



UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO

ESCOLA DE MINAS

DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO



ANA CARLA PENA CALDEIRA

Requalificação da Rua dos Inconfidentes

Ouro Preto, MG

2025

Ana Carla Pena Caldeira

Requalificação da Rua dos Inconfidentes, em Ouro Preto, 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 em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Profa. Dra. Alice Viana de Araújo

Co-orientador: Prof. Dr. Yuri Queiroz Abreu Torres

Ouro Preto, MG

2025



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO
REITORIA
ESCOLA DE MINAS
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO



FOLHA DE APROVAÇÃO

Ana Carla Pena Caldeira

Requalificação da Rua dos Inconfidentes

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

Aprovada em 03 de setembro de 2025

Membros da banca

Profa. Dra. Alice Viana de Araújo - Orientadora (Universidade Federal de Ouro Preto)
Prof. Dr. Yuri Queiroz Abreu Torres - Co-Orientador (Universidade Federal de Ouro Preto)
Profa. Dra. Sandra Maria Antunes Nogueira - Avaliadora interna (Universidade Federal de Ouro Preto)
Arquiteta Letícia D'Ângelo - Avaliadora externa

Profa. Dra. Alice Viana de Araújo, orientadora do trabalho, aprovou a versão final e autorizou seu depósito na Biblioteca Digital de Trabalhos de Conclusão de Curso da UFOP em 19/09/2025



Documento assinado eletronicamente por **Alice Viana de Araújo, PROFESSOR DE MAGISTERIO SUPERIOR**, em 19/09/2025, às 15:18, 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 **0981491** e o código CRC **8026E09E**.

RESUMO

Este Trabalho Final de Graduação propõe a requalificação da Rua dos Inconfidentes, em Ouro Preto (MG), eixo fundamental de conexão entre o centro histórico e os bairros adjacentes. Além disso, o estudo aborda a Praça Cesário Alvim, avaliando a qualidade de seu espaço público e sua capacidade de atender às necessidades da comunidade. A demanda inicial surgiu a partir de um pedido da prefeitura ao Grupo de Pesquisa e Extensão Plus Ultra para o desenvolvimento de um projeto para a Praça da Barra, o que motivou a ampliação da proposta para o restante da rua. A via, de caráter histórico, apresenta dificuldades de adaptação às demandas contemporâneas de mobilidade, resultando em conflitos entre pedestres e veículos. A fundamentação teórica foi estruturada a partir do conceito de Espaços Livres de Uso Público (ELUPs) e sua relação com os centros históricos. A pesquisa utiliza uma abordagem metodológica que inclui levantamentos detalhados da rua, incluindo medições in loco, mapeamento da infraestrutura existente, análise das áreas de estacionamento formal e irregular, estudo de hipóteses de reconfiguração, consultas com comerciantes e observação das dinâmicas de pedestres e veículos. Com base nesses dados, a proposta de requalificação busca valorizar a experiência do pedestre e promover maior integração entre mobilidade e segurança, com ampliação das calçadas, uniformização das faixas viárias, implantação de travessias elevadas e outras medidas que incentivam o uso qualificado do espaço público.

Palavras-chave: Requalificação; Centro Histórico, Ouro Preto, Planejamento Urbano, Espaço Livre de Uso Público; Avaliação Pós-Ocupação; Barra; Rua dos Inconfidentes; Praça Cesário Alvim.

ABSTRACT

This Final Graduation Project proposes the requalification of Rua dos Inconfidentes, in Ouro Preto (MG), a fundamental axis connecting the historic center to adjacent neighborhoods. In addition, the study addresses Praça Cesário Alvim, assessing the quality of this public space and its ability to meet community needs. The initial demand arose from a request by the city government to the Plus Ultra Research and Extension Group for the development of a project for Praça da Barra, which motivated the extension of the proposal to the rest of the street. The street, with its historical character, faces difficulties in adapting to contemporary mobility demands, resulting in conflicts between pedestrians and vehicles. The theoretical framework was structured around the concept of Publicly Accessible Open Spaces and their relationship with historic centers. The research employs a methodological approach that includes detailed surveys of the street, such as on-site measurements, mapping of existing infrastructure, analysis of formal and informal parking areas, study of reconfiguration hypotheses, consultations with local merchants, and observation of pedestrian and vehicle dynamics. Based on this data, the requalification proposal seeks to enhance the pedestrian experience and promote greater integration between mobility and safety, through sidewalk widening, standardization of traffic lanes, implementation of raised crosswalks, and other measures that encourage qualified use of public space.

Keywords: Requalification; Historic Center; Ouro Preto; Urban Planning; Publicly Accessible Open Space; Post-Occupancy Evaluation; Barra; Rua dos Inconfidentes; Praça Cesário Alvim.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	5
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	8
2.1 A importância dos Espaços Livres de Uso Público no planejamento urbano	8
2.2 ELUPs no contexto de centros históricos	11
3 CARACTERIZAÇÃO DA RUA DOS INCONFIDENTES	17
3.1 Contextualização e Caracterização Físico-Geográfica	17
3.2 Contexto Histórico	20
3.3 Caracterização da paisagem e ambiente construído	24
3.3.1 Paisagem urbana e elementos naturais	24
3.3.2 Qualidade do espaço público	26
3.3.2.1 Pavimentação	26
3.3.2.2 Dispositivos de Drenagem	29
3.3.2.4 Iluminação pública	33
3.3.2.5 Mobiliário	35
3.3.2.6 Paisagismo	42
3.4 Dinâmicas Urbanas	45
3.4.1 Dinâmicas de pedestres (atividades estacionárias e fluxos)	45
3.4.2 Dinâmicas de veículos (atividades estacionárias e fluxos)	54
3.4.3 Programação de eventos e a feira da praça Cesário Alvim	62
4 PROPOSTA DE PROJETO	67
4.1 Apresentação geral do projeto	67
4.2 Estratégias de Mobilidade e Circulação Veicular	69
4.3 Sinalização e Segurança	74
4.4 Iluminação e paisagismo	76
4.5 Resíduos sólidos e drenagem	79
4.6 Mobiliário Urbano	80
4.7 Diretrizes para a Praça Cesário Alvim	81
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	82
7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	83
APÊNDICE	86

1 INTRODUÇÃO

O tema central desta pesquisa é o estudo diagnóstico e a requalificação da Rua dos Inconfidentes, em Ouro Preto, Minas Gerais. O recorte temático foca na intervenção urbana para melhoria da mobilidade e dos usos da via, preservando seu caráter histórico. O recorte geográfico abrange os pontos de início e fim da área de estudo, considerando locais estratégicos para intervenção, mas exclui a Praça Prefeito Amadeu Barbosa, já abordada em outro Trabalho Final de Graduação. O recorte temporal é o momento presente, com foco nas demandas atuais da comunidade e no contexto urbano contemporâneo.

A Rua dos Inconfidentes é uma das vias mais importantes de Ouro Preto. Localizada dentro dos limites de tombamento da ZPE (Zona de Proteção Especial), desempenha papel estratégico como ligação entre o centro histórico e o bairro Bauxita, uma subcentralidade onde estão situados importantes polos geradores de fluxo, como instituições de ensino (UFOP e IFMG), comércio e serviços em ascensão, além de uma área residencial em plena expansão. Historicamente, a rua e a Praça Cesário Alvim (Praça da Estação) foram cruciais para a vida social e econômica da cidade. Construída em um período de menor densidade urbana e fluxos mais modestos, a via foi concebida para atender a demandas diferentes das atuais. A estação ferroviária próxima, atualmente desativada, também conferia maior vitalidade à região.

