sua unidade potencial respeitando as instâncias citadas e preocupando-se, entre outros aspectos, com a questão da distinguibilidade das ações

contemporâneas. Reconhece-se que a teoria brandiana foi elaborada para obra de arte e que os conceitos são transpostos para arquitetura, em bens do patrimônio cultural, no qual a “obra de arte” pode ser entendida como todo objeto que adquiriu conotação cultural com o tempo, seja ele simples ou não (KÜHL, 2008).

Ademais, é imprescindível pontuar que adotar a teoria contemporânea como referência não significa negar a clássica, mas assumir um posicionamento crítico em relação a determinados conceitos até então tidos como dogmas e entender a importância de se reconhecer que a subjetividade está presente nas tomadas de decisões. A teoria clássica é demasiadamente centrada no objeto. A Teoria Contemporânea reconhece que a restauração se faz em função do objeto, mas defende que sua caracterização é subjetiva. Sendo assim, é necessário entender que reconhecer a subjetividade não é negar a ciência e que as ações em bens do patrimônio devem seguir aspectos teóricos e metodológicos.

Para Salvador Muñoz Viñas, autor da Teoria Contemporânea da Restauração, a restauração é voltada para objetos simbólicos que representam a cultura e a identidade tanto pessoal quanto de um grupo social, ou seja, são objetos que se relacionam com a sociedade. Esses bens a serem restaurados, de acordo com ele, deveriam ter em comum: valor simbólico (projetado pelo indivíduo ou grupos sob o objeto), valor historiográfico (representado pela sua importância ao longo do tempo, seria uma espécie de “dispositivo de memória”) e estar sujeito a um potencial dano. Essa seria, portanto, a condição para restaurar, ou seja, o patamar mínimo necessário para que a ação de restaurar fosse executada.

Com relação a Teoria Contemporânea da Restauração, sabe-se que ela é caracterizada por apresentar um estado difuso, ou seja, é uma teoria que não possui um texto canônico como é o caso das Teorias Clássicas da Restauração, mas que se constitui de diversos aportes teóricos. Alois Riegl, Chris Caple, David Lowenthal são alguns dos autores que contribuíram na formação dessa teoria, no qual a obra "Teoría Contemporánea de la Restauración" (2003) de Muñoz Viñas é responsável por sistematizar esses aportes teóricos. Embora essa fragmentação heterogênea pareça uma desvantagem, por outro lado, gera maior flexibilidade, contribuindo para lidar com casos muito variados, muito característicos da contemporaneidade.

Parte importante da Teoria Contemporânea da Restauração pauta-se a partir da crítica de conceitos das teorias clássicas do restauro, em especial do Restauro Crítico de Brandi, encarados como dogmáticos. Um desses conceitos é o de autenticidade,

no qual a teoria clássica encara o processo da restauração como o processo de restabelecimento da verdade. Na teoria contemporânea, Muñoz Viñas apresenta quatro estados para desenvolver a abordagem crítica, sendo eles: o estado original (como o bem era logo após sua construção), o estado prístino (caracterizado como o estado que o bem deveria ter), o estado pretendido (estado que o autor acha que o objeto deveria ter no momento da restauração) e o estado atual na hora da restauração, ou seja, o momento do seu reconhecimento como obra de arte. Eleger um estado autêntico seria, portanto, negar outros estados, sendo questionável pautar uma restauração no restabelecimento de uma autenticidade.

Outro conceito abordado é o conceito de objetividade. Segundo Muñoz Viñas, o gosto, seja ele pessoal ou de um grupo social, influencia os critérios de restauração. A crítica ao conceito de objetividade reconhece a subjetividade nas tomadas de decisões. Quando o restaurador prioriza a restauração de um determinado bem em detrimento de outro, ou faz com que um estado de verdade do objeto prevaleça sobre outro, ou até mesmo recria um desses estados de verdade, de uma forma ou de outra ele já está evidenciando seu gosto, ou seja,

[...], qualquer que seja o momento da história do objeto que se escolha como estado de verdade, qualquer que seja esse protoestado a que o restaurador pretende devolver o objeto restaurado, está se fazendo uma escolha cujos condicionantes não se discutem agora, mas que tem um caráter convencional, subjetivo. (MUÑOZ VIÑAS, 2003, p. 104, tradução nossa).

Vinculado a tal conceito tem-se a crítica ao conceito da degradação, visto que a avaliação das alterações físicas do bem sofridas ao longo do tempo também é subjetiva, situação essa já apresentada por John Ruskin no século XIX.

O conceito de reversibilidade também é um conceito criticado por Muñoz Viñas (2003). De acordo com ele, é impossível assegurar que um determinado material seja totalmente reversível em uma restauração, ao passo que todo resíduo físico de certa forma corrobora em modificar a materialidade do bem, a própria memória de tal resíduo por um indivíduo ou grupo seria uma das comprovações que a reversibilidade é um conceito frágil nas teorias clássicas. Diante disso, vê-se a necessidade de prever e equilibrar as possíveis consequências negativas e positivas da intervenção do objeto. Neste ponto, surgem termos alternativos que seriam: a eliminabilidade, que consiste na avaliação da aplicabilidade do material frente a possibilidade de remoção

efetiva de tal, e a retratabilidade, a qual avalia-se a capacidade do objeto já modificado ser alterado com o mesmo material.

Conceitos como legibilidade, universalidade do patrimônio e Restauro Científico também são comentados. Com relação à legibilidade, Muñoz Viñas encara o objeto como um palimpsesto, no qual a crítica se faz ao reconhecer que ao resgatar uma legibilidade estamos eliminando outras legibilidades. É necessário, portanto, buscar práticas que assegurem a permanência das evidências das várias transformações sofridas pelo objeto ao longo do tempo. Quanto à universalidade do patrimônio observa-se que Muñoz Viñas (2003) questiona tal conceito ao passo que a noção de patrimônio da humanidade é vinculada à noção eurocêntrica e, portanto, elitista e inflexível à valorização das demais culturas. Já com relação ao Restauro Científico, de acordo com o autor, a restauração vai muito além dos conhecimentos científicos, visto que carrega diversos caracteres ligados à cultura de um indivíduo ou grupo social. Interessante pontuar que o autor não nega a importância da ciência e, sim, reconhece que aspectos simbólicos não podem ser medidos de forma objetiva.

Diante de todo exposto, observa-se que a Teoria Contemporânea da Restauração oferece ferramentas conceituais mais flexíveis e adaptáveis frente às teorias clássicas, fato esse que contribui para pensar os problemas contemporâneos e a complexidade da área. Ademais, a restauração estaria pautada no princípio de que o usuário seria seu agente principal, cabendo a ele validar e legitimar a ação. E é em virtude dessas circunstâncias que a Teoria Contemporânea da Restauração foi escolhida para embasar todas as etapas projetuais da proposta de requalificação da Praça Tiradentes em Ouro Preto/MG.

Para guiar a proposta, têm-se também as cartas patrimoniais. Uma delas é a Carta de Burra, escrita em 1980 na Austrália, composta por 29 artigos baseados nos conhecimentos dos membros do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS). A Carta de Burra traz aspectos importantes sobre significado cultural ao passo que orienta que as alterações sejam feitas apenas nos cenários em que não bloqueie o valor simbólico do objeto, estabelecendo um diálogo com a teoria contemporânea. Ademais, orienta-se a partir dela um estudo prévio de todas as instâncias (documentais, orais e físicas) para compreensão do objeto.

Outro documento utilizado na fundamentação é o Documento de Nara. Esse documento é responsável por reconhecer a diversidade cultural e, conseqüentemente, criticar os princípios de autenticidade, ao passo que as tomadas de decisões variam

entre culturas e até mesmo dentro da própria cultura, dificultando a possibilidade de definir um dos estados do objeto como autêntico.

3. INVESTIGAÇÃO HISTÓRICA DO ESPAÇO

De acordo com Muñoz Viñas, é imprescindível conhecer o objeto em seu valor historiográfico. Embora se apresente uma crítica aos conceitos clássicos, na prática metodológica, o conceito da instância histórica e estética defendida por Cesare Brandi no Restauro Crítico permanece. Diante disso, como primeiro passo para a proposta de requalificação da Praça Tiradentes em Ouro Preto/MG tem-se sua a investigação histórica.

3.1. História de Ouro Preto

A história do município de Ouro Preto começa com a ocupação de humana na Serra do Ouro Preto, ao início das primeiras explorações de jazidas, por exploradores (de princípio independentes) controlados pela Coroa Portuguesa. Constituída pela união dos arraiais de “Nossa Senhora da Conceição de Antônio Dias” e de “Nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto, a Vila Rica d’Albuquerque (futura Ouro Preto) se transformou junto à Vila de Nossa Senhora do Carmo, atual município de Mariana, nas duas primeiras vilas mineiras em 1711 (FONSECA, 2011).

A antiga Vila Rica de Albuquerque se converteu na sede da capital da nova capitaniade Minas Gerais em 1720 em virtude da sua prosperidade econômica e, posteriormente, elevada à Imperial Cidade Ouro Preto em 1823, título esse conferido por D. Pedro I logo após a Independência do Brasil. Esse nome é dado devido ao mineral presente na região, que tornava o ouro escuro por conta de uma camada de óxido de ferro que era depositada sobre ele. Depois de quase dois séculos de esplendor, Ouro Preto perde a posição de capital mineira, cuja sede foi transferida para o antigo Curral Del’Rey, arraial que posteriormente viria a se tornar a cidade planejada de Belo Horizonte. Interessante pontuar que Ouro Preto foi sede da Inconfidência Mineira, no qual a Província reivindicava independência frente a Coroa Portuguesa, tendo como um de seus líderes Joaquim José da Silva Xavier, conhecido com Tiradentes, que posteriormente teria um monumento em sua homenagem na Praça Tiradentes.

Dentre os títulos conferidos a Ouro Preto temos que ela foi a primeira cidade a

ser considerada Patrimônio Nacional, tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em 1938, por conta da relevância de seu conjunto arquitetônico e urbanístico. E em 1980, ela torna-se, Cidade Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO, fato esse que corrobora para a valorização da cidade na qual reforça-se o fato de Ouro Preto ser um centro histórico de relevância internacional. Contudo, é interessante notar que, apesar do tombamento ser um instrumento de preservação, ele é ineficiente para a preservação da paisagem que é dinâmica e incorpora valores intangíveis.

Analisando seus padrões de ocupação geográfica e sua morfologia urbana, observa-se um processo gradual de adaptação ao relevo montanhoso da região, fato esse característico da morfologia urbana portuguesa, na qual tem-se a mistura da morfologia vernacular e erudita, isto é, uma morfologia que segue as características físicas do espaço, mas ao mesmo tempo possui regularidades e ordenamento.

Ademais, em virtude da presença de diversos arraiais e de uma possível perda de controle do Estado, principalmente dos dois principais arraiais da vila, optou-se por consolidar um centro simbólico e cívico na vila, no qual a sede seria no então Morro de Santa Quitéria. Deste modo, começa a ser traçada a história da Praça Tiradentes, com a união dos dois arraiais, que será o local sede da força máxima política-administrativa nos períodos colonial e imperial de Minas Gerais (ARAÚJO, 2018).

3.2. História da Praça Tiradentes

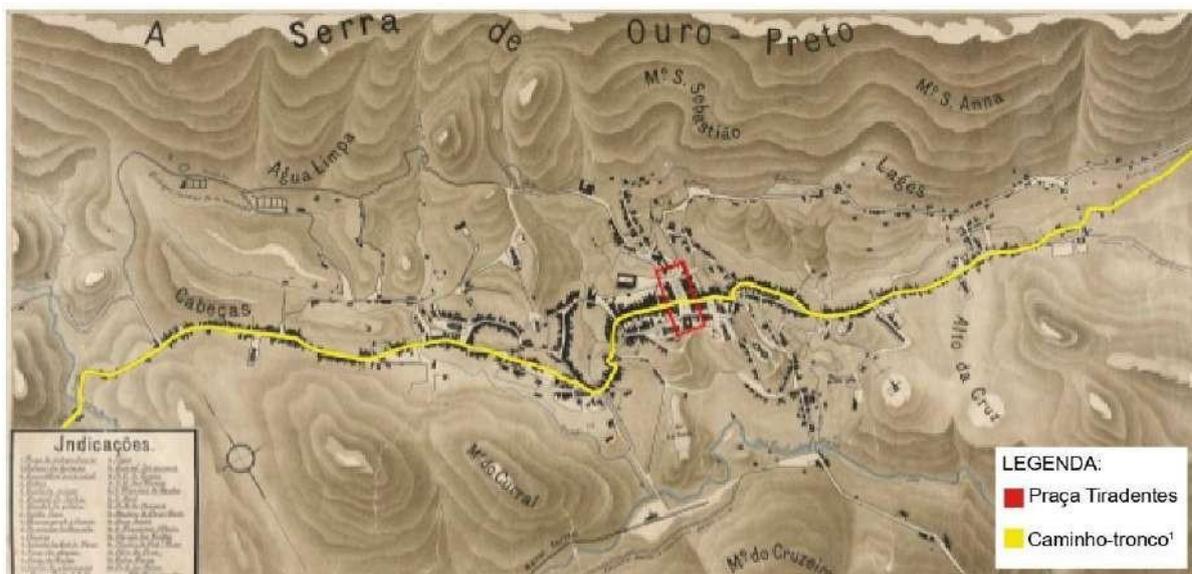
Como expressado anteriormente, a história da Praça Tiradentes começa com a necessidade da Coroa Portuguesa em designar um centro cívico para a vila que unisse os arraiais como forma de controlá-los e de também criar um local de neutralidade que diminuísse a rivalidade entre eles. Como marco de sua origem tem-se a instalação do primeiro Pelourinho em 1712, que nada mais era do que um esteio de madeira (ARAÚJO, 2018).

Estrategicamente localizada no Morro de Santa Quitéria, a Praça Tiradentes era a conexão entre as freguesias de Nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto e o de Antônio Dias, as duas maiores freguesias do local, e estava inserida no “caminho-tronco”¹, que nada mais era do que a estrada principal que ligava os arraiais da época

¹ termo utilizado pelo autor Sylvio Vasconcellos em sua obra “Vila Rica: Formação e desenvolvimento - Residências” (1956) para caracterizar o caminho referência que ligava os arraiais da época.

e que determinou a configuração da cidade de Ouro Preto no decorrer dos anos (VASCONCELLOS,1956). Interessante ressaltar que essa antiga estrada tronco atravessa transversalmente a Praça Tiradentes, como demonstra a figura 1.

Figura 1: Caminho-tronco e Praça Tiradentes em mapa de 1888.



Fonte: Biblioteca Nacional Digital Brasil. Modificado pela autora.

No decorrer de sua história, a Praça foi local de diversos edifícios político-administrativo, entre eles: a antiga Casa de Câmara e Cadeia (atual Museu da Inconfidência), a antiga Assembléia Provincial e do antigo Fórum (atualmente Centro Acadêmico da Escola de Minas), a Santa Casa de Misericórdia, a Capela de Santa Quitéria e o antigo Palácio dos Governadores (sede atual do Museu de Ciência e Técnica da Escola de Minas). Hoje, a Praça é sede da Câmara dos Vereadores, do escritório técnico do IPHAN, de vários comércios e outros serviços, notadamente de apoio turístico. Desta forma, percebe-se que a praça foi o local de maior força político-administrativa de Minas Gerais no período colonial e imperial e, mesmo não sendo mais o eixo de maior concentração de edifícios político-administrativos, ela ainda guarda os valores cívico-simbólicos, sendo uma forte centralidade para a cidade e também palco de manifestações e protestos populares de maior visibilidade. Ademais, a Praça não só é palco de protestos como também é palco de diversas manifestações culturais e eventos em geral, como demonstra a figura 2.

Figura 2: Protesto e manifestações culturais na Praça Tiradentes.



Em (A), manifestação na Praça Tiradentes que reivindica o fim da transferência da administração dos serviços de água e esgoto da cidade para a Saneouro, um consórcio de empresas privadas. Em (B), a celebração da Independência do Brasil e dos 100 anos da Semana de Arte Moderna. Em (C), Carnaval de 2019 de Ouro Preto. Em (D), apresentação teatral no Festival de inverno de Ouro Preto e Mariana de 2018.

Fonte: (A) Website do SINASEFE IFMG; (B) Jornal O Liberal; (C) Jornal Voz Ativa; e (D) Website do Flickr.