Com o passar do tempo, a preservação histórica da rua, embora importante, não acompanhou as transformações urbanas e sociais. O aumento do número de veículos motorizados e de viagens gerou conflitos de mobilidade e desafios na manutenção do patrimônio cultural. A via sofre com problemas como ausência de calçadas adequadas, ausência de faixas de pedestre ao longo do trajeto e estacionamento que compromete o trânsito. Além disso, o deslizamento do Morro da Força, em janeiro de 2022, agravou os problemas de circulação no local, estreitando o caminho em um ponto estratégico e dificultando o fluxo nos horários de pico.

O único Espaço Livre de Uso Público (ELUP) de maior amplitude dentro do recorte é a Praça Cesário Alvim. Contudo, essa área encontra-se subutilizada, funcionando mais como elemento de passagem do que como espaço ativo para a

comunidade. Eventualmente, são realizadas feiras no local, mas a ausência de infraestrutura adequada e de maior diversidade de usos e atrações ocasiona uma baixa vitalidade e contribui para sua inutilização no cotidiano. A interrupção do funcionamento da estação ferroviária¹, pode ter colaborado para esse esvaziamento funcional. No momento, a praça tem potencial desperdiçado, pois sua importante localização e intensidade de fluxos evidencia que a mesma poderia ser transformada em um espaço de lazer e convivência mais significativo para a população local.

Em 2023, o grupo de Pesquisa e Extensão Plus Ultra, vinculado a Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP), recebeu da Prefeitura Municipal de Ouro Preto (PMOP) a proposta para execução de um estudo de intervenção na área da Praça Prefeito Amadeu Barbosa e seus arredores, adotado por um outro aluno em seu Trabalho Final de Graduação. Neste contexto, consideramos que seria pertinente ampliar o estudo para abranger o restante da via e também a Praça Cesário Alvim, para que a requalificação não se limitasse a apenas uma pequena parte da Rua dos Inconfidentes, mas que sua continuidade pudesse criar uma melhor conexão, especialmente de caminhabilidade, entre a área da Praça Amadeu Barbosa e a área da Praça Cesário Alvim.

Como integrante do Plus Ultra, adotei a requalificação desta região como tema do meu Trabalho Final de Graduação. Essa escolha reflete a busca por um equilíbrio entre as demandas atuais da população e a preservação do patrimônio cultural, alinhando-se aos objetivos do grupo na Ação Institucional em parceria com a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SMDUH).

A hipótese que norteia este trabalho é que uma requalificação fundamentada em discussões e práticas contemporâneas para espaços livres de uso público, conciliando mobilidade urbana e conservação patrimonial, transformaria a região em um espaço mais funcional e atrativo. O objetivo geral é a elaboração de um projeto de requalificação que atenda às necessidades atuais da comunidade de caminhabilidade nesse trecho.

Os objetivos específicos do trabalho são:

¹ A interrupção aconteceu durante a pandemia, em 2020 e até o momento deste trabalho, não teve retorno. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/blogs/sobre-trilhos/2024/04/trem-turistico-sob-gestao-da-vale-em-minas-completa-4-anos-de-paralisacao.shtml> acesso em 25 ago 2025

- Produzir um diagnóstico da área de estudo e seu entorno, identificando desafios impostos pelo contexto histórico e seus principais problemas urbanos;
- Identificar as necessidades, fluxos e usos atuais da região;
- Propor intervenções que conciliem mobilidade e preservação;
- Desenvolver um projeto urbanístico de requalificação atual para a rua, com diretrizes contemporâneas e compatíveis com as exigências do IPHAN;
- Criar diretrizes para uma futura requalificação da Praça Cesário Alvim, que a transforme em um espaço de lazer e convivência para a comunidade local e turistas, e que consiga absorver uma variedade maior de eventos e atrações contemporâneas.

A metodologia empregada neste trabalho foi dividida em quatro etapas principais:

1. Pesquisa documental: Levantamento de informações históricas e estudo de caso sobre a Rua dos Inconfidentes e da Praça Cesário Alvim, com apoio de mapas e registros fotográficos.
2. Mapeamento urbano: Inventário de infraestrutura, análise dos usos, fluxos e dinâmicas da área, por meio de visitas de campo e observação direta.
3. Revisão bibliográfica: Estudo de literatura sobre requalificação urbana e preservação histórica, fundamentando as decisões projetuais.
4. Proposição de projeto: Desenvolvimento de propostas de intervenção, culminando na entrega do anteprojeto da via e da praça ao final do TFG II.

Este caderno apresenta os conteúdos necessários para o embasamento do projeto da seguinte forma: O Capítulo 2 traz a fundamentação teórica, abordando conceitos, desafios e definições essenciais relacionados à mobilidade urbana e à intervenção em áreas patrimoniais. O Capítulo 3 oferece uma contextualização histórica da Rua dos Inconfidentes e da Praça Cesário Alvim e apresenta o levantamento e diagnóstico urbanístico da área, explorando usos do entorno, fluxos, normas aplicáveis e dinâmicas locais. No Capítulo 4, é apresentado o projeto final e as decisões que levaram a ele, além das diretrizes finais para a praça. No Capítulo 5, encerramos com algumas considerações finais.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Neste estudo, focaremos no uso de Espaços Livres de Uso Público (ELUPs) como elementos fundamentais para a estrutura urbana e também para a qualidade de vida. Em paralelo, também analisaremos intervenções urbanas em centros históricos, visando entender o papel crucial que esses espaços desempenham em sítios patrimoniais e os desafios que esses espaços enfrentam para conciliar as demandas contemporâneas da sociedade.

2.1 A importância dos Espaços Livres de Uso Público no planejamento urbano

Considera-se espaço público um espaço físico urbano cuja propriedade seja do poder público, sendo edificado ou não. Culturalmente, entendemos ELUPs (espaços livres de uso público) como lugares livres de edificações, com o intuito de oferecer descanso e lazer para a população, usualmente delimitados por ruas e/ou construções (ARAÚJO, 2018). Para o objetivo deste texto, consideraremos como esses espaços: ruas, largos, praças, pontes e parques.

Historicamente, espaços públicos eram utilizados para atividades comerciais, políticas e religiosas. Com a Revolução Industrial, as cidades cresceram de forma acelerada, caracterizadas pelo avanço tecnológico e pela transformação de sua estrutura urbana para acomodar esse novo ritmo de produção e expansão.

No mundo moderno e contemporâneo, suas funções se expandiram, o individualismo crescente aumentou a demanda por espaços públicos, embora a apropriação destes nem sempre seja favorável e possível para toda a população (ARAÚJO, 2018). Ainda hoje, esses espaços se encontram especialmente em regiões mais nobres das cidades, dificultando o acesso para as classes menos favorecidas. Quando presentes em áreas mais vulneráveis, esses espaços frequentemente carecem de equipamentos apropriados, apresentam baixa qualidade ambiental, sofrem com problemas de manutenção e enfrentam desafios na apropriação pela comunidade. Assim, se faz necessária a criação e o desenvolvimento de novos espaços públicos, principalmente em bairros mais

carentes e sua qualificação nas centralidades já consolidadas, que podem não ser o local de residência das comunidades mais periféricas, mas são frequentemente seus locais de trabalho.

Os Espaços Livres de Uso Público (ELUPs) têm um papel fundamental na qualidade de vida das comunidades, com ofertas de local para interação social, lazer, exercícios físicos e contato com a natureza. Quando bem planejados, garantem a permanência, a contemplação e o uso ativo pela comunidade, de maneira esporádica ou através de atividades organizadas, que abordaremos adiante. Esses espaços contribuem para o bem-estar físico e mental da população, além de promover o senso de pertencimento e cidadania. Assim, ELUPs não devem apenas ornamentar o espaço urbano, mas também enriquecer o cotidiano dos moradores e motivar para que as cidades sejam mais dinâmicas e saudáveis.

Depois de estudar espaços públicos diversos, no mundo todo, o PPS (Project for Public Spaces)² definiu quatro qualidades que todo espaço público deveria ter para ser considerado bem-sucedido: acessibilidade, atividade, conforto e socialização (PPS, s.d.). Ou seja, o espaço livre ideal deve permitir que qualquer pessoa, de qualquer idade e qualquer condição física possa transitar por todos ambientes, deve oferecer atividades que encorajam a permanência da comunidade, deve ofertar lugares para sentar, descansar e encontrar e interagir com outras pessoas, além de oferecer segurança para seus usuários.

Em cidades bem planejadas, observamos maior conectividade, proximidade e complementaridade entre os espaços livres públicos. Quando esses espaços - praças, calçadas, parques - estão interligados de maneira que formam uma rede contínua, a cidade se torna mais propícia para os modos ativos de mobilidade, como a caminhada e a pedalada, promovendo uma vida mais saudável e dando enfoque ao pedestre. Um sistema de ELUPs bem conectado, como o que se propõe neste trabalho para o trecho em estudo, deve proporcionar percursos agradáveis e seguros, como a presença de arborização, mobiliário urbano, boa pavimentação e iluminação ao longo desses trajetos, melhorando a experiência dos pedestres e possibilitando, inclusive, maior ativação econômica dessas áreas (ARAÚJO, 2018).

² Projects for Public Spaces é uma organização sem fins lucrativos, baseada em Nova York, que tem como objetivo a criação e a revitalização de espaços públicos com foco na comunidade.

Do ponto de vista econômico, essa associação de espaços públicos fortalece o comércio local, já que incentiva a circulação de pedestres, aumentando a atenção aos estabelecimentos situados ali. Esses ambientes urbanos ficam mais ativos e estimulam tanto o consumo quanto a confraternização, criando ambientes bons para convivência e aumentando o senso de pertencimento da população.

A Rua dos Inconfidentes, objeto deste estudo, conta com duas praças em suas extremidades, a praça Prefeito Amadeu Barbosa (Praça da Barra) e a Praça Cesário Alvim (Praça da Estação). A rua tem uma forte vocação comercial, conta com transporte público e um considerável fluxo de pedestres, além de abrigar o Terminal De Integração José Da Silva Araújo. Uma melhor conexão entre esses espaços (as duas praças e a rua), poderia potencializar a caminhabilidade na região e promover percursos mais seguros e interessantes para pedestres e estimular a economia local.

Os ELUPs são também de fundamental importância para proporcionar o bem-estar da população com o incentivo à prática esportiva. Quando os espaços livres são bem planejados, permitem e incentivam atividades físicas individuais, como caminhada, pedalada e corrida, além de esportes coletivos organizados, como futebol, vôlei, dentre outros. Com a infraestrutura e conforto adequados, como boa pavimentação, áreas de apoio, bebedouros, mobiliário e cobertura, essas práticas, cheias de benefícios à saúde física e mental, se tornam mais acessíveis para todos (ARAÚJO, 2018).

As praças e parques desempenham um papel fundamental para um público com maior disponibilidade de tempo livre, como idosos e crianças. O acesso a locais com percursos e equipamentos para exercícios pode encorajar a prática de atividades como alongamentos e caminhadas. De forma parecida, espaços livres são essenciais para crianças, que são atraídas por áreas abertas para brincadeiras e mobiliários interativos (ARAÚJO, 2018).

A respeito da qualidade de vida de idosos e crianças, Adicionalmente, esses espaços também podem incentivar a interação e a diversidade de atividades, com eventos ao ar livre, apresentações artísticas e feiras que transformam essas áreas em pontos de encontro. Um bom cronograma de atividades pode garantir esse uso

contínuo e ajudar na manutenção do local. A Praça Cesário Alvim já abriga uma pequena feira, realizada sempre às sexta-feiras, que pode ser melhor organizada para atrair mais visitantes. Para isso, além do cronograma, a participação da comunidade é essencial, tanto com o envolvimento no planejamento de eventos quanto com o uso dos locais (PPS, s.d.).

2.2 ELUPs no contexto de centros históricos

A ampliação e manutenção dos ELUPs nos centros históricos encontram alguns desafios e limitações, principalmente em relação a preservação patrimonial e a necessidade de atualização de infraestruturas e de novas demandas da sociedade e compatibilizá-las com a conservação histórica. Essas limitações abrangem normas legais de tombamento, diretrizes de preservação e os desafios impostos pelo traçado viário e pelas características de ocupação do território.

As legislações de proteção do patrimônio histórico, estabelecidas pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), são de extrema importância para garantir a conservação dos conjuntos urbanos tombados. No entanto, essas leis acabam desafiando intervenções necessárias, como alteração de traçado viário com ampliação de calçadas, mudanças de pavimentações, inserção de mobiliário urbano e vegetação. Segundo a Portaria 312, as intervenções na APE devem obedecer às seguintes diretrizes:

I - Manutenção da morfologia urbana, principalmente no que se refere ao arruamento, parcelamento do solo, áreas verdes, configuração dos lotes e espaços públicos: II - Garantia da visibilidade e ambiência dos monumentos e seu entorno imediato: III - Garantia da reabilitação dos espaços públicos e requalificação da paisagem urbana e natural.

Assim como em qualquer outra localidade, os ELUPs desempenham um papel importante na valorização da paisagem dos centros históricos. As praças, largos e ruas não apenas ampliam o uso do patrimônio, mas também os transformam em espaços para convivência e lazer, seja para moradores ou visitantes. O planejamento adequado desses espaços pode fortalecer a conexão entre as regiões mais contemporâneas da cidade com a parte histórica, contribuindo

para o senso de pertencimento da população. Como exemplo disso, em Ouro Preto podemos citar as intervenções realizadas dentro do escopo do Projeto Monumenta, entre eles o Parque Horto dos Contos, que complementou um parque botânico com fundos de terrenos inutilizados, criando uma extensa área verde que atravessa o centro histórico e liga diferentes pontos da cidade, além de oferecer o contato com a paisagem natural dentro desse contexto histórico. Essa obra também demonstra a possibilidade de inovar em cidades patrimoniais e agregar mais cultura, afastando a ideia de que o patrimônio histórico deve ser uma cidade parada no tempo, afinal seus habitantes seguem se desenvolvendo (BONDUKI, 2012).

É possível que haja revitalização e adaptação desses espaços sem o comprometimento dos patrimônios. Algumas estratégias sutis podem ser implementadas, como o caso da Praça Tiradentes, em Ouro Preto, e a Praça da Sé, em Mariana, também obras do projeto Monumenta, que impediram o estacionamento veicular nesses locais e promoveu a ampliação da área para pedestres. Em ambos os casos, adaptações do desenho urbano propiciaram novas apropriações e experiências com o sítio tombado, mas futuramente podem ser necessárias mais intervenções. (BONDUKI, 2012)

Para revitalizar e adaptar os ELUPs sem comprometer o patrimônio, algumas estratégias podem ser empregadas, como a utilização de materiais compatíveis com a linguagem histórica, a implantação de soluções sustentáveis e efêmeras e a adoção de intervenções que respeitem o traçado original das cidades. É possível fazer requalificações bem-sucedidas, equilibrando preservação e funcionalidade. Espaços públicos podem manter o seu valor cultural enquanto promovem um uso mais dinâmico do espaço, sem perder sua essência histórica. Para garantir que isso seja aplicado à Rua dos Inconfidentes e à Praça Cesário Alvim, podemos seguir algumas diretrizes como; valorização dos elementos históricos, através de paisagismo e iluminação, melhoria na circulação viária e implantação de infraestrutura acessível e segura para os pedestres; promoção de uso mais diversificado do espaço e cronograma de eventos para garantir o uso contínuo.