Com relação às transformações pelas quais a Praça passou temos então que um ano após a colocação do Pelourinho houve a necessidade de desobstruir algumas vias, que viriam a ser posteriormente as ruas Paraná e Conde de Bobadela, na qual foi preciso a demolição de algumas casas e ranchos que se encontravam nas encostas. Isso impactou diretamente no desenho da Praça, contribuindo para um fluxo melhor entre as conexões Praça-Pilar e Praça-Antônio Dias. Interessante pontuar que acredita-se que o primeiro morador oficial da Praça tenha se instalado no ano de 1714 (ARAÚJO, 2018).

A praça possuía inicialmente vários níveis distintos, conformados por muros de arrimo, pelo fechamento lateral pela Capela de Santa Quitéria de um lado, e no outro por uma rampa de acesso ao antigo Palácio dos Governadores, na época

comunicando-se diretamente com a praça sem a conformação e rampa de acesso atual e sem os jardins (Fig. 3a). Em seguida, observa-se na figura 3b fotografia feita em 1870, a inexistência dos platôs, indicando uma movimentação de terra que retificou o Morro de Santa Quitéria, a demolição da Capela de Santa Quitéria, a construção de uma rampa lateral de acesso ao Palácio dos Governadores, bem como a presença dos baluartes do Palácio já edificadas. Ademais, tem-se a presença da Assembleia Provincial e da Coluna Saldanha Marinho, instalada supostamente no ano de 1867, um ano após a denominação oficial da praça como “Praça da Independência” (VASCONCELLOS, 1974; ALVES et al. 2010). Interessante pontuar que até esse momento a praça teria sido conhecida como Praça de Villa Rica, Praça da Câmara e Largo do Palácio.

Figura 3a: Croqui da Praça Tiradentes, est. final do século XVIII.



Fonte: Acervo Público Mineiro Digital.

Figura 3b: Fotografia da Praça Tiradentes, 1870.



Fonte: Acervo do Museu da Inconfidência.

Na figura 4a, fotografia tirada entre o período de 1880 a 1894, observa-se a criação de um jardim gradeado na porção norte da praça, em frente ao Palácio dos Governadores, no qual, de acordo com a autora Alice Araújo (2018), supostamente por falta de uma gestão eficiente e de verba, foi sendo deteriorado e teve que ser removido em questão de poucos anos. Tal reforma indica uma alteração nas dinâmicas e fluxos da praça, diferenciando o perímetro de seu núcleo. Ademais, a partir da fotografia nota-se também a presença de capistranas, pavimentação que forma uma espécie de calçada, sendo assim responsável por delimitar o local do pedestre. Continuando as modificações e transformações feitas, percebe-se que a coluna Saldanha Marinho, que aparece na figura 4a, é retirada e inaugura-se o

monumento escultórico em homenagem a Tiradentes, em 21 de abril de 1894 (Fig. 4b), que veio a se consolidar como um dos principais marcos na paisagem ouropretana e atualmente sendo apropriado como banco.

Figura 4a: Jardim da Praça Tiradentes.

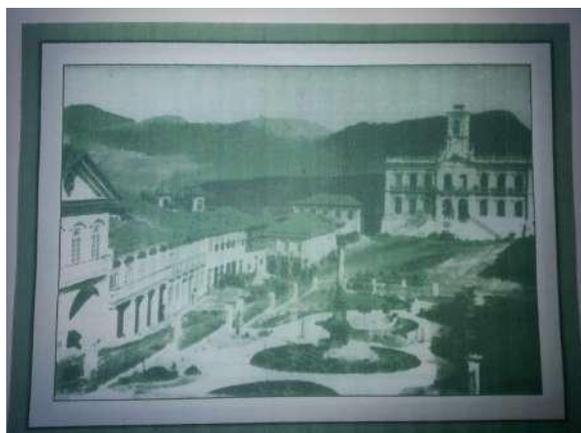


Figura 4b: Cerimônia de inauguração do monumento de Tiradentes na Praça, 1894.



Fonte: Acervo Público Mineiro Digital.

No início do século XX, a Praça é arborizada, e essa arborização dura em média 10 a 17 anos, sendo totalmente suprimida depois desse tempo. Interessante pontuar que não se tem registros detalhados dessa arborização, apenas algumas fotografias da época (Fig. 5a), em que se pode observar seu impacto paisagístico na praça. Observa-se também que a Praça Tiradentes contou com a presença de um coreto, como sugere a figura 5b.

Figura 5a: Presença de arborização na porção norte da Praça Tiradentes, 1921.



Figura 5b: Presença de coreto na porção norte da Praça Tiradentes.



Fonte: Biblioteca Nacional Digital.

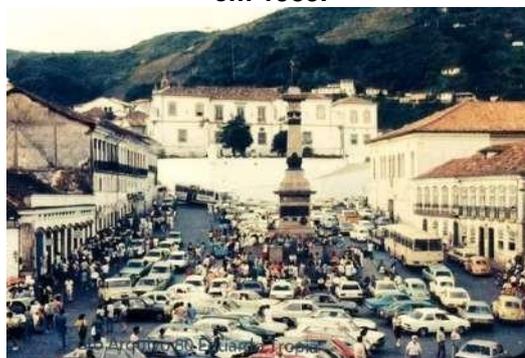
Com o surgimento e evolução do automóvel, em que este deixa de ser apenas um bem acessível para a elite e torna-se um meio de transporte popular, investimento feito pelos presidentes Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek no setor automobilístico, vemos que o automóvel passa a não somente a influenciar, como interferir no espaço público. Deste modo, vemos o surgimento de indícios de estacionamentos na Praça Tiradentes, tendo um notório aumento nos anos 50, no qual os espaços das vagas chegaram a ser demarcados no piso. Nas figuras 6a e 6b é possível observar a presença de estacionamento veicular na Praça Tiradentes no ano de 1980 e, 9 anos depois, o registro do adensamento de automóveis no local.

Figura 6a: Estacionamento veicular na Praça Tiradentes em 1980.



Fonte: Holston (2008).

Figura 6b: Registro do adensamento de automóveis presente na Praça Tiradentes em 1989.



Fonte: Tropea (1989).

A presença dos automóveis no local era tanta que a imagem da Praça começou a ser deteriorada, fazendo com que em 2008 a prefeitura da cidade implantasse um alteamento na pavimentação em frente ao Museu da Inconfidência, de modo a impedir que os veículos estacionassem e em 2014 a prefeitura proibiu definitivamente, sem reforma, o estacionamento de automóveis na Praça Tiradentes. Interessante pontuar que, antes desse alteamento feito, já havia rumores de que os estacionamentos na Praça seriam removidos, o que gerou um descontentamento da população (Fig. 7) fazendo com que, na época, o projeto não fosse executado.

Figura 7: Jornal de Ouro Preto, datado de 1982, em que se observa a publicação de uma possível proibição de estacionamentos na Praça Tiradentes.



Fonte: Biblioteca Nacional Digital Brasil.

Atualmente, a Praça, inserida em um contexto de crescimento espacial do município e do aparecimento de outros espaços públicos ao longo da história, ainda é o espaço público mais visado da cidade. Ela conta com uma extensa área de estacionamento na porção norte bem como um espaço caracterizado como praça seca na porção Sul, que restringe o acesso veicular e propicia e abriga eventos e manifestações culturais temporárias. Não há nenhum tipo de arborização e mobiliário e, por observação cotidiana, nota-se que ao longo das últimas décadas ela vem, na prática, se tornando uma espécie de grande rotatória, visto o alto fluxo de automóveis que por ela cruzam e do comportamento e objetivos de grande parte dos indivíduos a pé, meramente de passagem. Esse cenário gera uma disputa espacial de pedestres e veículos, como pode ser observado na figura 8.

Figura 8: Praça Tiradentes atual, retratando a disputa espacial entre pedestres e veículos.



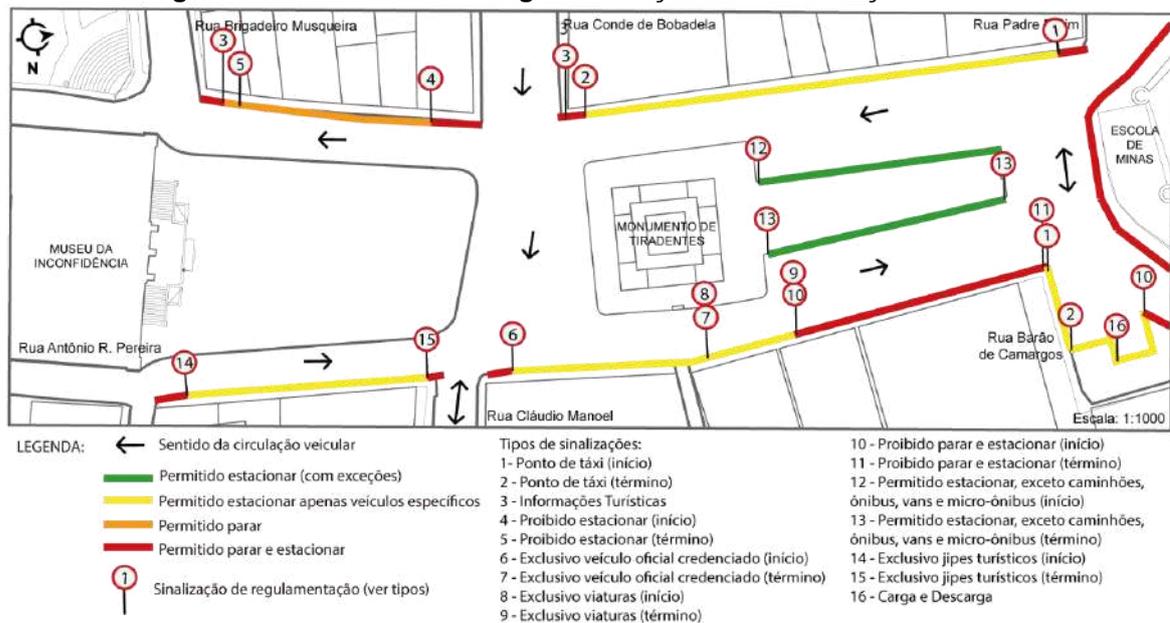
Fonte: Acervo fotográfico da autora.

4. DIAGNÓSTICO DA PRAÇA TIRADENTES

4.1. Metodologias

Para propor um projeto de requalificação adequado para a Praça Tiradentes de Ouro Preto/MG é necessário, primeiramente, um levantamento do sentido do fluxo veicular, da sinalização vertical e das dimensões dos trechos com paradas e estacionamentos regulamentados existentes no espaço (Fig. 9).

Figura 9: Levantamento de regulamentação viária da Praça Tiradentes.



Fonte: Elaborado pela autora.

Nela observa-se que a praça possui, considerando a dimensão de uma vaga forma em via pública (2,5 x 5m) a cada 1 veículo estacionado de forma perpendicular à via, o total de 4 vagas de parada, 24 vagas de estacionamento para veículos, exceto veículos de carga e transporte, 4 vagas de estacionamento exclusivas para jipes turísticos, 1 vaga exclusiva para viatura (considerando que a mesma possui 6 metros de comprimento), 4 vagas para veículos oficiais credenciados, 1 vaga de carga e descarga e 14 vagas de estacionamento exclusivas para o serviço de táxi, na qual 2 delas não são utilizadas, tornando-se áreas de estacionamento irregular de veículos particulares, como demonstra a figura 10.

Figura 10: Estacionamento irregular na Praça Tiradentes/MG.



Fonte: Acervo fotográfico da autora.

Após essa etapa, têm-se um estudo acerca de todos os usos e atividades existentes no espaço, sejam elas estacionárias ou dinâmicas, bem como uma análise dos fluxos de automóveis e das próprias condições físicas da Praça relacionadas à segurança, acessibilidade, conforto, entre outros. Para embasar esse estudo, utilizou-se a obra “How to study public life” (2013) dos autores Jan Gehl e Birgitte Svarre, em que se tem uma coletânea de estudos embasados em métodos, técnicas e interações sociais que são aplicadas nos espaços públicos de forma a levantar todos os problemas existentes, seja através de anotações e/ou observações para que, por fim, melhore a vitalidade desses espaços.

A primeira metodologia utilizada na investigação acerca da Praça Tiradentes, e que foi instrumento de todas as outras posteriores, foi a utilizada no estudo “Street ballets on film” feito por William H. Whyte entre os anos de 1971 e 1980 em Nova Iorque, nos Estados Unidos. Esse estudo consistia em fazer várias imagens sequenciais do local, de modo a registrar pequenos momentos do cotidiano como forma de providenciar informações acerca do modo com que os usuários se utilizavam do espaço, para que esse pudesse, em seguida, avaliar questões como qualidade e necessidades do local. Whyte destaca que muitas das ações captadas não poderiam ser registradas caso fossem feitas apenas através de uma única fotografia, visto que o importante seria captar a forma com que os indivíduos se apropriam do espaço bem como as ações que eles realizam nele, visto que essas ações são as responsáveis por indicar muitas vezes as deficiências e demandas do local.

Aplicando-a no contexto da Praça Tiradentes, em que temos uma dimensão

territorial significativa e uma multiplicidade de atividades que geram um grande número de detalhes, foi necessário adaptar tal metodologia. Logo, utilizou-se filmagem ao invés de uma sequência de imagens, com duração de quinze minutos, feitas a partir da rampa de acesso da Escola de Minas e da entrada do Museu da Inconfidência, pontos de observação privilegiados por seus níveis mais elevados em relação à praça. Os dias da semana e horários escolhidos levaram em consideração a necessidade de captura de momentos e dinâmicas distintas. Portanto, os levantamentos foram realizados:

- Sexta-feira às 11:30, no qual esperava-se registrar dinâmicas locais frente ao funcionamento de diversos serviços urbanos, em horário comercial;

- Sexta-feira às 17:00, no qual também se esperava o registro de dinâmicas locais, porém com influência parcial ou inexistente de serviços urbanos fora do horário comercial;

- Domingo às 11:30, em que o objetivo principal era registrar as dinâmicas frente à atividade turística.

É válido ressaltar que foi considerado o mesmo tipo de observação durante o período noturno, no intuito de evidenciar os possíveis impactos da qualidade da iluminação e da sensação de insegurança na circulação e apropriação da praça. Contudo, tal ação não foi executada até o momento dada as limitações dos recursos e instrumentos utilizados pela pesquisa.

Como serviços urbanos considera-se comércios de todos os tipos, agências bancárias, prédios administrativos, entre outros, com potencial de atratividade para os moradores locais.

Com relação às atividades estacionárias e dinâmicas, outras duas metodologias, atreladas a metodologia de filmagem, foram utilizadas. Ambas as metodologias também foram escolhidas a partir da leitura do “How to Study Public Life” (2013), sendo que a metodologia ligada às atividades estacionárias está embasada na pesquisa feita por Jan Gehl com um grupo de estudos da Escola de Arquitetura da Universidade de Melbourne, Austrália no ano de 1976 chamado “The importance of front yards”, em que o estudo feito pelos alunos consistia em mapear e relatar as diferentes atividades de lazer que existiam nos jardins em frente as casas e edifícios. Esse estudo era feito durante o dia e em clima bom (pelo fato de ser a condição propícia para as atividades fora de casa) e tinha um ‘diary method’, ou seja, um diário que descrevia as atividades no ambiente com anotações sobre o tempo de duração

delas. No caso da Praça Tiradentes, o 'diary method' registrou as atividades que ocorreram a partir de dois minutos de sua predominância nas filmagens, visto que o espaço possui um alto dinamismo. Algumas das atividades registradas foram indivíduos conversando na qual eles podiam estar de pé, sentados ou até mesmo apoiados em uma superfície de apoio (que no caso eram as paredes dos edifícios).

Ademais, com relação à investigação acerca das atividades dinâmicas da Praça inspirou-se no estudo "100-meter street; 100-meter square" feito por Kristian Skaarup e Birgitte Svarre, em Copenhague - Dinamarca, em 2011. Neste estudo as cidades são divididas em duas óticas: espaços de movimento e espaços de permanência, no qual o objetivo é analisar o tempo de movimento gasto pelos pedestres para se mover no espaço público. Como forma de investigação, os alunos mediram 100 metros tanto da praça quanto da rua e cronometraram o tempo gasto pelos indivíduos que ali circulavam para percorrer essa metragem a partir de um cronômetro, de modo a comparar posteriormente esses tempos. Para o estudo da Praça Tiradentes considerando o alto fluxo de pedestres que ela possui, considerou-se a observação da filmagem e as tendências dos pedestres, ou seja, foram criadas zonas de fluxo a partir da análise das repetições feitas pelos indivíduos que caminhavam no espaço.

Como última metodologia tem-se o estudo de fachadas ativas e passivas presentes no espaço, metodologia de Gehl (2013) para classificação dos tipos de fachadas, na qual se analisou os perfis das ruas as categorizando em: ativas, convidativas, mistas, monótonas ou inativas. Gehl (2013) propõe essa metodologia para avaliar a qualidade do espaço urbano e sugere que a análise seja feita em um intervalo de 100m, examinando a quantidade de aberturas, detalhes arquitetônicos e variação de função dos edifícios. Desses aspectos, utilizou-se apenas os três primeiros devido à configuração arquitetônica existente. Foram consideradas ativas o conjunto de pequenas unidades com muitas aberturas, variedade de funções, predominância de articulação vertical, nenhuma unidade cega e poucas passivas; convidativas as que possuem unidades relativamente pequenas, algumas variações de funções e poucas unidades cegas e passivas; mistas as que possuem unidades grandes e pequenas, certa variedade de funções e poucas unidades passivas e cegas; monótonas as com grandes unidades e poucas aberturas, variação de função quase inexistente, muitas unidades cegas ou desinteressantes; e inativas as que possuem grandes unidades com poucas ou nenhuma abertura, nenhuma variação de função e unidades passivas ou cegas. Essas foram, portanto, todas as metodologias

utilizadas nesse trabalho como forma de auxiliar no diagnóstico atual do espaço, de modo que, a posteriori, obtenha-se um projeto de requalificação eficiente para a Praça Tiradentes.

4.2. Resultados obtidos

Com relação aos levantamentos feitos acerca das atividades estacionárias, elaborados a partir da metodologia de Gehl (2013), têm-se o total de três mapas (figuras 11, 12 e 13). No primeiro mapa, feito a partir das filmagens da sexta-feira no horário das 11:30-11:45h, percebe-se que os indivíduos que permanecem na Praça Tiradentes na porção sul em pé são, em sua maioria, guias turísticos que abordam pessoas que caminham pelo local. Vê-se também uma certa quantidade de indivíduos nas calçadas conversando e algumas pessoas conversando sentadas e em pé na área leste do monumento de Tiradentes. Acredita-se que um dos possíveis fatores para tal posicionamento é o sombreamento do espaço, visto que nesse horário a incidência solar predomina sobre toda a Praça, que em virtude da altimetria e do posicionamento dos edifícios cria-se um certo sombreamento nas calçadas bem como no monumento.

Figura 11: Levantamento de campo das atividades estacionárias de sexta-feira às 11:30.

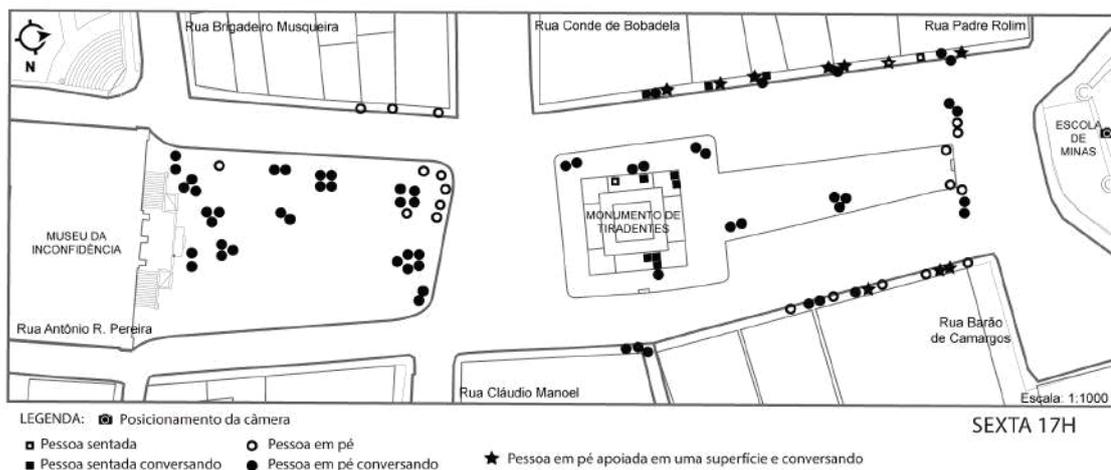


Fonte: Elaborado pela autora.

Em seguida, tem-se o levantamento das atividades estacionárias que também foi feito baseado na filmagem de sexta-feira, porém com horário distinto, das 17:00-17:15h. Nesse levantamento observa-se um número maior de pessoas comparado ao levantamento anterior no espaço como um todo, bem como uma predominância de

guias turísticos e turistas na porção sul. Ademais, vê-se uma grande quantidade de grupos de indivíduos conversando na calçada que liga as ruas Conde de Bobadela e Padre Rolim, na qual as motivações para tal interação são a presença do ponto de táxi, em que muitos dos taxistas ali presentes saem de seus veículos para conversarem enquanto esperam passageiros, e os serviços alimentícios encontrados nesta fachada considerada ativa.

Figura 12: Levantamento de campo das atividades estacionárias de sexta-feira às 17 horas.



Fonte: Elaborado pela autora.

Por fim, tem-se o mapa do levantamento de domingo feito a partir da filmagem desse dia das 11:30-11:45h. Nele observa-se uma alta concentração de indivíduos nas calçadas próximas à rua Cláudio Manoel conversando, tanto em pé quanto encostados nas paredes das edificações. Interessante pontuar que em virtude da dimensão reduzida da calçada muitos dos indivíduos registrados encontravam-se nas beiradas da faixa de rolamento.

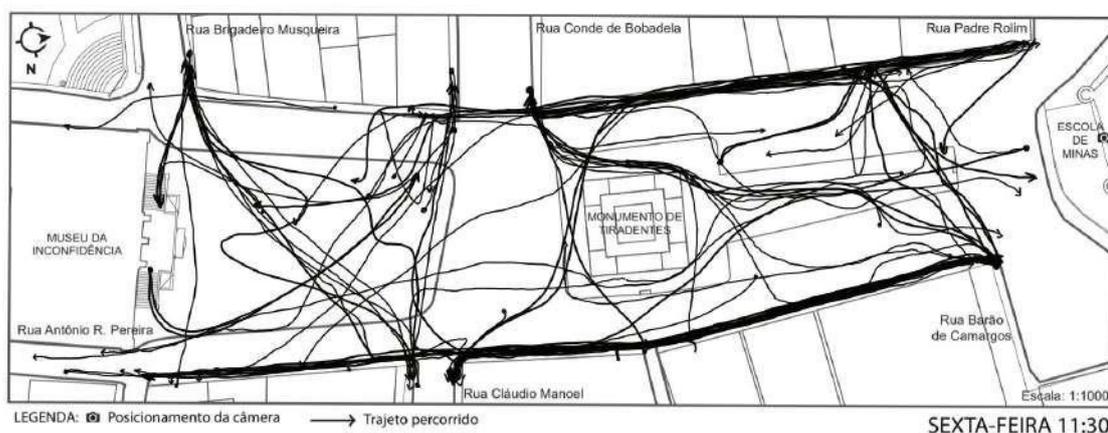
Figura 13: Levantamento de campo das atividades estacionárias de domingo às 11:30.



Fonte: Elaborado pela autora.

Com relação ao levantamento das atividades dinâmicas de pedestres na Praça Tiradentes, elaborados a partir da metodologia de Skaarup & Svarre (2013), tem-se o primeiro mapa (Fig. 14), feito a partir das filmagens da sexta-feira, no horário das 11:30-11:45h. Nele observa-se que existe um deslocamento intenso das calçadas da porção norte da praça, por conta dos intensos serviços urbanos ali presentes, bem como o cruzamento de indivíduos em muitos pontos da praça, sem uma lógica ou hierarquia claras, indicando a deficiência de locais formais de travessia de pedestres.

Figura 14: Levantamento de campo das atividades dinâmicas de sexta-feira das 11:30 às 11:45h.

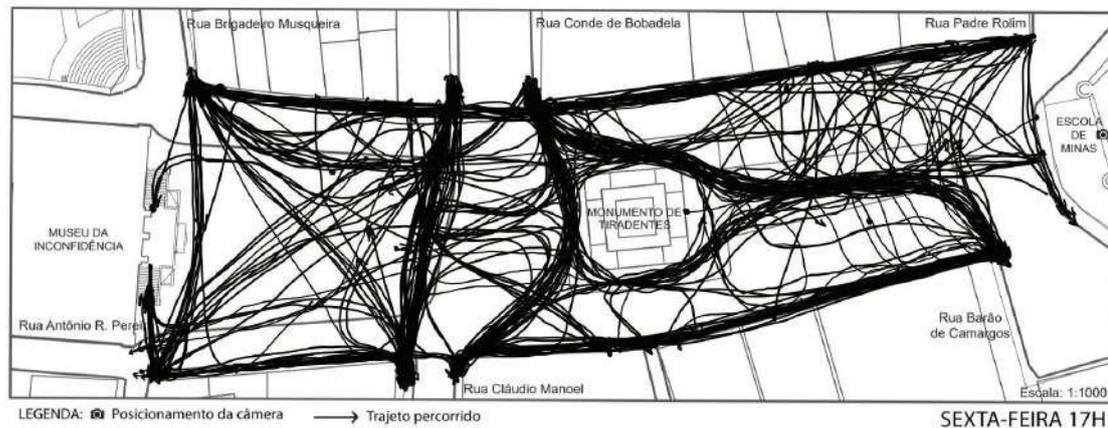


Fonte: Elaborado pela autora.

Logo em seguida, realizou-se o levantamento das atividades dinâmicas baseado na filmagem de sexta-feira, porém com horário distinto, das 17:00 às 17:15h (Fig. 15). Nele identifica-se maior equilíbrio na distribuição dos fluxos em ambas as porções da

praça, devido a dois movimentos pendulares característicos desse horário: Centro-São Cristóvão e Centro-Morros, e os trajetos em direção aos pontos de ônibus das redondezas.

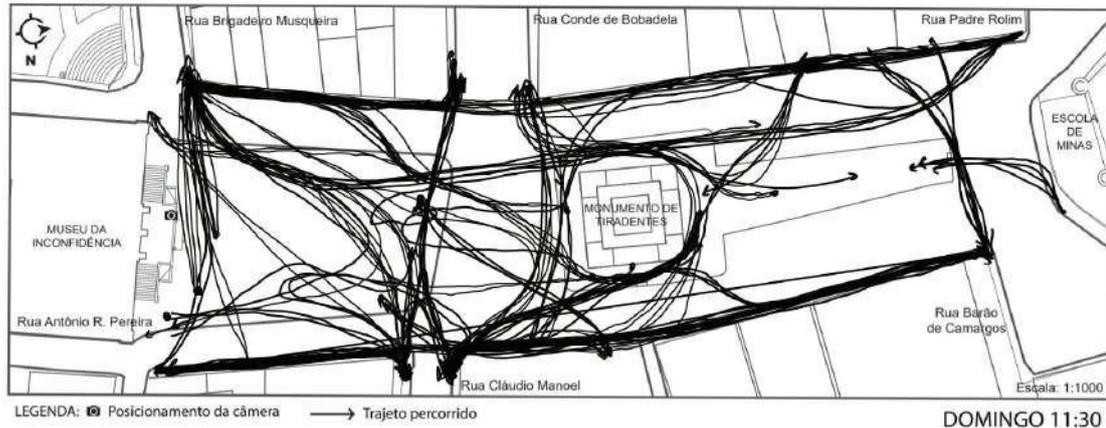
Figura 15: Levantamento de campo das atividades dinâmicas de sexta-feira das 17:00 às 17:15h.



Fonte: Elaborado pela autora.

Já no último levantamento, feito no domingo das 11:30 às 11:45 (Fig. 16), observou-se um fluxo maior no canteiro central da porção sul, talvez por sua proximidade e visão privilegiada do Museu da Inconfidência para fotografias (na filmagem evidenciou-se muitos turistas parando momentaneamente para registrar tais fotografias). Além disso, esse canteiro também colabora para o acesso da Igreja Nossa Senhora do Carmo, local muito visitado por turistas. Interessante ressaltar que, por conta do posicionamento do *smartphone*, não foi possível capturar todos os fluxos existentes na porção norte da praça, próximo à Escola de Minas, visto que a altura posicionada a partir do hall de entrada do Museu da Inconfidência contribuiu para que o Monumento de Tiradentes bloqueasse parcialmente o campo de visão.

Figura 16: Levantamento de campo das atividades dinâmicas de domingo das 11:30 às 11:45h.



Fonte: Elaborado pela autora.

Em seguida, tem-se os levantamentos de fluxo de veículos feitos também a partir das filmagens, cujo modelo base encontra-se no apêndice 1. Primeiramente, analisou-se todos os tipos de veículos que passaram pela Praça Tiradentes, em que se considerou as seguintes divisões: veículo particular (VP): os carros e motocicletas; veículos de carga (VC): caminhões, vans e carros que carregavam produtos como vidros, tambores, entre outros; veículos de turismo (VT): jardineiras; transporte comunitário (TC): ônibus; e veículos de serviço (VS): viaturas, ambulâncias e afins. Em seguida foram analisados todos os caminhos percorridos por todos esses veículos no qual obteve-se o total de 28, sendo nomeados pelas letras do alfabeto em maiúscula de A à W e também a letra “a” do alfabeto em minúscula, que podem ser observados na figura 17, que condensa todos os trechos.

Figura 17: Levantamento geral de trechos percorridos por veículos na Praça Tiradentes.



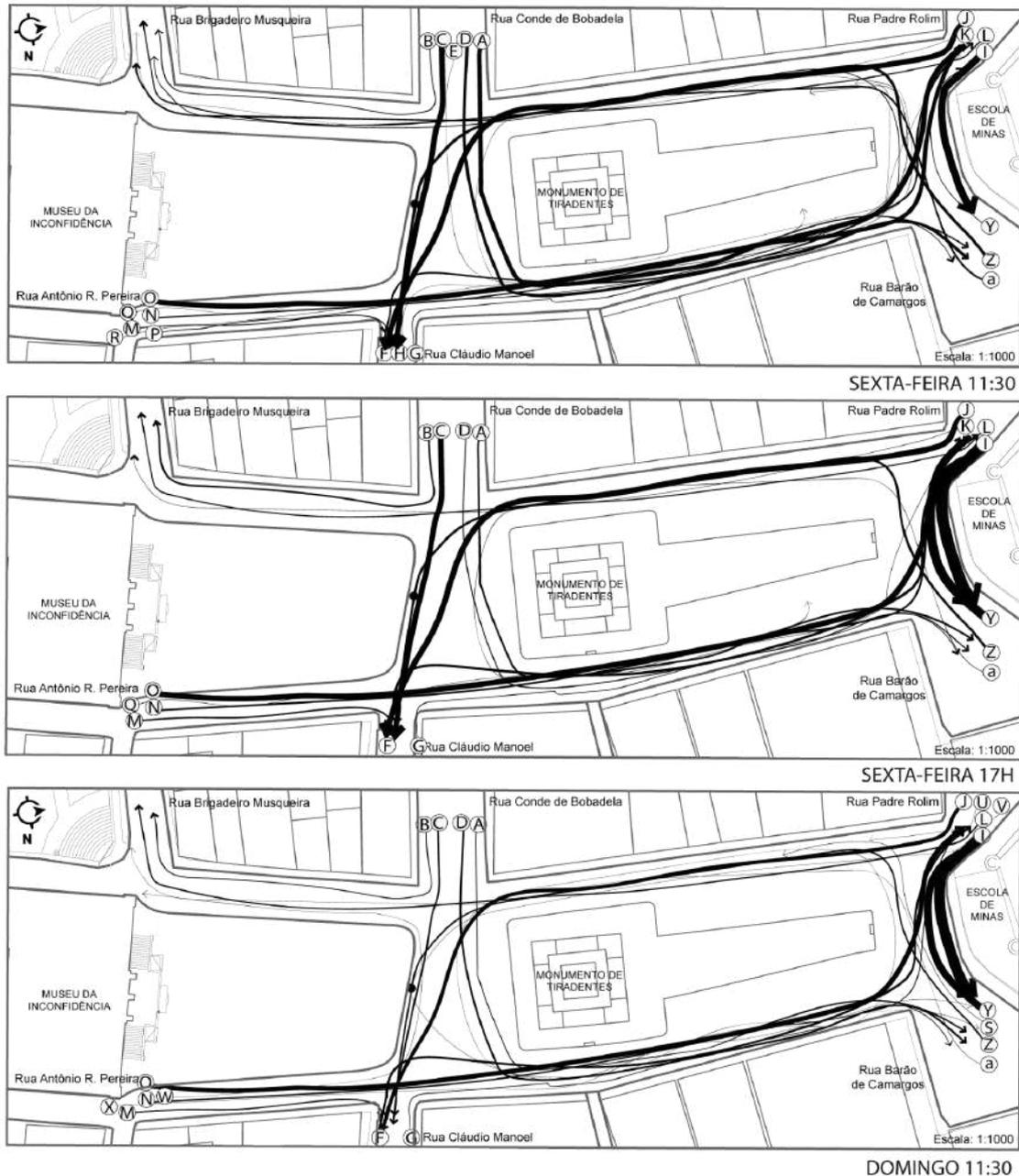
Fonte: Elaborado pela autora.