É fundamental o papel das requalificações urbanas na revitalização dos centros históricos. É ela que vai promover usos compatíveis que vão assegurar o funcionamento desses espaços e o uso pela comunidade local. Para intervir

adequadamente, é preciso considerar alguns fatores como a funcionalidade dos espaços e a conservação dos elementos originais. Além disso, é importante alinhar com a paisagem urbana, respeitando a escala e os materiais tradicionais, preservando a harmonia do conjunto urbanístico.

Para executar essas requalificações, é necessário atenção especial às especificidades urbanísticas e patrimoniais desses locais. Podem ocorrer abordagens teóricas que variam de acordo com suas posturas, mais conservadoras, que priorizam manter as estruturas e configurações originais, e mais flexíveis, que tendem a adaptar os patrimônios históricos sem comprometer sua identidade. A partir disso, temos normas que estabelecem princípios fundamentais para a restauração, como as diretrizes do IPHAN e as cartas patrimoniais, que destacam a importância da autenticidade de técnicas e materiais mas também da compatibilidade entre usos passados e atuais, garantindo que eles permaneçam ativos.

Ao longo das décadas, as cartas patrimoniais têm sido essenciais para a proteção e adaptação de espaços históricos. A partir de 1970, a Carta de Veneza (1964) e a Carta do Restauo (1972) ampliaram o conceito da preservação e começaram a incluir diretrizes para reestruturação urbanística, reordenamento viário e revisão de equipamentos urbanos. Essas estratégias pretendiam justamente garantir a compatibilização dos centros históricos com as demandas do momento sem comprometer sua preservação. Ademais, a Carta de Washington (1987) reforçou a carência da adaptação dos centros antigos à vida contemporânea e destacou que a prioridade da preservação deve ser a população local, e não somente o turismo (ARAÚJO, 2018). É essa visão que apoia a relevância de intervenções balanceadas, que concedem a introdução de elementos atuais sem prejudicar o equilíbrio do conjunto urbano.

Equilibrar a modernização da infraestrutura com a preservação é um desafio contínuo. Projetos eficientes e bem-sucedidos demonstram a possibilidade de integrar restauro e adaptação dos espaços históricos.

Como exemplo, podemos analisar a requalificação urbanística da Rua Oswaldo Cruz (Rua Grande), em São Luís, Maranhão, que incluiu diversas

intervenções para modernizar e valorizar a via comercial da cidade. Foi reestruturado o Complexo Deodoro, que compreende as Praças Deodoro e Panteon, além das alamedas Silva Maia e Gomes de Castro, essas áreas foram integradas e se juntaram em um espaço contínuo e “acessível”, que prioriza os pedestres e promove a convivência no local (Figuras 1, 2 e 3). Essa é apenas a primeira parte da revitalização da rua.



Figura 1: Complexo Deodoro, São Luís - MA. Autor desconhecido (Fonte: IPHAN)



Figura 2: Imagem Satélite do Complexo Deodoro, São Luís - MA. 2023 (Fonte: Google Earth)



Figura 3: Imagem Satélite do Complexo Deodoro, São Luís - MA. 2007 (Fonte: Google Earth)

Algumas melhorias na infraestrutura foram aplicadas, como a substituição dos sistemas de esgoto e drenagem, e embutiram toda a fiação elétrica, deixando a vista mais “limpa” e organizada. Além disso, foram incorporados elementos como rampas e sinalização tátil e aplicado um novo piso de bloquete intertravado, que garante uniformidade e segurança para os pedestres. A via também recebeu nova iluminação pública e o mobiliário urbano foi atualizado com bancos e lixeiras. Além da implementação de novo paisagismo, criaram pequenas praças, proporcionando novos espaços de descanso e convívio (Figura 4).



Figura 4: Rua Grande, São Luís - MA. Autor desconhecido (Fonte: IPHAN)

Para garantir a vitalidade dos ELUPs em centros históricos é essencial a promoção do uso ativo pela comunidade local. É uma boa estratégia para utilizar programas de eventos como feiras, aulas de yoga, bibliotecas ambulantes e celebrações religiosas e culturais para assegurar o fluxo contínuo de pessoas e o uso efetivo desses espaços. A exemplo, a Praça Cesário Alvim atualmente tem uma feira que pode ser expandida e qualificada, oferecendo melhor estrutura e atraindo mais público para o local.

Nesse momento, em Ouro Preto, é necessário superar a concepção de que a preservação deve manter os espaços com aspecto de intocados, principalmente por causa do turismo. As necessidades da população local são frequentemente negligenciadas e precisam ser atendidas pela melhoria da infraestrutura urbana. A Rua dos Inconfidentes é essencial para moradores e comerciantes e desempenha um papel estratégico ao conectar o centro a diversos bairros, portanto sua requalificação pode promover um ELUP que atenda melhor às demandas cotidianas da cidade. Como bem descrito por Nabil Bonduki:

Uma cidade não é uma peça de museu, parada no tempo. Para permanecer como um núcleo vivo, utilizado pelos cidadãos do século XXI, com suas necessidades e costumes, Ouro Preto precisa se modificar. A questão consiste em saber como modificá-las. Portanto, novas intervenções urbanas em sítios históricos são bem vindas, desde que obedecem a critérios básicos, respeitem o patrimônio e, sobretudo, contém um bom projeto - uma "boa arquitetura." A qualidade do projeto deve ser avaliada como a pedra angular da intervenção, capaz de garantir um excelente resultado ou levar a um desastre. (BONDUKI, 2012, p. 227)

Nesse contexto, a requalificação da Rua dos Inconfidentes surge como uma potencial amostra para a valorização destes espaços em Ouro Preto. Propondo soluções que equilibrem a preservação histórica com a modernização necessária, esse projeto pode servir de referência para outras iniciativas na cidade. Para garantir a continuidade do uso desses espaços, serão essenciais a programação de eventos e a criação de novos espaços para convivência.

3 CARACTERIZAÇÃO DA RUA DOS INCONFIDENTES

3.1 Contextualização e Caracterização Físico-Geográfica

A Rua dos Inconfidentes, situada no bairro Barra, em Ouro Preto, Minas Gerais, desempenha um importante papel na conexão entre o centro histórico e outras regiões da cidade, como a sub centralidade da Bauxita, onde estão localizados o Instituto Federal de Minas Gerais (IFMG) e a Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP). Localizada a aproximadamente 1 km da Praça Tiradentes, 900 m do IFMG e 1,7 km da UFOP, a via é um eixo estratégico para a mobilidade urbana da cidade, auxiliando o deslocamento de estudantes e demais usuários entre essas áreas. Além disso, a rua também abriga o Terminal de Integração José da Silva de Araújo que atende diversas rotas da cidade.

Além da Rua dos Inconfidentes, nosso estudo também abrange a Praça Cesário Alvim, que está no extremo da rua e já se localiza no bairro Pilar. É importante lembrar que nosso objeto de estudo não inclui a Praça Prefeito Amadeu Barbosa (Praça da Barra), que também é localizada no outro extremo da Rua dos Inconfidentes, já abordado em outro trabalho final de graduação (COSTA, JOÃO PEDRO, 2024). A Figura 9 mostra o nosso objeto de estudo, de aproximadamente 8.500 m², e o contexto em que está inserido.