Esse levantamento constatou a grande circulação de automóveis cruzando a Praça, principalmente advindos das ruas Antônio R. Pereira e Padre Rolim. Ademais, tem-se o registro das paradas informais em alguns trechos, como no alteamento da porção sul entre as ruas Conde de Bobadela e Cláudio Manoel, feito pelos táxis-lotações e por caminhão de carga e descarga, demonstrando a necessidade de se pensar em áreas de parada para ambos os veículos.

A partir dos trechos percorridos e da classificação dos tipos de veículos tem-se então a quantificação dos automóveis que percorreram a Praça Tiradentes no período de quinze minutos, que pode ser observado no apêndice 2.

Em seguida, foi feita a análise da intensidade de fluxo de cada um dos trechos estudados, que pode ser verificado na figura 18, na qual a cada dois veículos contabilizou-se 0,01mm de espessura.

Figura 18: Levantamento de intensidade de fluxo veicular na Praça Tiradentes, por dia e horário levantados.



Fonte: Elaborado pela autora.

Percebeu-se a partir desse levantamento que as intensidades de fluxo veicular nas sextas-feiras são mais parecidas se comparadas a de domingo. Na sexta-feira, no horário das 11:30, tem-se um fluxo alto partindo da Rua Padre Rolim, via coletora que comunica a praça com a rodoviária, a saída para Belo Horizonte e muitos bairros populosos, e também da Rua Conde de Bobadela, uma das principais ruas comerciais do centro histórico. Na sexta-feira às 17 horas, a demanda advinda da Rua Padre Rolim continua alta, porém a intensidade nos trechos em que a Rua Barão de

Camargos é o ponto de partida diminui se comparada ao mesmo dia no período matutino. A Rua Barão de Camargos é uma outra via coletora importante da cidade, que a conecta com a cidade vizinha, que no caso é Mariana, e com muitos bairros populosos da cidade. Já no domingo às 11:30, observou-se a constância do fluxo intenso advindo da Rua Padre Rolim, o que pode estar relacionado com o aumento do fluxo de turistas vindo da capital, e uma redução ainda maior da intensidade do fluxo vindo da Rua Barão de Camargos.

A partir da análise de fluxo anterior, construiu-se um mapa geral da intensidade total de fluxos (Fig. 19), que serviu de base para compreender as demandas espaciais dos automóveis que circulam pela Praça.

Figura 19: Levantamento geral de intensidade de fluxo veicular na Praça Tiradentes.



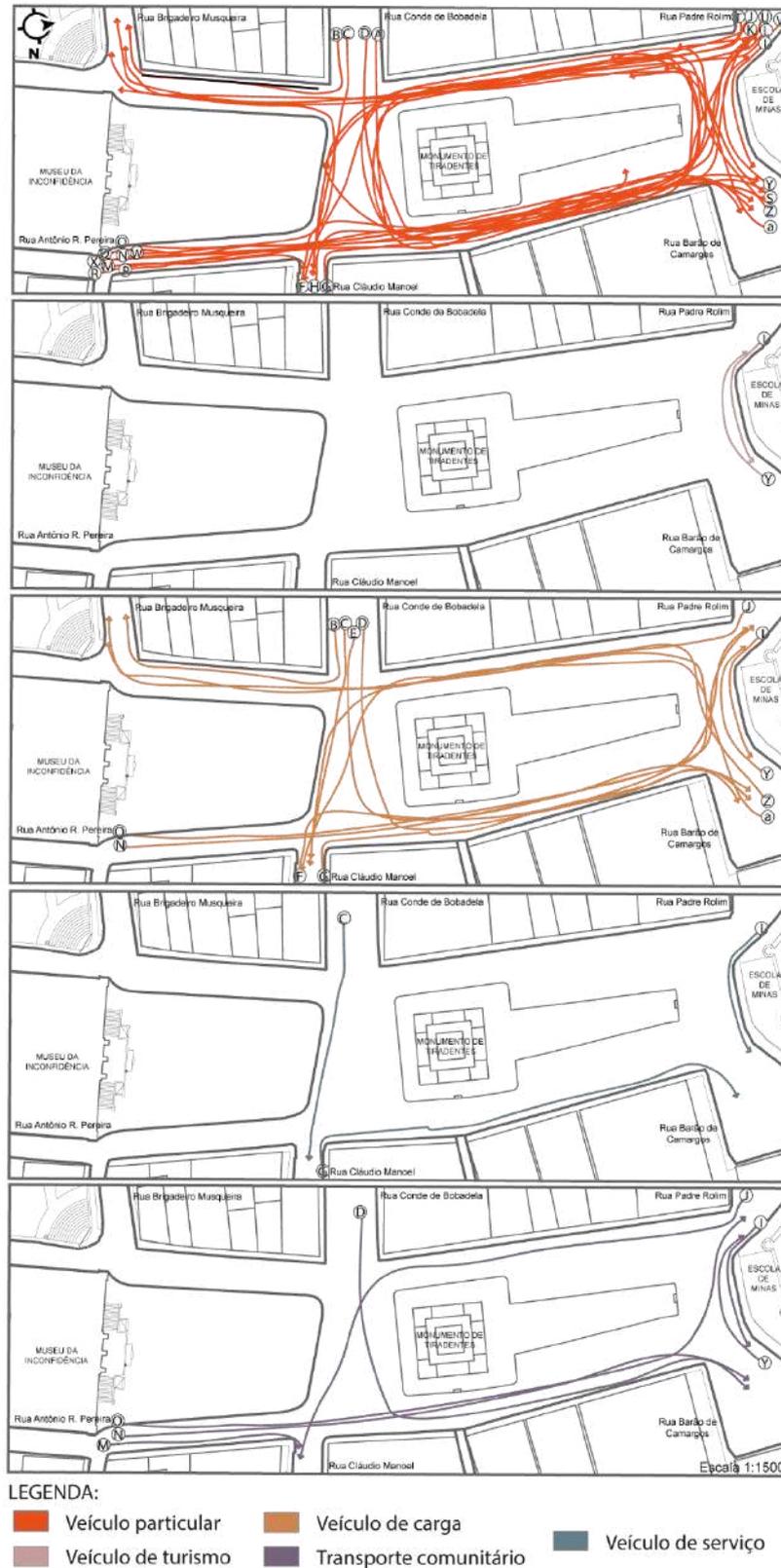
Fonte: Elaborado pela autora.

A imagem acima revelou que o maior fluxo veicular da Praça Tiradentes provém da Rua Padre Rolim, seguido da Rua Conde de Bobadela e Rua Antônio R. Pereira. Notou-se também que o trecho viário que circunda o monumento de Tiradentes acaba se configurando em uma grande rotatória, tendo demandas por todos os lados e direções.

A seguinte classificação foi feita a partir do tipo de veículo que cada trajeto contempla (Fig. 20). A classificação foi feita com o intuito de melhor compreender as dinâmicas de circulação veicular, atrelada à funcionalidade de cada trecho da praça e a demanda por acesso direto a veículos. Entender cada especificidade das dinâmicas de acesso veicular contribui para algumas tomadas de decisões frente à futura requalificação do espaço, desde pequenas intervenções como inserção de sinalização reguladora até grandes como auxiliar na definição da largura adequada da faixa de rolamento para cada tipo de veículo que circula pelo local, bem como as

demandas que eles exigem como área de parada, carga e descarga, entre outros.

Figura 20: Levantamento de trechos percorridos, por classificação veicular.



Fonte: Elaborado pela autora.

Com relação ao estudo de fachada, além da observação também foram tiradas fotografias das fachadas que circundam a Praça Tiradentes de modo a classificá-las posteriormente. Interessante pontuar que esse estudo se complementa com o levantamento das atividades estacionárias, visto que as fachadas mais atrativas tinham como tendência fazer com que os indivíduos permanecessem por mais tempo em suas proximidades. O estudo começou na fachada leste da porção sul (Fig. 21), que foi classificada como fachada ativa em virtude de não possuir unidade cega e passiva, ter muitas aberturas e possuir uma variedade de funções. Considerando da esquerda para a direita, encontramos as seguintes funções: sorveteria, pousada, duas joalherias, cachaçaria, joalheria, residência, loja de artesanato, agência de turismo e cafeteria.

Figura 21: Estudo da fachada sudeste (SE) da Praça Tiradentes, entre as ruas Conde de Bobadela e Brigadeiro Musqueira.



Fonte: Acervo fotográfico da autora e PLUS ULTRA.

Na fachada leste da porção norte (Fig. 22), consideramos a fachada como ativa, de acordo com a metodologia de Gehl (2013), visto que temos nelas a presença de várias aberturas que abrigam funções variadas. Nessa fachada encontra-se, da esquerda para a direita, loja de artesanato, duas joalherias, pousada, outra loja de artesanato, restaurante, residência, padaria, outro restaurante, bar e agência bancária. Observa-se que há uma predominância maior na oferta de comércio e serviços para o público local, se comparada com as outras fachadas da praça Tiradentes. De acordo com o levantamento de atividades estacionárias e com o de fluxo veicular, observa-se também nesse trecho maior conflito entre usuários.

Figura 22: Estudo da fachada nordeste (NE) da Praça Tiradentes, entre as ruas Conde de Bobadela e Padre Rolim.



Fonte: Acervo fotográfico da autora e PLUS ULTRA. Modificado pela autora.

Em seguida, foram analisadas as fachadas em direção à oeste da Praça Tiradentes. No estudo da fachada oeste da porção norte (Fig. 23), a fachada foi classificada como mista em virtude de apresentar unidades grandes e pequenas com poucas unidades cegas e com uma certa variação de função que, considerando da esquerda para a direita, são: Centro Acadêmico da Escola de Minas que abriga uma loja de artesanato e uma cervejaria, museu do IPHAN, Casa da Câmara, Centro Cultural e posto de informações turísticas e loja/livraria/cafeteria. Interessante pontuar que esses usos que foram observados e posteriormente registrados possuem um caráter mais restrito ou até mesmo controlado em termos de acesso (entrada e saída de indivíduos).

Figura 23: Estudo da fachada noroeste (NO) da Praça Tiradentes, entre as ruas Barão de Camargos e Claudio Manoel.



Fontes: Acervo fotográfico da autora e PLUS ULTRA. Modificado pela autora.

Depois tem-se o estudo da fachada a oeste da porção sul da Praça Tiradentes (Fig. 24), que foi classificada como inativa por possuir grandes unidades com poucas

aberturas e que apresenta a única função de joalheria.

Figura 24: Estudo da fachada sudoeste (SO) da Praça Tiradentes, entre as ruas Conde de Bobadela e Padre Rolim.



Fontes: Acervo fotográfico da autora e PLUS ULTRA. Modificado pela autora.

Por fim, tem-se as duas fachadas nas extremidades sul e norte da Praça Tiradentes. A fachada norte foi classificada como inativa, visto que apresenta apenas a Escola de Minas, sendo assim temos então uma grande unidade com monofunção e ainda com uma abertura que, por observação, se encontra inativa. Já a fachada sul, que abriga o Museu da Inconfidência, foi classificada como monótona porque apesar de ter apenas uma grande unidade com monofunção como a fachada norte, ela conta com uma abertura maior em termo de vitalidade, na qual observa-se um fluxo significativo de indivíduos entrando e saindo da edificação.

Por último, tem-se o desenvolvimento de uma síntese gráfica dos problemas atuais da Praça Tiradentes a partir das filmagens feitas e das três distintas análises. O primeiro problema encontrado foi relacionado às calçadas, que nada mais são do que o espaço de trânsito de pedestres. Pelas filmagens observa-se que por ela possuir uma dimensão pequena ela não comporta um número satisfatório de pedestres, fazendo com que esses tenham que “avançar” a faixa de rolamento (Fig. 25) para poder continuar seu percurso, colocando em risco a vida desses indivíduos. Interessante pontuar que esse tipo de situação é repetitivo, principalmente nas calçadas da porção norte da Praça.

Figura 25: Pedestres “avançando” a faixa de rolamento na Praça Tiradentes.



Fonte: Acervo fotográfico da autora.

Ademais, observou-se que não há acessibilidade nas calçadas, ficando esta restrita a rampas de acesso aos canteiros centrais (figura 26). Interessante pontuar que diante da dimensão da rampa da porção sul, acredita-se que essa também atende a veículos.

Figura 26: Localização das rampas de acesso na Praça Tiradentes.

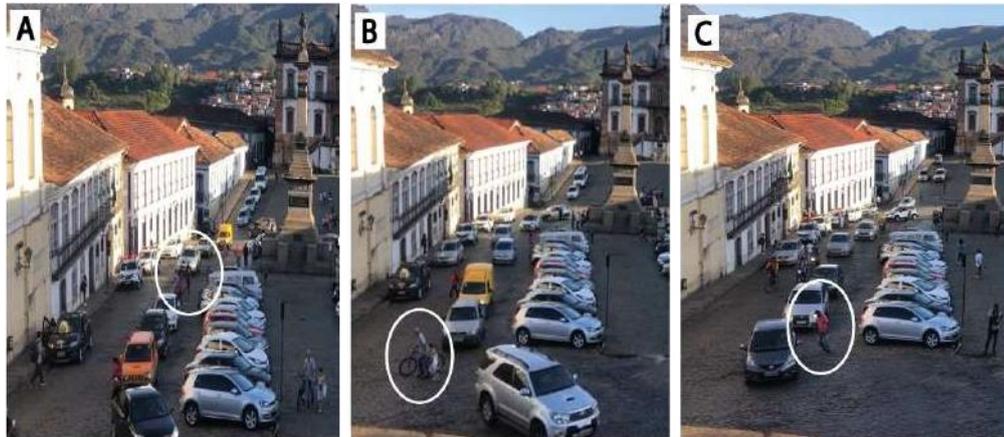


Fonte: Acervo fotográfico da autora.

Outro problema levantado pela filmagem foi a falta de locais exclusivos de travessia de pedestres. Observa-se ao longo de toda a filmagem que os pedestres atravessam as ruas em locais distintos e que geralmente geram riscos, como pode ser observado na figura 27, em que (A) nota-se a travessia de pedestres no meio da faixa de rolamento entre carros; (B) têm-se a travessia de pedestres na extremidade

da via; e (C) observa-se a travessia entre carros de um indivíduo com mobilidade reduzida.

Figura 27: Travessia de pedestres na Praça Tiradentes.



Fonte: Acervo fotográfico da autora, através de *frames* da filmagem original do levantamento de campo.

Percebeu-se também o estacionamento irregular de veículos em diversos pontos da Praça. Frequentemente foi notado o estacionamento de veículos em fila dupla, bem como o estacionamento de carga e descarga em local proibido (Fig. 28). O estacionamento no local diminui a visibilidade e o espaço disponível para a circulação, travessia e apropriação dos usuários a pé.

Figura 28: Estacionamento irregular em fila dupla e de carga e descarga na Praça Tiradentes.



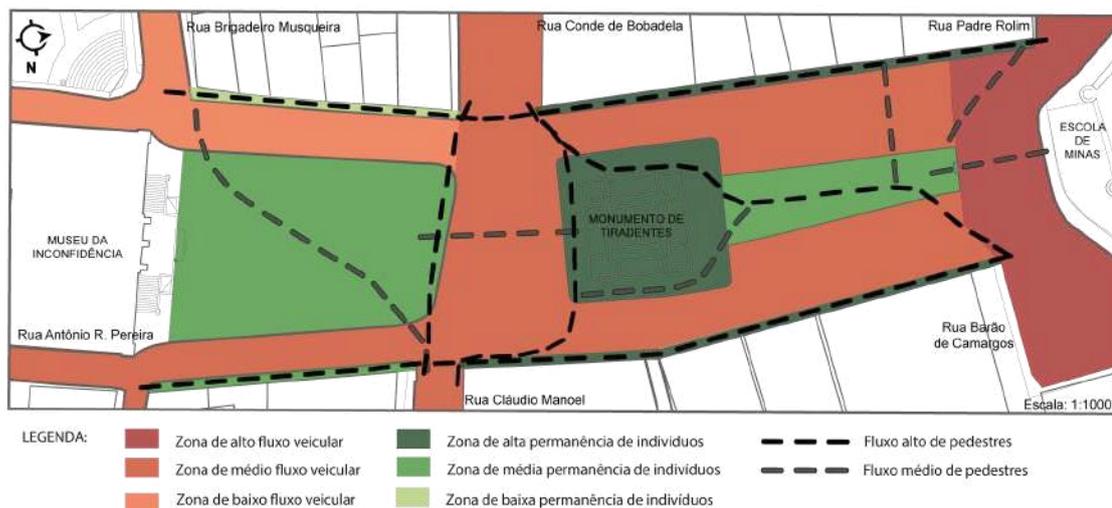
Fonte: Acervo fotográfico dos autores, através de *frames* da filmagem original do levantamento de campo.

Perante todos os levantamentos e análises feitas, elaborou-se um mapa-síntese (Fig. 29) que compila as zonas de permanência e de circulação veicular e o fluxo

pedonal na Praça, de acordo com suas intensidades registradas.

Nele identificamos as disputas espaciais entre o automóvel e os pedestres que ocorrem ao longo de todas as travessias feitas pelos indivíduos. Há disputa também entre os pedestres parados e em movimento, principalmente nas calçadas da porção norte da praça, indicando a necessidade de mecanismos como alargamento de calçadas no local para um maior conforto cotidiano e até mesmo por segurança.

Figura 29: Mapa-síntese das tendências da Praça Tiradentes.



Fonte: Elaborado pela autora.

5. PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA TIRADENTES

5.1. A proposta

Os objetivos do projeto de requalificação da Praça Tiradentes são:

- 1) Propor um projeto de requalificação da praça que respeite os valores simbólicos e historiográficos do espaço, embasando-se nos conceitos fundamentais da Teoria Contemporânea da Restauração;
- 2) Reduzir a disputa espacial entre pedestres e veículos, removendo o maior número possível de vagas de estacionamento na praça que serão posteriormente direcionadas à sede do Corpo de Bombeiros de Ouro Preto de acordo com a Prefeitura Municipal de Ouro Preto, permitindo somente vagas para fins de parada rápida, a vaga exclusiva da Guarda Municipal e dos indivíduos com deficiência ou mobilidade reduzida de forma a proporcionar maior acessibilidade;

- 3) Transformar as vias existentes em vias compartilhadas, ou seja, vias que não possuem nítida separação entre o espaço de veículos e pedestres, de forma a priorizar o pedestre e incentivar a redução da velocidade veicular, garantindo maior segurança para mobilidade pedonal;
- 4) Aumentar e garantir a permanência e apropriação dos indivíduos na praça a partir da inserção de mobiliários urbanos bem como a concessão aos comércios existentes de áreas destinadas à mobiliários móveis;
- 5) Criar travessia em nível de forma a proporcionar uma melhoria da circulação de pedestres em frente a Escola de Minas, incentivando a redução da velocidade veicular e criando uma caminhabilidade mais inclusiva;
- 6) Proporcionar maior acessibilidade no espaço à partir da escolha apropriada da pavimentação gerando caminhos que permitem o acesso a distintos pontos da praça;
- 7) Garantir uma maior segurança e apropriação na Travessa do Pilão através de melhorias na iluminação e inserção de mobiliário urbano;
- 8) Realocar o ponto de táxis da Praça Tiradentes para a fachada posterior do Museu da Inconfidência de forma a diminuir a disputa espacial existente entre os veículos e os pedestres, bem como qualificar a zona próxima ao serviço de táxi a fim de proporcionar maior qualidade do espaço para o serviço prestado;
- 9) Criar um caminho fluído que proporcione uma conexão Praça Tiradentes - Museu da Farmácia como instrumento de valorização patrimonial e também facilitar o acesso ao Museu do Oratório e sua área verde, através da melhoria do caminho já existente;
- 10) Manter e melhorar a viabilidade de grandes eventos e pequenos eventos no espaço;
- 11) Promover inserção de elementos vegetais pontuais na praça e seu entorno imediato, diminuindo sua aridez, através de espécies de portes médios de forma a valorizar esteticamente o espaço, garantindo a continuidade da característica de praça seca.

A partir desses objetivos citados, têm-se então o projeto de requalificação da Praça Tiradentes de Ouro Preto/MG, localizado no Apêndice 3, no qual desenvolveu-se as seguintes plantas: planta urbanística, planta de pavimentação e drenagem, planta de mobiliário urbano (fixo e móvel), planta de iluminação,

plantade paisagismo, planta de sinalização vertical e fluxo veicular, plantas de layout de grandes e pequenos eventos. Foi desenvolvido também um memorial descritivo do projeto com o intuito de proporcionar uma maior compreensão das decisões tomadas ao longo de seu desenvolvimento.

5.2. Memorial Descritivo

5.2.1 Pavimentação

Com relação a pavimentação que compõe o projeto de requalificação da Praça Tiradentes/MG, observada na planta de pavimentação localizada no apêndice 3, foi escolhido três materiais distintos: paralelepípedo de granito rosado, lajão de quartzito e concreto pré-moldado.

O paralelepípedo de granito rosado foi escolhido para a pavimentação da faixa destinada à circulação eventual de veículos da via compartilhada, em virtude de sua elevada resistência ao tráfego pesado, aspecto importante frente ao fato da praça abrigar um fluxo intenso e de veículos de maior porte (pequenos caminhões e microônibus), evidenciado pelo diagnóstico feito. Ademais, sua alta durabilidade, ou seja, o fato de ser um material que não necessita de manutenção a curto prazo, e também por permitir a permeabilidade do solo, fator importante ao considerar a declividade da área, também foram razões para a escolha desse material, não só na faixa destinada à circulação eventual de veículos como na ilha central da porção sul da praça e parte da porção norte. Outra característica importante considerada foi o fato de ele não possuir um impacto visual de grande relevância para o local já que ao manter o material pré-existente (no caso o paralelepípedo de granito) alterando apenas sua coloração de cinza para rosada a distinguibilidade entre os materiais torna-se sutil. Na figura 30 é possível observar três distintas colorações de granito, em que se tem da esquerda para direita o granito cinza, o rosado e o branco, demonstrando a sutileza na diferença entre as distintas colorações que o paralelepípedo de granito possui.

Figura 30: Colorações de paralelepípedos de granito.



Fonte: Pedras Araguaia.

Com relação a paginação de piso do paralelepípedo, adotou-se uma diferenciação no trecho entre a Rua Conde de Bobadela à Rua Cláudio Manoel de modo a reforçar e valorizar o “caminho-tronco” e também entre as regiões exclusivas de pedestres e a faixa de rolamento, no qual além da disposição do paralelepípedo foi adicionado uma faixa em granito para sinalizar horizontalmente os limites existentes, cuja largura da pedra manteve-se a mesma alterando apenas seu comprimento.

No restante da via compartilhada, optou-se pelo uso de lajão de quartzito. Os motivos pelo qual esse material foi escolhido são: ser um material resistente e durável, permitir a proteção das edificações existentes, já ser empregado no espaço e, sobretudo, permitir uma melhor acessibilidade de indivíduos com mobilidade reduzida. Interessante salientar que mesmo já sendo um material existente no espaço, indica-se que os mesmos sejam substituídos em virtude do seu desgaste.

Foram designadas também algumas faixas de concreto pré-moldado semi drenante, no qual o material pode ser visualizado na figura 31, nas áreas de paralelepípedo de granito criando caminhos de forma a contribuir para uma maior acessibilidade no espaço, visto que o paralelepípedo de granito não é o material mais adequado para essa função.

Com relação às decisões tomadas acerca dos materiais utilizados na pavimentação aqui citados, elas tiveram como propósito não impactar a intervenção na paisagem, por serem materiais já empregados e consolidados. Já a diferenciação de piso no caminho tronco foi pensada de modo a reforçar os aspectos simbólicos e historiográficos.

Figura 31: Concreto semi drenante proposto.



Fonte: Drenaltec.

5.2.2. Drenagem pluvial

A Praça Tiradentes possui uma declividade considerável, 8 metros de diferença entre seu ponto mais alto e seu ponto mais baixo, no qual a topografia central é similar a um vale. Diante disso, foi proposto para o espaço a utilização de grelhas ranhuradas duplas (Fig. 32a) e lateral em aço galvanizado aderida a um canal e um conjunto de caixa registrável para uma manutenção eficiente da linha de drenagem. O motivo pelo qual esse sistema de drenagem foi escolhido se deve ao fato de se integrar perfeitamente à paisagem urbana da praça.

Também foi proposto a utilização de grelhas de ferro fundido (Fig. 32b) nervuradas longitudinalmente em 8 mm, de forma a atender as especificações da ABNT 9050/2015, para compor a drenagem localizada nos caminhos acessíveis, visto que esse tipo de grelha possui alta resistência e durabilidade para tráfego intenso.

Figura 32a: Grelha ranhurada proposta**Figura 32b: Grelha de ferro fundido proposta**

Fonte: Ulma Architectural Solutions.

5.2.3. Mobiliário Urbano Fixo

Para compor os mobiliários da Praça Tiradentes/MG foi proposto bebedouros, balizadores, lixeiras, coletores de resíduos sólidos de 1000L, bancos e mesas de diferentes formatos com designers contemporâneos para marcar a intervenção, adotando o conceito de distinguibilidade.

Um dos motivos pelo qual optou-se por agregar bebedouros a praça se deve, não somente a necessidade fisiológica humana, mas, sobretudo, ao resgate histórico pelo elemento água, visto que ele é um elementos historicamente presente nos chafarizes que existiram na praça (no qual um deles ainda está presente porém inativo). Diante disso, o bebedouro escolhido para o projeto foi o composto por uma coluna e uma tigela semi-redonda de aço inoxidável (Fig. 33), no qual se observa um aspecto contemporâneo e ao mesmo tempo minimalista disposto em 5 pontos distintos da praça, sendo eles: na fachada nordeste, próximo a ilha central norte, noroeste, próximo aos mobiliários fixos, sudeste, próximo da entrada para a Igreja da Nossa Senhora do Carmo, sudoeste, nas redondezas do início da Rua Cláudio Manoel e atrás do Museu da Inconfidência.

Figura 33: Mobiliário sugestivo para o bebedouro público.



Fonte: MMCité.

Para delimitar a faixa destinada à circulação eventual de veículos e a área exclusiva de pedestres na via compartilhada foi proposto balizadores. Disposto de forma a garantir um espaçamento máximo de 3,5 metros, os balizadores escolhidos para esse projeto são removíveis e possuem um design estrutura de aço galvanizado com caráter contemporâneo e ao mesmo tempo clássico de forma geométrica delgada com uma abertura mínima longitudinal que modifica sua aparência dependendo do ângulo visual (Fig. 34). Ademais, têm-se uma faixa luminosa nos balizadores localizados nas ilhas centrais.

Figura 34: Balizador proposto para a Praça Tiradentes.



Fonte: MMCité.

Com relação às lixeiras dispostas no ambiente foi proposto dois modelos (A e B), no qual ambos possuem capacidade de 45L, tampa e estrutura em aço, porém o

modelo B se diferencia ao passo que possui enchimento de madeira. O motivo da escolha desses modelos é por conta de possuir ao mesmo tempo uma estética contemporânea e clássica que além de ornar com o ambiente em que está inserido também se distingue, fator importante resgatado da Teoria Contemporânea da Restauração. Ademais, optou-se por diferenciar os materiais existentes no limite da praça e nos seus entornos, no qual o modelo A (Figura 35a) foi escolhido para ser implantado na praça e B (Figura 35b) em seu entorno. Os critérios de escolha de implantação dessas lixeiras foram os fluxos de pedestres existentes no espaço e as gerações de resíduos de forma a manter o espaço limpo, característica importante para atratividade do local.

Figura 35a: Mobiliário proposto para a lixeira urbana A.



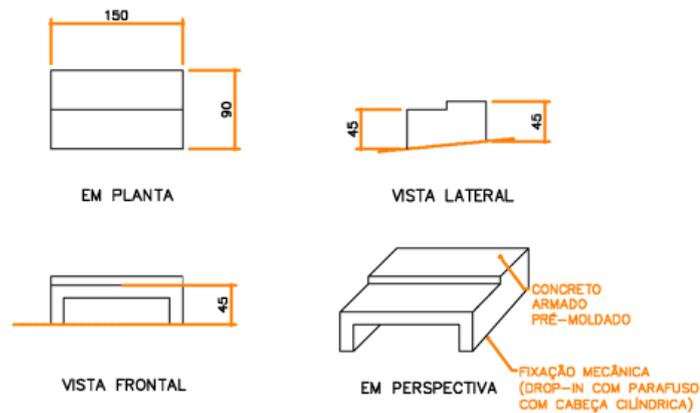
Figura 35b: Mobiliário proposto para a lixeira urbana B.



Fonte: MMCité.

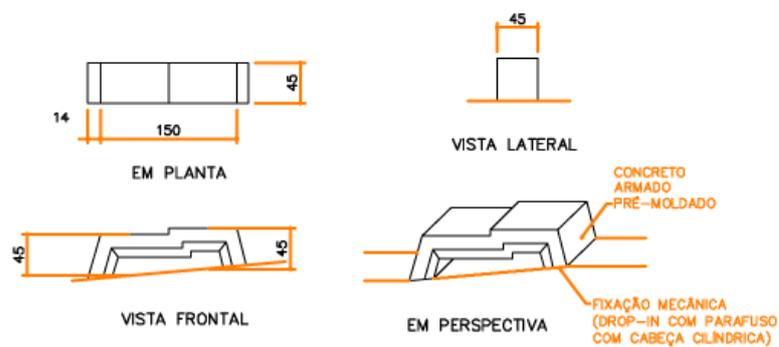
Para os bancos existentes no projeto foi proposto dois modelos de bancos projetados pela própria autora para o limite da praça, mais precisamente nas fachadas nordeste e noroeste, em virtude da declividade do terreno impedir a inserção de bancos pré-fabricados, de modo que conferissem conforto aos seus usuários. O material dos bancos consiste em concreto pré-moldado com fixação drop-in (fixação mecânica). Nas figuras 36 e 37, pode-se observar as especificações técnicas (em centímetros) de ambos os modelos existentes. O motivo pelo qual existem dois modelos é o fato do banco A poder ser posicionado transversalmente no espaço, possibilitando tanto a contemplação do Museu da Inconfidência quanto da Escola de Minas. Já o banco B foi projetado para ser posicionado longitudinalmente, proporcionando maior visibilidade da ilha central norte da praça, bem como das fachadas nordeste e sudeste.

Figura 36: Especificações técnicas do banco A.



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 37: Especificações técnicas do banco B.



Fonte: Elaborado pela autora.

Além disso, para criar um local de apropriação qualificado e uma socialização dos taxistas, propôs-se um banco com encosto A com estrutura de aço e assento e encosto de placas de madeira (Fig. 38), situado na fachada posterior do Museu da Inconfidência.

Figura 38: Mobiliário de banco com encosto A proposto.



Fonte: MMCité.

Nesse mesmo ambiente, de forma a proporcionar lazer aos usuários do espaço, principalmente aos taxistas que se encontram à espera de clientes, também foi proposto a utilização dos bancos com encosto B e mesa A (Fig. 39).

Figura 39: Mobiliários de bancos com encosto B e mesa A propostos.



Fonte: MMCité.

Por último, foi proposto a colocação de mesas B e bancos C (Fig. 40) na Travessa do Pilão com o objetivo de proporcionar uma maior apropriação dos indivíduos no espaço, além de incentivar o uso desse mobiliário pelos comércios existentes na praça. Importante ressaltar que todos os mobiliários urbanos propostos até então seguem o princípio da distinguibilidade da Teoria Contemporânea da Restauração.

Figura 40: Mobiliários de mesas B e bancos C propostos para a Travessa do Pilão.



Fonte: MMCité.

5.2.4. Mobiliário Urbano móvel

Atualmente, na Praça Tiradentes existe apropriação de áreas pelos comércios para a colocação de mesas, bancos e dispositivos de sombreamento, como podem ser observados nas figuras 41a e 41b. Contudo, não há nenhuma regulamentação, o que preconiza visualmente o espaço, visto que não há uma padronização e um cuidado para minimizar o impacto visual desses mobiliários.

Figura 41a: Mobiliário móvel localizado na faixa de rolamento na extremidade da porção sudoeste da Praça.



Figura 41b: Tenda localizada na extremidade da porção noroeste da Praça.



Fonte: Acervo fotográfico da autora.