Figura 9: Mapa da localização do objeto de estudo (*Autoria própria*)

O acesso da Rua dos Inconfidentes pode ser pelas ruas Pandiá Calógeras (Conexão aos bairros Lagoa e Bauxita), Antônio Martins (Conexão ao bairro Antônio Dias), Diogo de Vasconcelos (Conexão ao bairro Pilar e Centro) e pela Avenida Lima Júnior (Conexão ao bairro Vila Aparecida). Outro aspecto relevante é a linha férrea do Trem Turístico da Vale, que está atualmente desativada devido a deslizamentos ocorridos no trecho.

Nosso objeto de estudos está inserido dentro dos limites da Zona de Proteção Especial (ZPE), que também pode ser visto na Figura 9, ou seja, é considerado uma área de valores indispensáveis para a preservação. Por isso, está sujeito às leis mais rigorosas em questão de preservação patrimonial da cidade. Para embasar nosso trabalho, destacamos alguns artigos relevantes da Lei Complementar 93, que estabelece normas e condições para o parcelamento, a ocupação e o uso do solo urbano no Município de Ouro Preto:

Art. 82 A Prefeitura Municipal de Ouro Preto deverá articular-se com as Instituições Estaduais e Federais que tenham competência

concorrente com o Município na preservação do patrimônio cultural e natural. Parágrafo único - Quaisquer intervenções urbanísticas e arquitetônicas realizadas no perímetro da ZPE de que trata este capítulo, sejam de iniciativa privada ou do Poder Público, estão sujeitas às disposições desta Lei.

Art. 84 A preservação da notabilidade do acervo paisagístico-urbano-arquitetônico é determinada através da manutenção das seguintes características: I. o quadro natural e a paisagem envolvente; II. a morfologia urbana e os traçados dos logradouros; III. a unidade dos conjuntos urbanos; IV. a relação entre as áreas edificadas e as não edificadas; V. as tipologias arquitetônicas; VI. a diversidade e a multiplicidade dos usos; VII. os espaços públicos de reunião e encontro; VIII. as manifestações culturais.

Art. 85 A preservação do acervo urbanístico-arquitetônico é fator preponderante para a definição das intervenções neste sítio, e deverá: I. ser compatibilizada com os valores e necessidades da vida urbana atual e do desenvolvimento sócio-econômico; II. ser utilizada para a melhoria tanto da qualidade de vida na cidade, quanto do ambiente urbano.

Art. 90 Deverão ser mantidos o sistema construtivo e a permeabilidade do revestimento do sistema viário.

Art. 122 Na ZPE estão inseridas as principais áreas e edificações de interesse histórico e cultural e seu entorno, significativas para a memória e identidade dos distritos e seus cidadãos, e a preservação deste acervo é fator preponderante para a definição das intervenções, devendo: I. visar e orientar a requalificação arquitetônica e ambiental das edificações e seu entorno, de modo que esta seja harmônica e integrada; II. impedir a demolição e a descaracterização das edificações históricas e de interesse cultural existentes, incentivando a sua recuperação; III. ser compatibilizada com os valores e necessidades da vida urbana atual e do desenvolvimento sócio-econômico; IV. ser utilizada para a melhoria tanto da qualidade de vida no distrito, quanto do ambiente urbano.

Art. 134 Em obras e serviços de manutenção em edificações de valor histórico e artístico, deverão ser conservados ao máximo os materiais de construção e sistemas construtivos originais, não podendo ser

alteradas as características, configurações e dimensões dos elementos que compõem as fachadas e coberturas.

A análise dessa lei indica que qualquer intervenção na via deve obedecer às normas que restringem alterações e estabelecem critérios para as escolhas projetuais, além de exigir um rigoroso processo de aprovação pelos órgãos patrimoniais responsáveis.

A lei reitera o que já foi discutido no capítulo de fundamentação teórica: é importante a manutenção do patrimônio histórico, mas também é fundamental a compatibilização com os usos contemporâneos, que é a grande necessidade da Rua dos Inconfidentes.

3.2 Contexto Histórico

A história da praça Cesário Alvim está diretamente ligada à estação ferroviária, inaugurada em 1887. Para sua construção, foi necessário drenar a Lagoa do Funil e realizar corte nas serras para a passagem da linha ferroviária (BUTTROS, 2017).

O grande espaço vazio em frente à estação, era inicialmente conhecido como 'Largo da Estação da Estrada de Ferro Central' e foi renomeado para 'Largo Cesário Alvim' em 1898. Porém, até 1925 o local se resumia a um amplo largo sem pavimentação, usado como ponto de circulação (Figura 5). Neste mesmo ano, foi criado um jardim com traçado clássico que dividiu o espaço em duas partes, uma destinada ao trânsito e outra ao lazer. O projeto incluiu quatro canteiros vegetados e um coreto central, além de bancos e iluminação. Depois, cercaram o jardim para preservá-lo, o que fez com que a praça ficasse parecida com os *squares* ingleses do século XIX (Figura 6), o que também dificultou a realização de grandes eventos, que passaram a acontecer no largo, que foi ficando cada vez mais movimentado. (ARAÚJO, 2018)



Figura 5: Praça Cezário Alvim no final do século XIX. Elaborado por Alice Araújo (2018) Elaborado a partir de trecho da Planta da Cidade de Ouro Preto, 1888, de Wilhelm Brosenius. (Fonte: BIBLIOTECA NACIONAL, 2017.)



Figura 6: Autor desconhecido. [192X]. Modificada por Alice Araújo (2018) (Fonte: Tiso, 2013)

A dinâmica da praça e do largo estavam atrelados à estação. Em tempos de fluxo intenso de passageiros, o jardim recebia bandas e se tornava ponto de encontro. (Figura 7) No entanto, com a desativação do transporte de passageiros e o desuso do trem, o espaço caiu em desuso. Porém, com a expansão da cidade em direção ao bairro barra e depois a região da Bauxita, o largo se tornou um importante elo de circulação, principalmente após o aumento do uso de automóveis. (ARAÚJO, 2018)



Figura 7: Foto de Luiz Fontana [193X-194X]. Modificada por Alice Araújo (2018) (*Fonte: Tiso, 2013*)

Em 2009, foi criado o Terminal de Integração José da Silva Araújo (Zé de Duca). A instalação do terminal e do monumento Saldanha Marinho, reforçou essa mudança, deixando a antiga estação e o jardim como lembranças de um passado menos movimentado (Figura 8). (ARAÚJO, 2018)