Diante disso, de forma a fomentar uma maior apropriação de indivíduos na praça e também regularizar e controlar essa situação existente agregando maior valor

estético ao patrimônio, foi proposto áreas designadas ao comércio nas quais são permitidas a colocação de mobiliários móveis. Para propor essas áreas, foi feito um estudo de caso da Prefeitura de Madrid (tradução livre para "Ayuntamiento de Madrid") da Espanha, no qual foi possível observar o método de delimitação das áreas, bem como as especificações dos mobiliários móveis permitidos e o tempo de permanência deles. Para usufruir dessa área é necessário realizar um trâmite no qual dentre os documentos necessários para concessão estão: a relação de todos os móveis que serão utilizados com especificações dos materiais, dimensões, dentre outros e a planta de situação da área juntamente com a planta de todos os detalhes técnicos.

No caso da Praça Tiradentes, foi proposto não somente a área de permissão, mas as especificações dos mobiliários autorizados juntamente com a padronização requerida, disponível na planta de mobiliário urbano no apêndice 3. Com relação aos mobiliários permitidos, têm-se mesas, cadeiras e ombrelones. As mesas e cadeiras devem ser dobráveis, de madeira Cedrinho e ter as seguintes dimensões: mesa com comprimento e largura iguais a 70 centímetros e cadeiras de largura 35 centímetros e 40 centímetros de comprimento, ilustrado na figura 42. Já com relação à disposição desses mobiliários, os mesmos devem possuir a distância mínima de 1,4 metros entre os eixos das mesas, de modo a proporcionar uma mobilidade fluida e operacionalização.

Figura 42: Mobiliário proposto para as mesas C e cadeiras da área permitida.



Fonte: Mercado Livre.

Já os ombrelones devem ter 2 metros de diâmetro e serem da cor bege, como sugerido na figura 43a, de modo a minimizar o impacto visual dos mesmos na praça. Importante pontuar que apesar do ombrelone por si só já apresentar um impacto

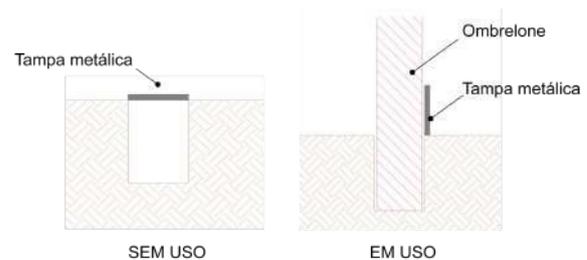
significativo, foi considerado sua permissão pelo fato da insolação constante do espaço. Sugere-se que a fixação ao piso seja feita como demonstrado na figura 43b. Todo o mobiliário será autorizado a ser colocado no horário de funcionamento do estabelecimento e será de responsabilidade do mesmo a colocação, retirada e manutenção dos mesmos.

Figura 43a: Ombrelone proposto para a área permitida.



Fonte: Leroy Merlin.

Figura 43b: Fixação proposta para os ombrelones.



Fonte: Elaborado pela autora.

5.2.5. Sinalização Vertical

Com relação a sinalização vertical observa-se a necessidade de um projeto específico de sinalização com informações históricas e simbólicas. Para compor a proposta de requalificação da Praça Tiradentes (Apêndice 3), essa seguiu todas as normas estabelecidas pelo Manual de Sinalização do CONTRAN impostas nos volumes I, II e III que indicam as sinalizações verticais recomendada para centros históricos de regulamentação, advertência e indicação, respectivamente.

5.2.6. Iluminação

A iluminação é um elemento importante para valorizar os elementos simbólicos. Diante disso, para a proposta luminotécnica da Praça Tiradentes utilizou-se mecanismos distintos, sendo eles: arandelas, varal de lâmpadas, fitas de LED, balizadores iluminados, postes girafas de LED e spots de LED. Acerca das arandelas (Fig. 44a), foi proposto a continuidade do design tradicional, entretanto com uma

dimensão reduzida da encontrada atualmente na praça, sendo ela: 34 centímetros de largura e 72 centímetros de altura. O objetivo dessa diminuição é reduzir o impacto visual no local, já que, para evitar penumbras e, sendo assim, assegurar uma maior sensação de segurança no ambiente, foi necessário um afastamento médio de 4 metros entre elas, o que gerou a necessidade de um número maior de arandelas se comparado com o que existe na praça hoje.

Com relação ao varal de lâmpadas (Fig. 44b), esse será proposto na extensão da Travessia do Pilão de forma a proporcionar maior sensação de segurança aos indivíduos que caminham por sua extensão bem como criar uma ambiência de aconchego aos usuários do espaço. Especifica-se a potência de 7 watts para a lâmpada, no qual o espaçamento entre elas será de 50 centímetros.

Figura 44a: Arandela proposta.



Fonte: Ragni.

Figura 44b: Varal de lâmpadas proposto.



Fonte: Leroy Merlin.

Tanto a fita de LED quanto os balizadores luminosos são mecanismos de iluminação propostos com o objetivo de garantir uma maior iluminação nas ilhas centrais da praça. A fita de LED 2835 branco neutro de potência 48W (Fig. 45a) será instalada na extensão dos degraus das escadas da porção norte da praça. Já os balizadores (figura 45b) terão suas faixas refletoras voltadas para o interior das ilhas.

Figura 45a: Fita de LED proposta.



Fonte: Leroy Merlin.

Figura 45b: Balizador luminoso proposto.



Fonte: MMCité.

Por fim, têm-se os postes de girafa de LED (figura 46a) que servirão para iluminar a área de permanência da região posterior do Museu da Inconfidência, bem como spots de LED (figura 46b) que serão utilizados para garantir o destaque das espécies propostas da praça, bem como garantir uma maior visibilidade no percurso da escada metálica proposta que liga a Praça Tiradentes ao Museu da Inconfidência.

Figura 46a: Poste de LED proposto.



Fonte: VNG Iluminação.

Figura 46b: Spots de LED proposto.



Fonte: Mercado livre.

5.2.7. Paisagismo

A Praça Tiradentes é considerada uma praça seca, ou seja, uma praça sem a presença vegetal de qualquer tipo. Diante disso, optou-se por garantir essa característica, propondo somente a instalação de vasos de 70 centímetros de diâmetros com espécies diferenciadas nas esquinas ou pontos de acesso à praça, para manter a característica de praça seca, e na fachada posterior ao Museu da Inconfidência, para compor ainda mais paisagisticamente o espaço que já é composto

por várias espécies. As espécies propostas são: Jabuticabeira (*Myrciaria cauliflora*) (Fig. 47a), Moréia-branca (*Dietes iridioides*) (Fig. 47b) Flamboyant-mirim (*Caesalpinnia pulcherrima*) (Fig. 47c), Hibisco (*Hibiscus rosa-sinensis*) (Fig. 47d) e Buganvília (*Bougainvillea spectabilis*) (Fig. 47e).

Figura 47a: Jabuticabeira.



Fonte: Pinterest.

Figura 47b: Moréia-branca.



Fonte: Mercado livre.

Figura 47c: Flamboyant-mirim.



Fonte: Tirol Plantas.

Figura 47d: Hibisco.



Fonte: Giardinaggio.

Figura 47e: Baganvília.

Fonte: Pinterest.

5.2.8. Acessibilidade

De forma a garantir acessibilidade no projeto de requalificação da Praça Tiradentes, utilizou-se o material lajão de quartzito unido ao concreto pré-moldado semi-drenante 90 x 90 centímetros que configurou caminhos por toda a Praça, dentre eles um caminho que possibilita a contemplação tanto do Museu da Inconfidência quanto do monumento de Tiradentes. Tais caminhos remetem às capistranas, nome dado às pedras que ao serem enfileiradas formavam faixas ao longo dos eixos das ruas (CORONA & LEMOS, 1989, pág. 107). Todas as dimensões utilizadas, tanto de largura quanto de raio de giro, seguiram a norma da ABNT 9050/2015.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante de todo o exposto, concluiu-se que a Praça Tiradentes é historicamente um dos espaços públicos mais relevantes para o município de Ouro Preto e que, assim como diversos espaços públicos, sofreu várias modificações ao longo do tempo demonstrando e reforçando a necessidade do espaço de estar em concordância com as demandas atuais dos seus usuários.

Através das metodologias de levantamento utilizadas nesse trabalho foi possível detectar que a Praça possui uma carência de qualificação com mobiliário e ambiência favoráveis à apropriação que englobe as dinâmicas observadas, bem como a

necessidade de reorganizar os espaços com o intuito de diminuir a disputa espacial existente entre os veículos e os pedestres. Esses dados extraídos do levantamento evidenciaram a necessidade de atualização da Praça e a importância de se desenvolver uma proposta de requalificação do espaço. Além disso, os levantamentos também foram ferramentas essenciais que auxiliaram a formar um grande banco de dados diagnósticos que foram utilizados posteriormente para contruir e analisar hipóteses de regulação, ordenamento e redesenho do espaço.

Com relação a proposta, concluiu-se que ela visou a exploração do potencial da praça de forma a agregar vivências contemporâneas ao espaço através de uma área maior para socialização e experiência em segurança, bem como garantir o vínculo homem-espaço-história aos pedestres, ouropretanos e turistas, no qual tem-se a permanência e ampliação do caráter simbólico e festivo da praça.

Por fim, ter a Teoria Contemporânea da Restauração como embasamento teórico da proposta foi imprescindível para compreender que a intervenção em um bem tombado não se faz para uma verdade, mas para os sujeitos e que também não é possível tratá-lo com dogmas. Muito pelo contrário, a Teoria Contemporânea da Restauração abre caminhos para o enfrentamento de problemas atuais da praça. Além disso, observa-se que alguns conceitos são deveras frágeis e a subjetividade nas tomadas de decisão é inegável e é a partir disso que a proposta de requalificação da Praça Tiradentes existe.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT. **Norma Brasileira nº 9050**: 2015, de 11 de outubro de 2015. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, p. 1-163, 11 out. 2015.

ALVES, Schirley; GARCIA, Cecília; PAIVA, Patrícia. **História da Praça Tiradentes: o coração de Ouro Preto**. Coleção Praças da Estrada Real, Vol. 2. Lavras: UFLA, 2010.

ARAÚJO, Alice V. **Espaços livres de uso público em Ouro Preto (MG): heranças históricas, desafios contemporâneos**. 2018. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo

Horizonte. p. 34-41. Disponível em:
<<http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/handle/1843/MMMD-BAAJTC>>. Acesso em: 05 abril 2022.

ARAÚJO, Alice V. **Espaços livres de uso público em Ouro Preto (MG):** heranças históricas, desafios contemporâneos. 2018. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte. p 562-590. Disponível em:
<<http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/handle/1843/MMMD-BAAJTC>>. Acesso em: 03 abril 2022.

CARMONA, Matthew. **Principles for public space design, planning to do better.** Urban Des Int nº24, 2018. p. 47-59. Disponível em: <<https://rdcu.be/b401a>>. Acesso em: 18 março 2022.

CORONA, Eduardo e LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. **Dicionário da arquitetura brasileira.** São Paulo: Artshow Books, 1989.

COSTA, Sônia Silva. **Acessibilidade e Mobilidade no Espaço Público dos Centros Históricos:** Proposta de um Percurso Histórico-Cultural Acessível no Núcleo Histórico Vila Adentro de Faro. Orientadores: Desidério Baptista e Filipe Cunha Faro. 2015. Relatório de Estágio para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura Paisagista – Arquitetura e Urbanismo, Universidade do Algarve | Faculdade de Ciências e Tecnologia, Faro, 2015. Disponível em:<https://core.ac.uk/download/pdf/61526029.pdf>. Acesso em 15 abril 2022.

FONSECA, Cláudia Damasceno. **Arraiais e Vilas d’el Rei.** Espaço e poder nas Minas setecentistas. Belo Horizonte: UFMG, 2011.

GEHL, Jan e SVARRE, Birgitte. **How to Study Public Life.** Washington: Island Press, 2013.

KÜHL, B. M. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro.** Cotia, SP: Atelier Editorial, 2008. p. 81-87.

MUÑOZ VIÑAS, Salvador. **Teoría contemporánea de la Restauración**. Madrid: Síntesis, 2003.

VASCONCELLOS, Diogo de. **História Antiga das Minas Geraes**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Geraes, 1974.

VASCONCELLOS, Sylvio de. Vila Rica: **Formação e desenvolvimento - Residências**. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura, 1956. p. 1-128.

APÊNDICE 1: Modelo-base para o levantamento na Praça Tiradentes



Fonte: Elaborado pela autora.

APÊNDICE 2: Quantificação dos automóveis na Praça Tiradentes por dia e hora

SEXTA 11:30	Ponto de partida: Rua Conde de Bobadela					
	Trecho	VP	VC	VT	TP	VS
	A	25	0	0	0	0
	B	5	0	0	0	0
	C	31	1	0	0	1
	D	15	2	0	1	0
	E	0	1	0	0	0
	Ponto de partida: Rua Cláudio Manuel					
	Trecho	VP	VC	VT	TP	VS
	F	7	3	0	0	0
G	4	0	0	0	0	
H	1	0	0	0	0	
Ponto de partida: Rua Padre Rolim						
Trecho	VP	VC	VT	TP	VS	
I	30	9	0	4	1	
J	31	0	0	2	0	
K	1	0	0	0	0	
L	7	0	0	0	0	
Ponto de partida: Rua Antônio R. Pereira						
Trecho	VP	VC	VT	TP	VS	
M	5	1	0	0	0	
N	7	1	0	0	0	
O	26	3	0	2	0	
P	4	0	0	0	0	
Q	1	0	0	0	0	
R	2	0	0	0	0	
Ponto de partida: Rua Barão de Camargo						
Trecho	VP	VC	VT	TP	VS	
Y	*	0	0	4	0	
Z	14	3	0	0	0	
S	0	0	0	0	0	
a	10	0	0	0	0	

SEXTA 17 HORAS	Ponto de partida: Rua Conde de Bobadela					
	Trecho	VP	VC	VT	TP	VS
	A	11	0	0	0	0
	B	9	1	0	0	0
	C	32	1	0	0	0
	D	5	1	0	0	1
	E	0	0	0	0	0
	Ponto de partida: Rua Cláudio Manuel					
	Trecho	VP	VC	VT	TP	VS
	F	14	1	0	0	0
G	2	1	0	0	1	
H	0	0	0	0	0	
Ponto de partida: Rua Padre Rolim						
Trecho	VP	VC	VT	TP	VS	
I	57	7	2	3	1	
J	33	0	0	2	0	
K	2	0	0	0	0	
L	7	0	0	0	0	
Ponto de partida: Rua Antônio R. Pereira						
Trecho	VP	VC	VT	TP	VS	
M	7	0	0	2	0	
N	10	0	0	1	0	
O	27	2	0	3	0	
P	0	0	0	0	0	
Q	1	0	0	0	1	
R	0	0	0	0	0	
Ponto de partida: Rua Barão de Camargo						
Trecho	VP	VC	VT	TP	VS	
Y	45	8	1	1	0	
Z	13	1	0	0	0	
S	0	0	0	0	0	
a	1	1	0	0	0	