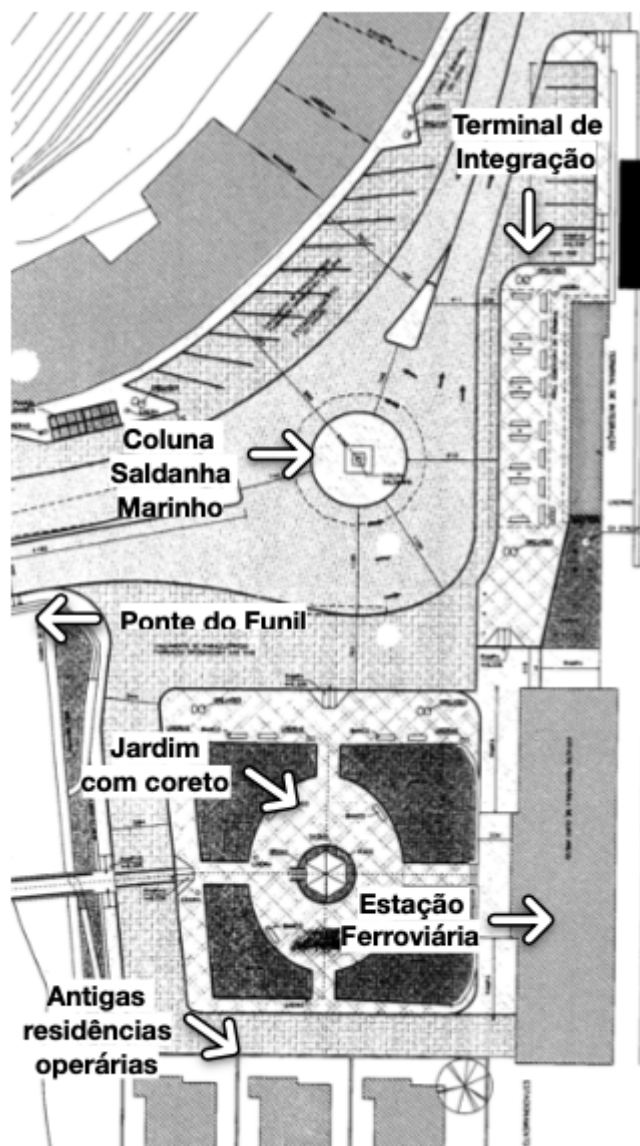


Figura 8: Projeto Arquitetônico da reforma da Praça Cezário Alvim e do Terminal de Integração Zé de Duca. Modificado por Alice Araújo (2018) Modificado pela autora. (Fonte: OURO PRETO, 2009)

Mesmo após reformas de revitalização do local, recuperando os canteiros, o coreto e alguns elementos do mobiliário urbano, a Praça Cesário Alvim permanece em relativo desuso. A praça agora se encontra à margem das dinâmicas urbanas contemporâneas, com pouca utilização, enquanto a circulação de veículos e o terminal de transportes reconfiguraram a função do largo, que segue como importante nó viário na cidade.

3.3 Caracterização da paisagem e ambiente construído

3.3.1 Paisagem urbana e elementos naturais

Em relação à topografia da Rua dos Inconfidentes, de acordo com as informações do Mapa Cadastral de Ouro Preto, a cota altimétrica inicial, próxima à Praça da Barra, é de 1053,3 m, enquanto a cota final, em frente ao terminal de ônibus, é de 1060 m. Apesar da diferença altimétrica de 6,7 m, a extensão da via é de aproximadamente 500 m, resultando em uma declividade média de cerca de 1,34%, que faz com que a percepção dos pedestres seja de um percurso plano, diferente da topografia predominante em Ouro Preto, principalmente no Centro Histórico, caracterizada por acíves e declives acentuados.

A maior parte das construções na nossa área de estudo datam do final do século XIX e início do século XX e por isso predominam elementos coloniais e ecléticos. As figuras 10 e 11 exemplificam esses padrões construtivos dos imóveis, evidenciando a uniformidade estilística e os detalhes arquitetônicos característicos. Além disso, a Figura 12 indica a localização de cada fachada na rua, proporcionando uma melhor compreensão desta distribuição.



Figura 10: Quadro de fotos das fachadas das edificações da Rua dos Inconfidentes, parte 1 (Autoria: Matei Popescu, 2024. Fonte: acervo Plus Ultra; alterações feitas pela autora)



Figura 11: Quadro de fotos das fachadas das edificações da Rua dos Inconfidentes, parte 2 (Autoria: Matei Popescu, 2024. Fonte: acervo Plus Ultra; alterações feitas pela autora)



Figura 12: Mapa com a identificação das fachadas das edificações da Rua dos Inconfidentes (Autoria: Matei Popescu, 2024. Fonte: acervo Plus Ultra; alterações feitas pela autora)

Em relação às tipologias e usos, observamos majoritariamente edificações de dois pavimentos, geralmente de uso misto, combinando comércio/serviço e residência. Nos térreos vemos padarias, lanchonetes, restaurantes e hotéis, enquanto o pavimento superior costuma ser destinado para moradias unifamiliares e repúblicas universitárias. Na figura 13, mapa de usos, conseguimos observar diretamente os padrões de ocupação da rua.



Figura 13: Mapa de usos dos terrenos da Rua dos Inconfidentes (*Autoria própria*)

3.3.2 Qualidade do espaço público

Além da Avaliação Pós-Ocupação (APO) da Rua, que será abordada no capítulo sobre dinâmicas urbanas, realizamos o levantamento das infraestruturas e mobiliário urbano presentes na área, com o objetivo de verificar os recursos disponíveis no espaço e elaborar um diagnóstico físico de seus equipamentos. Foram levantados aspectos como a pavimentação, os dispositivos de drenagem, a sinalização, os equipamentos de iluminação e o paisagismo da praça.

3.3.2.1 Pavimentação

O piso da Praça Cesário Alvim é o mesmo utilizado nas calçadas da Rua dos Inconfidentes: lajotas de quartzito Ouro Preto (figura 14), material utilizado por todo o centro histórico, conhecido pelos pedestres por se tornar escorregadio após alguns anos de instalação e uso. Além disso, as calçadas possuem tampas metálicas dos serviços de infraestrutura, que também representam um risco de escorregamento, além do desgaste visto em alguns pontos.



Figura 14: Pavimentação da Praça Cesário Alvim em lajotas de quartzito Ouro Preto.
(Fonte: acervo pessoal da autora)

O uso dessa pavimentação em vias mais íngremes contribui para que as pessoas optem transitar pelo leito carroçável, mas na Rua dos Inconfidentes este comportamento parece se relacionar com a ausência de calçada em alguns trechos ou a estreiteza da existente. Em determinados pontos, por exemplo, a calçada possui apenas 90 cm de largura e ainda conta com postes instalados em seu eixo, comprometendo a faixa livre de circulação (Figura 15). Além desse material, também observamos a calçada concretada que também é utilizada para estacionamento de veículos, mais próxima a Praça da Barra.



Figura 15: Situação de poste na Rua dos Inconfidentes (Fonte: acervo da autora)

Os canteiros da praça apresentam um contorno elevado, feito do mesmo quartzito, mas que aparentam estar soltos e desgastados (figura 16). Já a pavimentação da Rua dos Inconfidentes é composta por paralelepípedos de pedra (figura 17), material semi-drenante comum nas ruas do centro histórico. Em contraste, a Avenida Lima Júnior, que se conecta à Rua dos Inconfidentes, é asfaltada.



Figura 16: Pavimentação solta na Praça Cesário Alvim. *(Fonte: acervo pessoal da autora)*



Figura 17: Paralelepípedos de pedra utilizados na pavimentação da Rua dos Inconfidentes. *(Fonte: acervo pessoal da autora)*

3.3.2.2 Dispositivos de Drenagem

Na Rua dos Inconfidentes, identificamos diversos dispositivos de microdrenagem que contribuem para o sistema de escoamento pluvial na via, cujas localizações podem ser vistas na Figura 18.