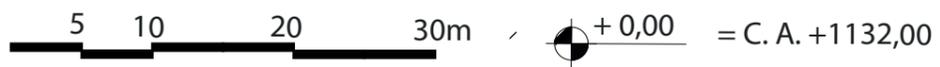
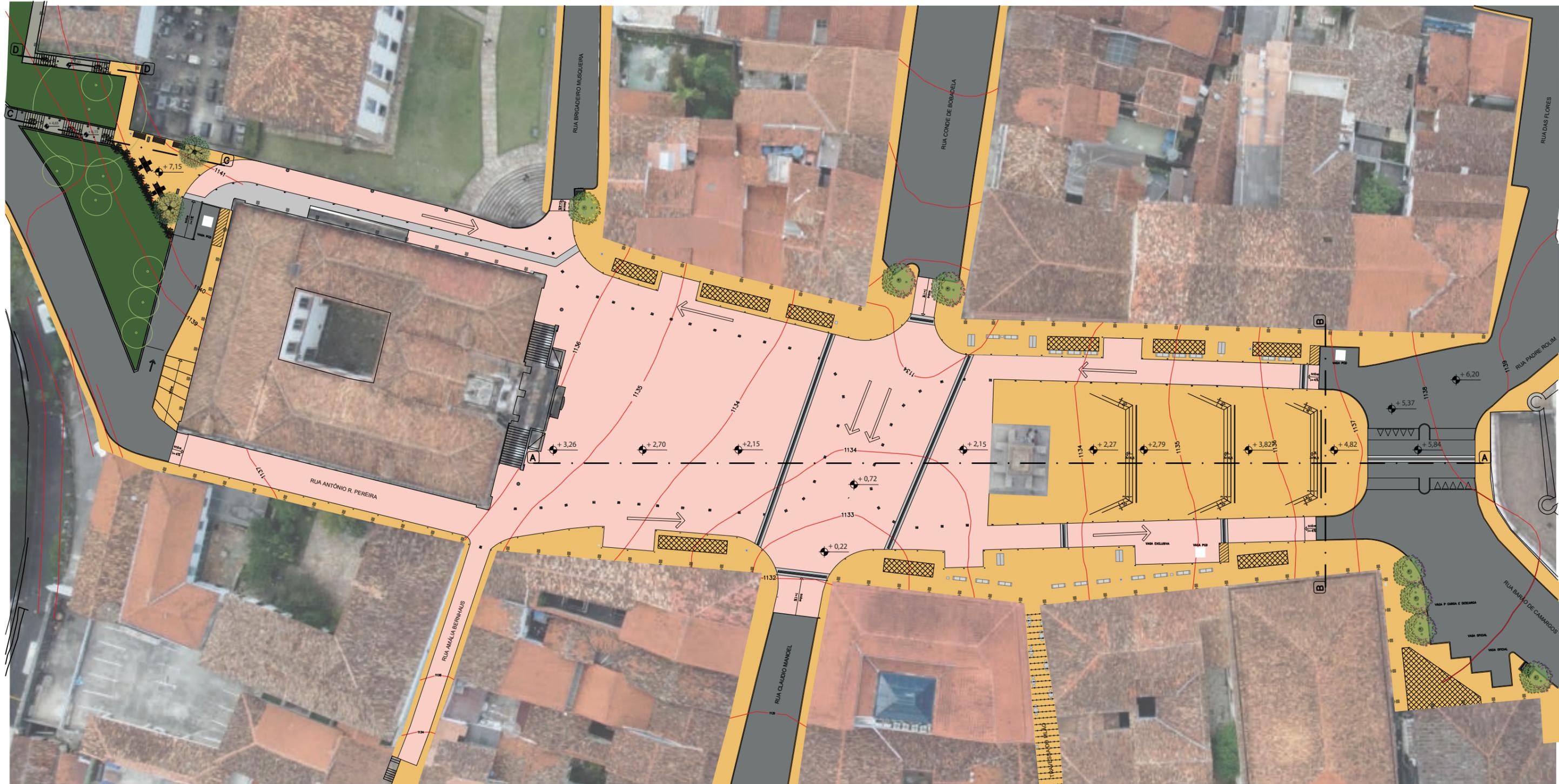
DOMINGO 11:30	Ponto de partida: Rua Conde de Bobadela					
	Trecho	VP	VC	VT	TP	VS
	A	5	0	0	0	0
	B	5	0	0	0	0
	C	10	0	0	0	0
	D	11	0	0	0	0
	E	0	0	0	0	0
	Ponto de partida: Rua Cláudio Manuel					
	Trecho	VP	VC	VT	TP	VS
	F	13	0	0	0	0
G	4	0	0	0	0	
H	0	0	0	0	0	
Ponto de partida: Rua Padre Rolim						
Trecho	VP	VC	VT	TP	VS	
I	63	0	0	1	0	
J	18	2	0	2	0	
K	0	0	0	0	0	
L	8	0	0	0	0	
T	1	0	0	0	0	
U	1	0	0	0	0	
V	1	0	0	0	0	
Ponto de partida: Rua Antônio R. Pereira						
Trecho	VP	VC	VT	TP	VS	
M	7	0	0	0	0	
N	9	0	0	0	0	
O	27	2	0	0	0	
P	0	0	0	0	0	
Q	0	0	0	0	0	
R	0	0	0	0	0	
X	1	0	0	0	0	
W	1	0	0	0	0	
Ponto de partida: Rua Barão de Camargo						
Trecho	VP	VC	VT	TP	VS	
Y	41	0	1	2	0	
Z	9	0	0	0	0	
S	2	0	0	0	0	
a	1	0	0	0	0	

Fonte: Elaborado pela autora.

APÊNDICE 3: Projeto de Requalificação da Praça Tiradentes

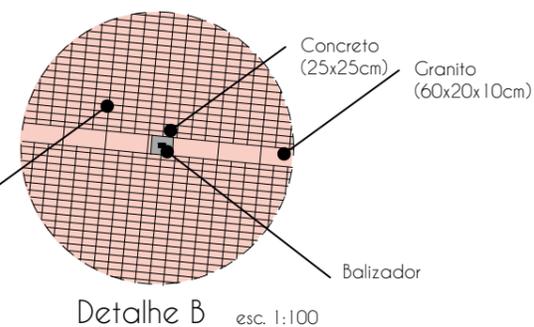
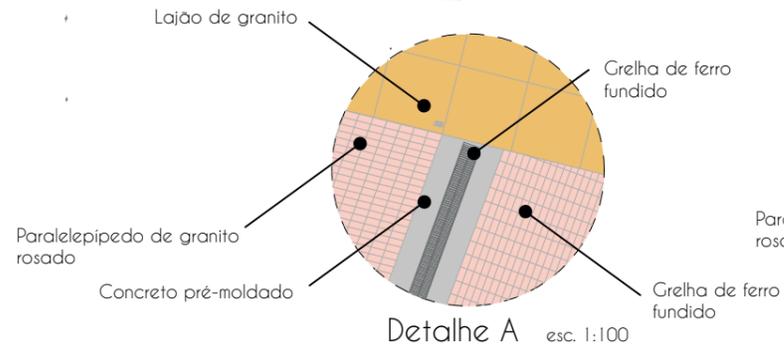
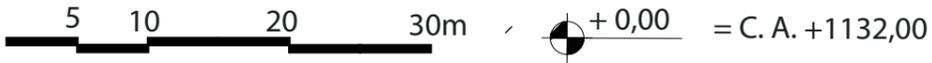
PRAÇA TIRADENTES: PLANTA

PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO



PRAÇA TIRADENTES: PLANTA DE PAVIMENTAÇÃO E DRENAGEM

PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO



PRAÇA TIRADENTES: PLANTA DE MOBILIÁRIO URBANO

PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO

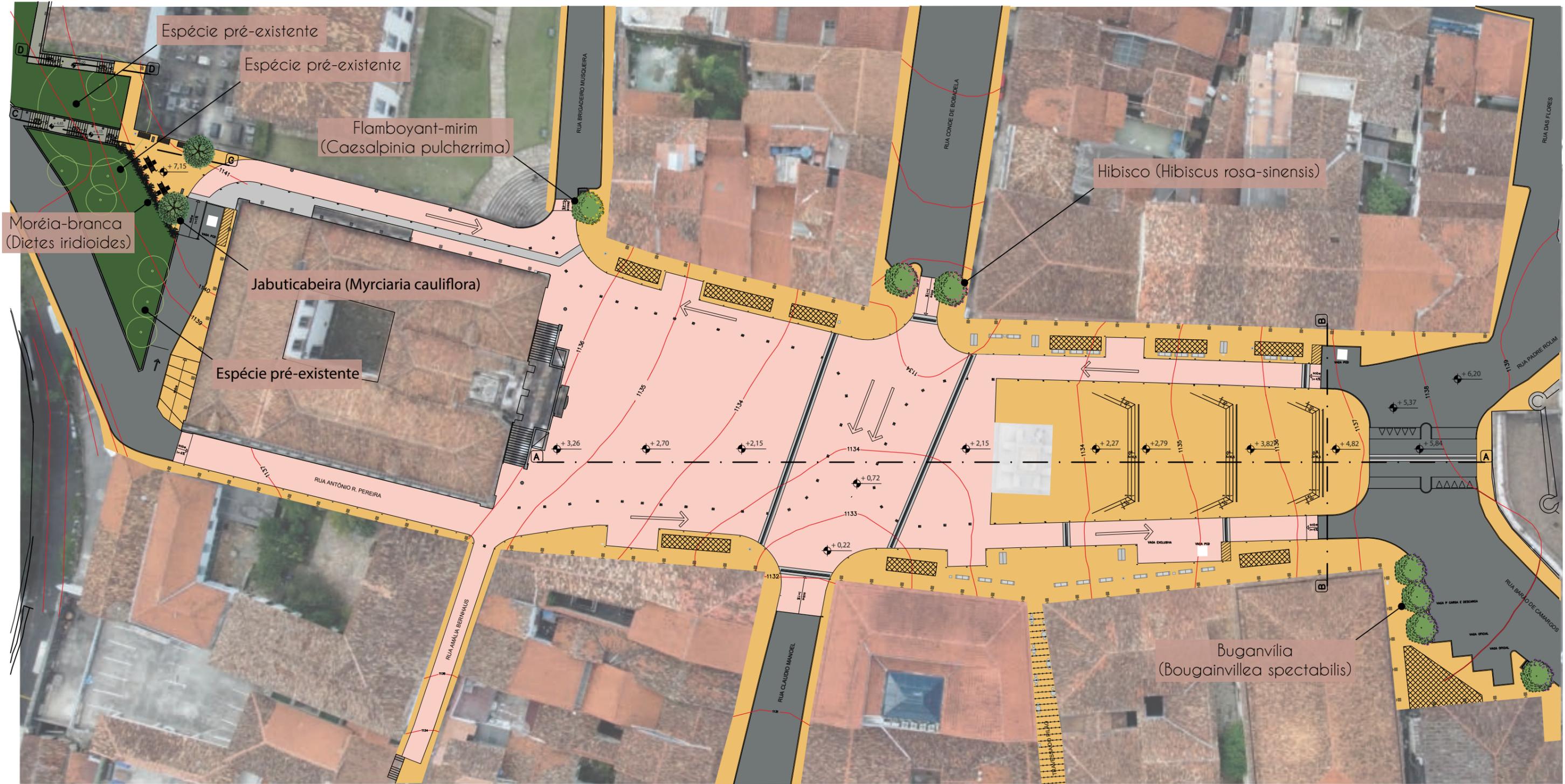


5 10 20 30m / +0,00 = C. A. +1132,00



PRAÇA TIRADENTES: PLANTA DE PAISAGISMO

PROJETO DE REDENHO URBANO E PAISAGÍSTICO

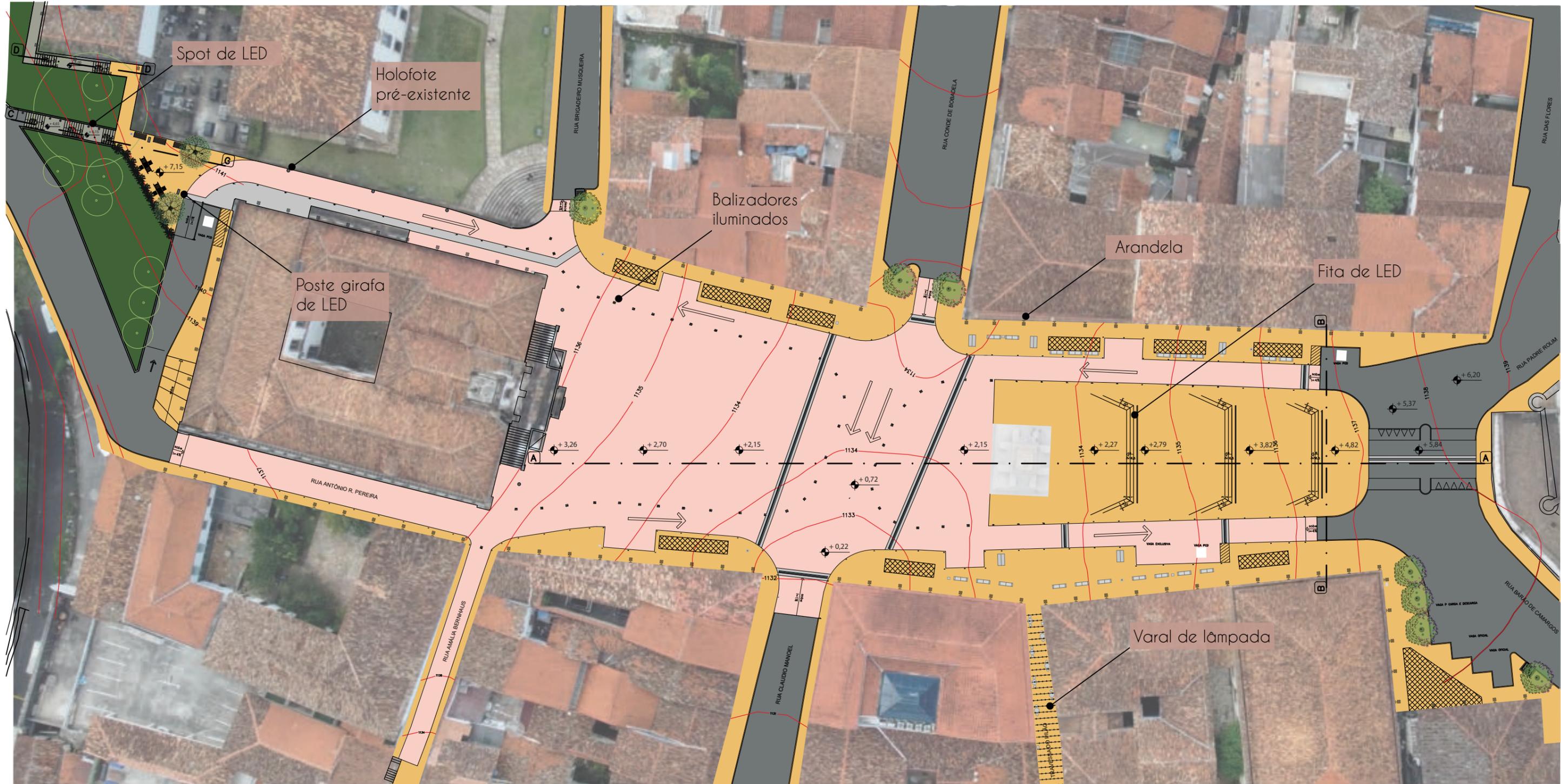


5 10 20 30m +0,00 = C. A. +1132,00

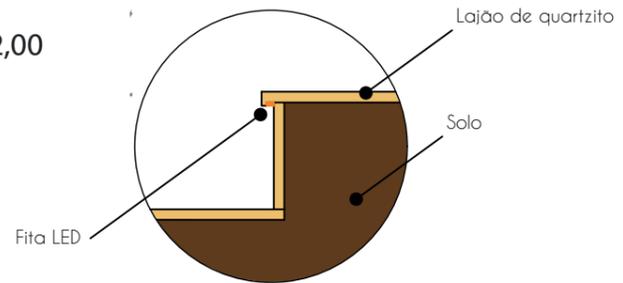


PRAÇA TIRADENTES: PLANTA DE ILUMINAÇÃO

PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO



5 10 20 30m / + 0,00 = C. A. +1132,00



Instalação da fita LED sem escala

PRAÇA TIRADENTES: PLANTA DE SINALIZAÇÃO VERTICAL E FLUXO VEICULAR

PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO



5 10 20 30m / + 0,00 = C. A. +1132,00

LEGENDA:  Sentido do fluxo veicular

Placas de sinalização:

*início "término

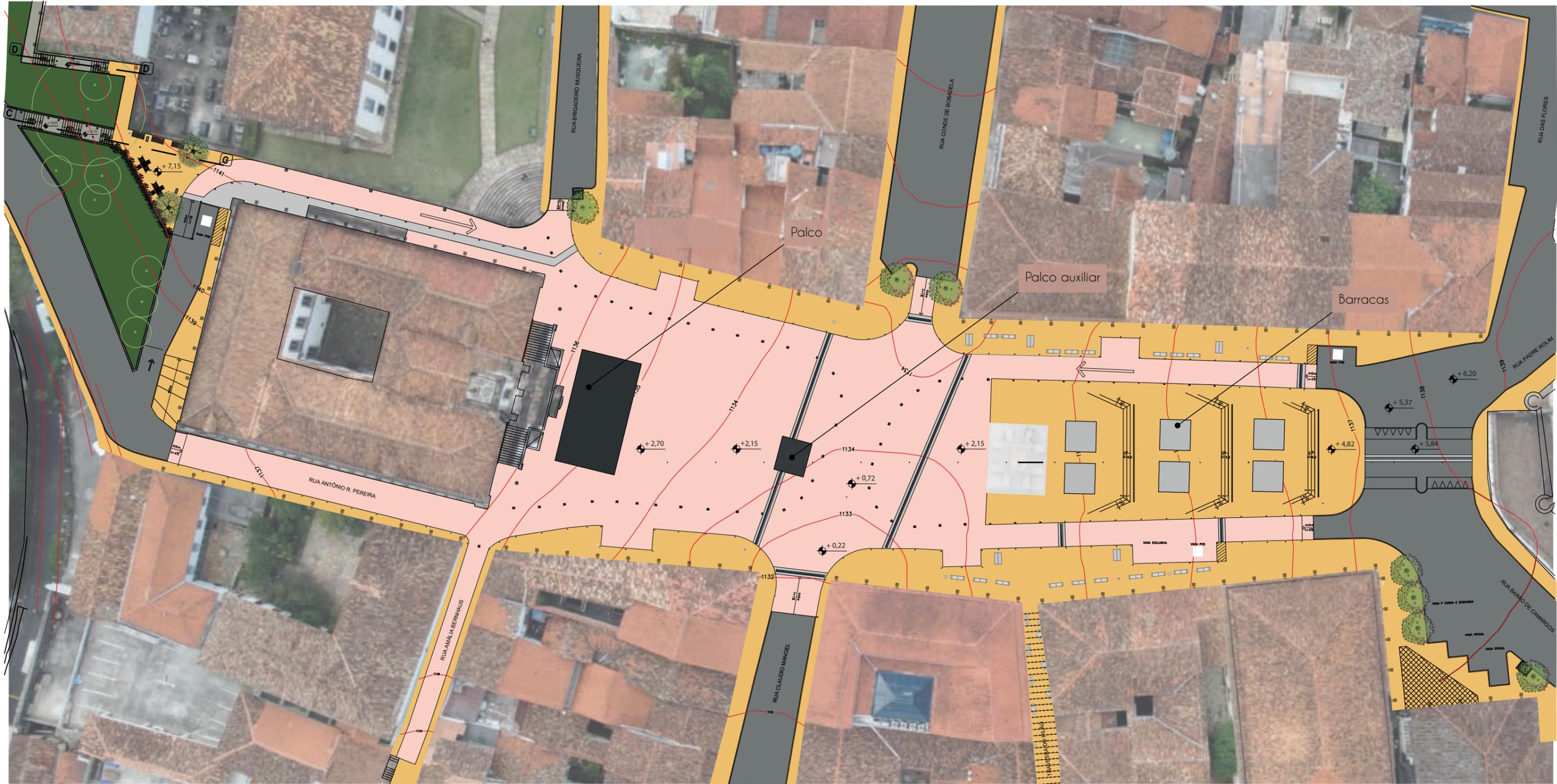
- 1 - Permitido estacionar (rotativo)
- 2 - Permitido estacionar (carga e descarga)
- 3 - Permitido estacionar (carga e descarga - horário: 00h -06h)
- 4 - Permitido estacionar (deficiente físico)

- 5 - Permitido estacionar (viaturas)
- 6 - Permitido estacionar (veículo oficial)
- 7 - Proibido estacionar (tempo máximo de permanência: 15 min)
- 8 - Proibido virar à esquerda (exceto táxis)
- 9 - Vire à direita
- 10 - Siga em frente ou à esquerda
- 11 - Siga em frente ou à direita
- 12 - Travessia elevada



PRAÇA TIRADENTES: LAYOUT DE GRANDES EVENTOS

PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO

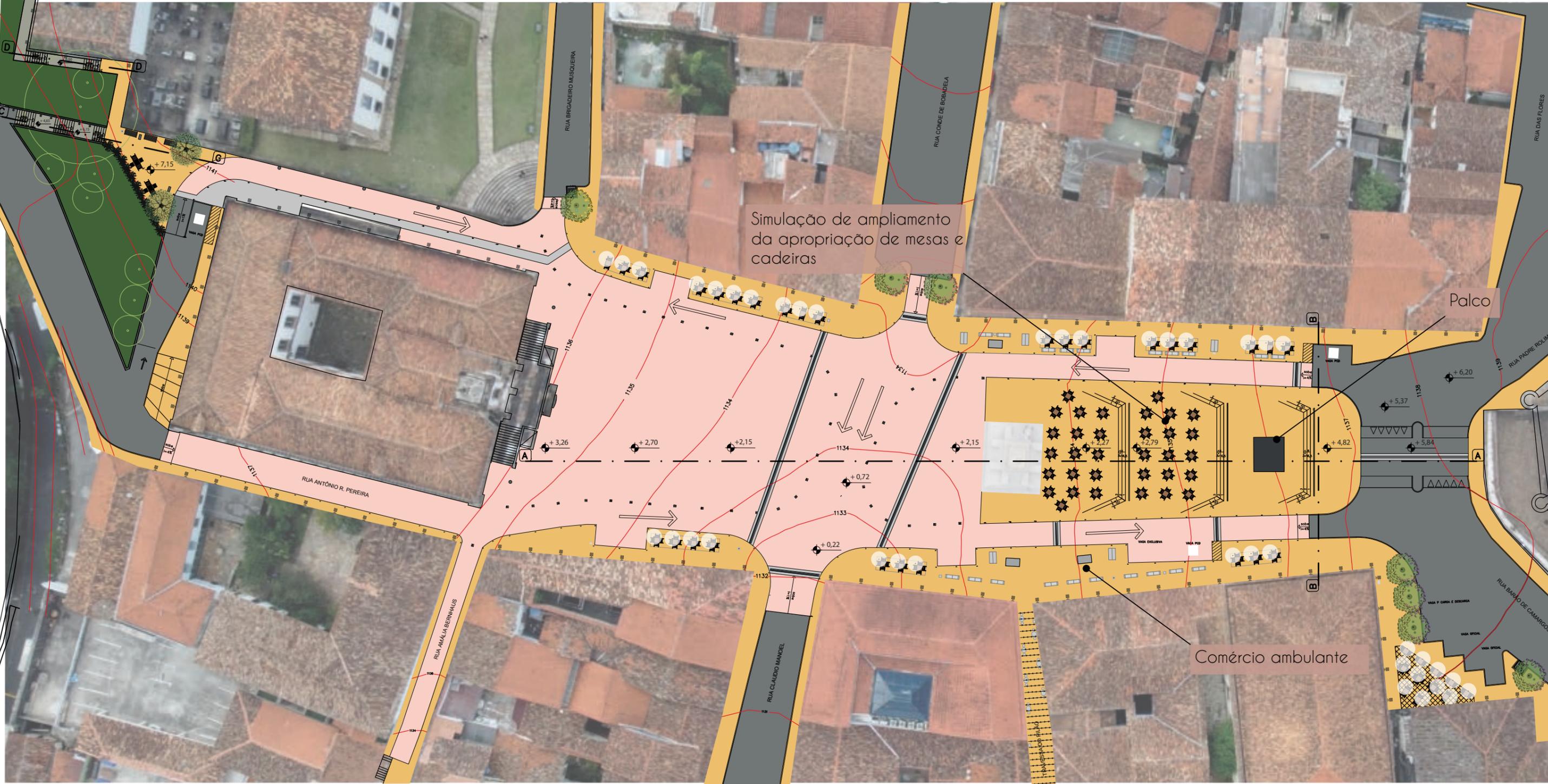


5 10 20 30m / + 0,00 = C. A. +1132,00



PRAÇA TIRADENTES: PLANTA DE PEQUENOS EVENTOS

PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO



Simulação de ampliação da apropriação de mesas e cadeiras

Palco

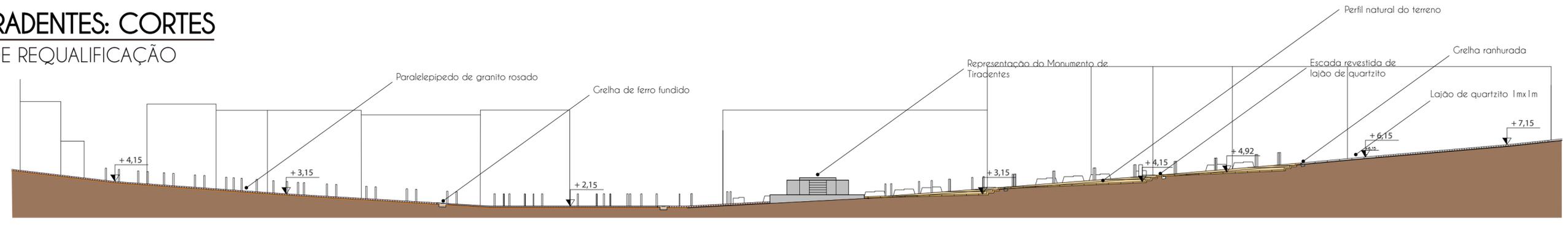
Comércio ambulante

5 10 20 30m / + 0,00 = C. A. +1132,00

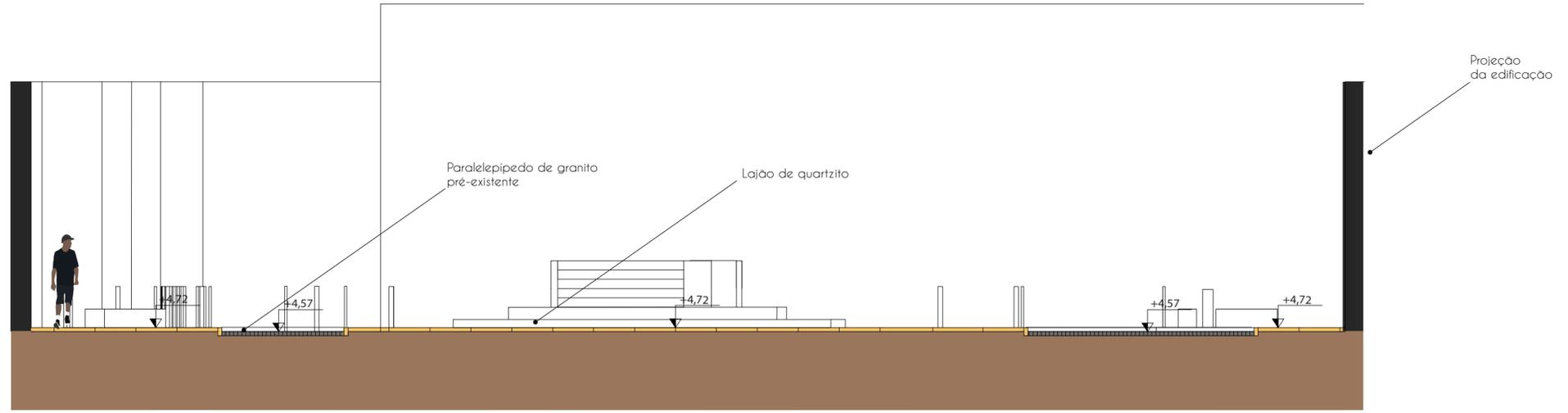


PRAÇA TIRADENTES: CORTES

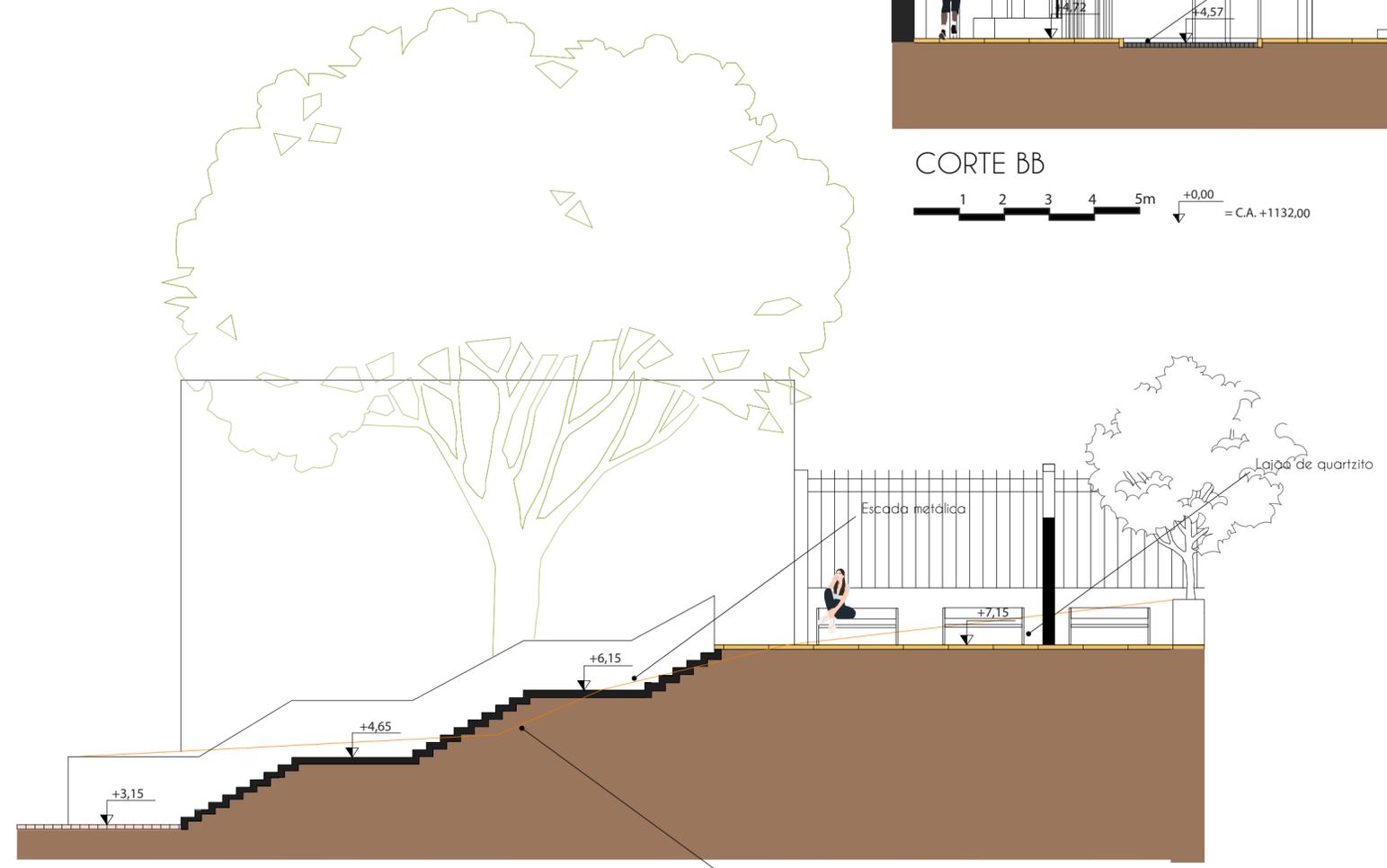
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO



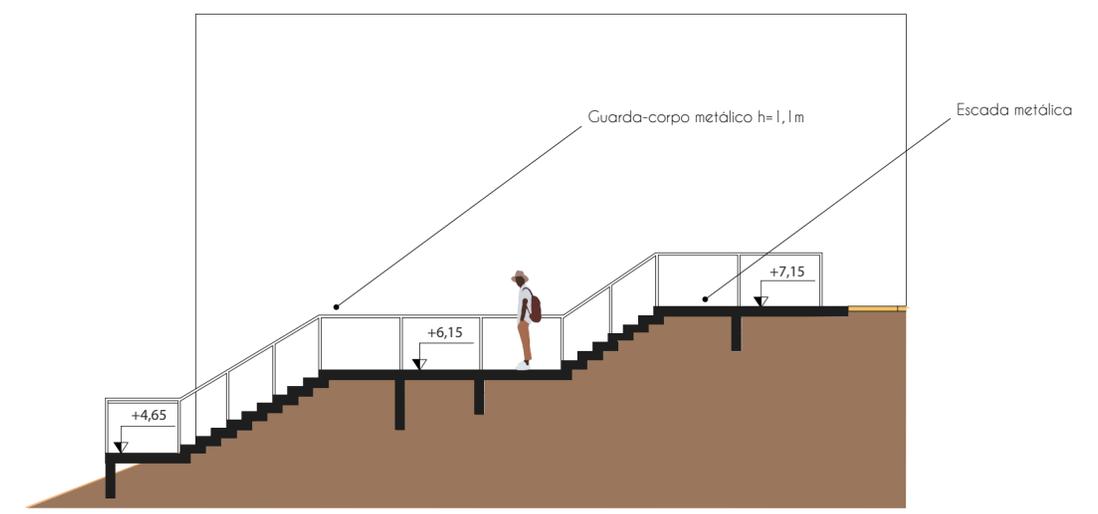
CORTE AA
 5 15 25 35m
 +0,00 = C.A. +1132,00



CORTE BB
 1 2 3 4 5m
 +0,00 = C.A. +1132,00



CORTE CC
 1 2 3 4 5m
 +0,00 = C.A. +1132,00



CORTE DD
 1 2 3 4 5m
 +0,00 = C.A. +1132,00