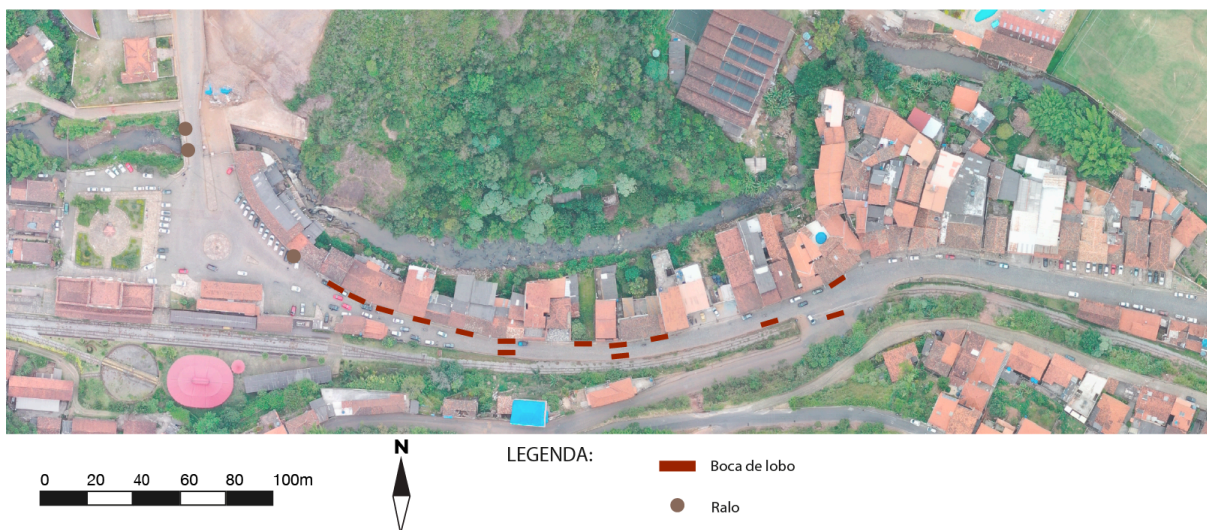


Figura 18: Mapa de localização e identificação do sistema de drenagem da Rua dos Inconfidentes (*Autoria Própria*)

Identificamos um ralo localizado na calçada e bocas de lobo (Figura 18) ao longo de toda a rua. Esses instrumentos parecem estar em bom estado e não há sinais de obstrução ou assoreamento das caixas.



Figura 19: Bocas de lobo utilizadas na Rua dos Inconfidentes. (*Fonte: acervo pessoal da autora*)

Além dos dispositivos de drenagem, a pavimentação da rua em paralelepípedos de pedra permite a infiltração parcial da água da chuva pelas juntas, assim também contribuindo para a permeabilidade do solo e complementando o sistema existente, minimizando os riscos de alagamento no local.

Durante o levantamento, não percebemos problemas relacionados à drenagem na Rua dos Inconfidentes, o que nos leva a pensar que o sistema está sendo eficaz. Todavia, em uma notícia do site DeFato, encontramos relatos de transbordamento do córrego do funil e de enchente na região:

Até o momento, o Córrego da Barra, localizado na parte baixa da cidade, transbordou. Com isso, invadiu as casas que estão nas suas margens. Outro ponto de preocupação são as encostas, já que Ouro Preto se desenvolveu historicamente de maneira desordenada e sem planejamento urbano, com diversas residências construídas de maneira irregular e em locais de risco de desabamento. (LINHARES, 2022)

Apesar da aparente eficiência da microdrenagem local, a ocupação e densificação edificada nas margens do Córrego do Funil oferecem um risco eminente de enchentes e inundações nessa região, que tem uma das cotas mais baixas da cidade, podendo causar prejuízo material, econômico e até de vida humana.

3.3.2.3 Sinalização

A Rua dos Inconfidentes apresenta uma sinalização vertical completa. Durante o levantamento, identificamos 19 tipos de placas ao longo da via, cujas localizações estão detalhadas no mapa de sinalização (Figura 20).



Figura 20: Mapa de localização e identificação da sinalização vertical da Rua dos Inconfidentes. Levantamento feito em setembro de 2024 (*Autoria Própria*)

De modo geral, a sinalização vertical parece adequada ao contexto da rua, orientando de maneira clara o fluxo de veículos. Contudo, observamos que em alguns pontos as placas de proibição de estacionamento não são respeitadas, assim como as sinalizações de ‘exclusivo para clientes’, frequentemente utilizadas em estacionamentos particulares de lojas. Além disso, parte da sinalização necessita de atualização, como é o caso das placas 16 e 17, que pertenciam ao estacionamento rápido de uma farmácia que já não se encontra mais no local.

A maior parte das placas se encontra em bom estado de conservação, com poucas exceções em que foi observado algum grau de desgaste (Figura 21).



Figura 21: Placas em condições diferentes vistas na Rua dos Inconfidentes. (Fonte: acervo pessoal da autora)

No entanto, a via carece de sinalização horizontal, já que não há faixas de travessia, comprometendo a segurança dos pedestres. Essa ausência também se relaciona às leis patrimoniais existentes, que vedam a aplicação de sinalização horizontal na ZPE/APE. Apesar disso, a falta desse tipo de sinalização aponta o foco da rua nas necessidades veiculares e mostra a carência de intervenções que garantam maior proteção e visibilidade para os pedestres. Na Praça da Barra há uma travessia em nível, mas é a única em toda a extensão da rua. No capítulo de dinâmicas de pedestres, discutiremos a necessidade da criação de novas travessias ao longo da via

3.3.2.4 Iluminação pública

A iluminação da Rua dos Inconfidentes aparenta ser suficiente para a circulação de veículos, com a disposição dos postes indicada na figura 22. No entanto, a iluminação é fraca e direcionada exclusivamente para o leito carroçável, priorizando os automóveis e causando penumbras nos espaços destinados aos pedestres, como na praça e nos passeios. Nas calçadas, as poucas fontes particulares de iluminação se tornam indispensáveis para os pedestres no horário noturno (figura 23).



Figura 22: Mapa de localização da Iluminação pública na Rua dos Inconfidentes.
(Fonte: Autoria Própria)



Figura 23: Iluminação privativa vista na Rua dos Inconfidentes. (*Fonte: acervo pessoal da autora*)

Na Praça Cesário Alvim, a iluminação parece ser insuficiente, já que se utiliza varais de luz durante a realização da feira, o que revela a necessidade de complementação da iluminação existente. Os postes da praça seguem o estilo colonial (figura 24), com apenas quatro unidades distribuídas, uma em cada área ajardinada. Há ainda um poste maior, do tipo refletor (figura 25), localizado em uma das extremidades, que parece atuar como iluminação primária.



Figura 24: Poste estilo colonial utilizado na Praça Cesário Alvim (*Fonte: acervo pessoal da autora*)



Figura 25: Poste estilo refletor na Praça Cesário Alvim (*Fonte: acervo pessoal da autora*)

Além disso, observamos uma sobrecarga no fornecimento de energia para o evento, com múltiplas tomadas conectadas a uma caixa de luz presa a um poste de madeira (figura 26).



Figura 26: Quadro de luz que fornece energia para a feira noturna da Praça da Estação.
(Fonte: acervo pessoal da autora)

3.3.2.5 Mobiliário

Para a análise do mobiliário do objeto de estudo, avaliamos as condições dos bancos, lixeiras e do coreto, com o objetivo de compreender seu estado de preservação e desempenho.

Identificamos três tipos de bancos na área. O primeiro é de concreto (Figura 27), situado de forma isolada na Rua dos Inconfidentes, próximo à Avenida Lima Júnior. Ele se encontra danificado e aparentemente em desuso, possivelmente pela ausência de atrativos no entorno, como sombreamento. Os outros dois tipos estão na Praça da Estação: os bancos de estilo mais clássico (Figura 28) apresentam sinais de desgaste, enquanto os mais recentes (Figura 29) estão posicionados de frente para o estacionamento, em uma área sem sombra, o que pode desincentivar o uso. Os bancos mais utilizados são dois clássicos (Figura 30), localizados de frente para a estação ferroviária e sob a copa de uma árvore, oferecendo o único ponto de sombra no local.



Figura 27: Banco de concreto inutilizado na Rua dos Inconfidentes. *(Fonte: acervo pessoal da autora)*



Figura 28: Bancos de madeira deteriorados na Praça da Estação. *(Fonte: acervo pessoal da autora)*



Figura 29: Bancos de concreto da Praça da Estação. *(Fonte: acervo pessoal da autora)*



Figura 30: Bancos da Praça da Estação sendo utilizados. *(Fonte: acervo pessoal da autora)*

Quanto às lixeiras, não foram encontradas ao longo da via. Na figura 31, vemos sacos de lixo no chão perto da linha ferroviária, o que demonstra a necessidade desses equipamentos na via. No terminal de ônibus, há algumas lixeiras (Figura 32), e na Praça da Estação foram identificadas apenas duas, posicionadas nas extremidades e em estado visivelmente desgastado e amassado (Figura 33).



Figura 31: Sacos de lixo no chão da Rua dos Inconfidentes. *(Fonte: acervo pessoal da autora)*



Figura 32: Lixeiras do Terminal Zé de Duca *(Fonte: acervo pessoal da autora)*



Figura 33: Lixeira da Praça Cesário Alvim. (Fonte: acervo pessoal da autora)

O Coreto da Praça da Estação (Figura 34) possui um formato hexagonal irregular e sua altura total é de 6,40m, contando com a base em alvenaria elevada do solo, que forma uma espécie de porão, que pode ser acessado por uma porta lateral. O acesso principal ao coreto se dá por uma escada de cinco degraus, sem corrimão, e o piso é cinza com bordas salientes e o forro de madeira pintado de branco tem formato de teia, com um pendente de lampião no centro. (BUTTROS, 2017) Atualmente o coreto está impedido por tapumes (Figura 35), e em um dos levantamentos registramos que está sendo utilizado por moradores de rua (Figura 36).



Figura 34: Coreto da Praça da Estação. (Fonte: Savillu Buttros, 2017)



Figura 35: Coreto da Praça Cesário Alvim impedido por tapume em 2025. (Fonte: acervo pessoal da autora)



Figura 36: Indigente utilizando o coreto como abrigo, 2025 (*Fonte: acervo pessoal da autora*)

Identificamos também a presença de dois banheiros químicos (figura 37) localizados na área da Praça da Estação³, eles aparentam estar em boas condições de conservação, porém, não obtivemos informações sobre o uso ou a previsão de permanência no local.

³ Informação vinda de levantamento feito em março de 2025, por ser um objeto temporário pode não se encontrar mais no local.



Figura 37: Banheiros químicos localizados na área da Praça Cesário Alvim. (Fonte: *acervo pessoal da autora*)

3.3.2.6 Paisagismo

A Praça Cesário Alvim conta com quatro canteiros dispostos em torno de um círculo central, onde se encontra o coreto. Esses canteiros contribuem visualmente para a valorização do patrimônio presente, sendo ajardinados e aparentando utilizar grama-esmeralda como forração. Além disso, algumas espécies vegetais foram identificadas durante o levantamento: murta-de-cheiro (*Murraya paniculata*), pingo-de-ouro (*Duranta erecta*) e palmeira-fênix (*Phoenix roebelenii*), que contribuem para a composição paisagística do local. As imagens a seguir apresentam o estado atual dos canteiros, permitindo uma análise mais detalhada de sua vegetação e conservação (Figura 38).



Figura 38: Canteiros vegetados da Praça Cesário Alvim, 2025 (*Fonte: acervo pessoal da autora*)

A respeito da conservação, os canteiros aparentam estar razoavelmente cuidados. Realizamos levantamento em períodos distintos e, em uma das visitas, observamos a falta de manutenção, com sinais de descuido com a vegetação (Figura 39). No entanto, em visita mais recente, aparentam estar com a vegetação em bom estado e sem sinais evidentes de abandono.



Figura 39: Falta de cuidado com a vegetação da Praça da Estação, em 2024 (*Fonte: acervo pessoal da autora*)

Contudo, observamos que não existe muita diversidade vegetal, o que embora não seja problema significativo, limita o potencial paisagístico da praça. Além disso, identificamos a carência de elementos que poderiam melhorar o uso e permanência visto que apenas as palmeiras proporcionam sombra, tornando esse o único espaço claramente utilizado durante o dia.

A Rua dos Inconfidentes, por sua vez, tem pouca presença de vegetação, se limitando aos canteiros da praça e as vistas naturais do entorno. Não há qualquer tipo de paisagismo ao longo da via, o que pode ser justificado pela largura relativamente limitada da rua e pelo foco funcional da circulação veicular.

Dessa forma, essa breve análise paisagística mostra potencial de intervenções que valorizem a vegetação existente na praça, aumentem a qualidade de espaço e incentivem o uso e permanência no espaço, ao mesmo tempo que valorizem o patrimônio histórico alí presente

3.4 Dinâmicas Urbanas

Neste tópico, faremos a análise das dinâmicas urbanas da Rua dos Inconfidentes e da Praça Cesário Alvim. Para melhor entendimento dos usos do espaço, foi adotada a técnica de observação participante, em dias e horários variados, com foco nas atividades estacionárias e nos fluxos de veículos e pedestres que circulam pela área. Esse estudo foi feito por meio da APO (Avaliação Pós-Ocupação) baseada na metodologia de Cooper-Marcus e Francis (1988).

Durante as visitas, foram coletados e esquematizados os dados e posteriormente sistematizados, para fundamentar a análise, o que permitiu uma melhor avaliação da funcionalidade e das formas de uso da área de estudo. Os horários das visitas foram definidos pensando em captar a maior diversidade de uso, por isso utilizamos os horários próximos ao almoço e ao fechamento do comércio.

3.4.1 Dinâmicas de pedestres (atividades estacionárias e fluxos)

Para analisar as dinâmicas pedestres, elaboramos mapas de atividades que sugerem os principais pontos de permanência e os fluxos realizados nas duas sessões da rua onde observamos maior concentração de movimento.

Com a análise desses mapas, é possível identificar os trajetos mais utilizados e os pontos de travessia mais frequentes, possibilitando o estudo desses hábitos de travessia, que confirmam a necessidade de criação de faixas de pedestres e de calçadas adequadas.

Veremos que os pontos mais comuns de travessia estão relacionados com o percurso mais curto para o deslocamento. Já os locais de permanência, geralmente são ocupados temporariamente por trabalhadores em momento de descanso e/ou pessoas que estão aguardando o transporte público, não havendo indicações de uso voltado ao lazer.

Partindo das observações feitas e dos mapas produzidos, podemos iniciar a análise das dinâmicas de pedestres no nosso objeto de estudo, considerando tanto os deslocamentos quanto às atividades estacionárias. Os mapas a seguir demonstram essas características, possibilitando ver os pontos de maior concentração de pessoas e os locais de travessia mais utilizados. Cada mapa foi

elaborado com base nas informações coletadas em diferentes dias e horários, o que nos permite uma maior compreensão dos padrões de uso do espaço.

Para facilitar o entendimento, dividimos as atividades em duas seções da rua com maior movimento. A Seção 1 abrange o Terminal José Da Silva Araújo e a Praça Cesário Alvim. Já a Seção 2 corresponde a interseção da Rua dos Inconfidentes com a Avenida Lima Júnior.

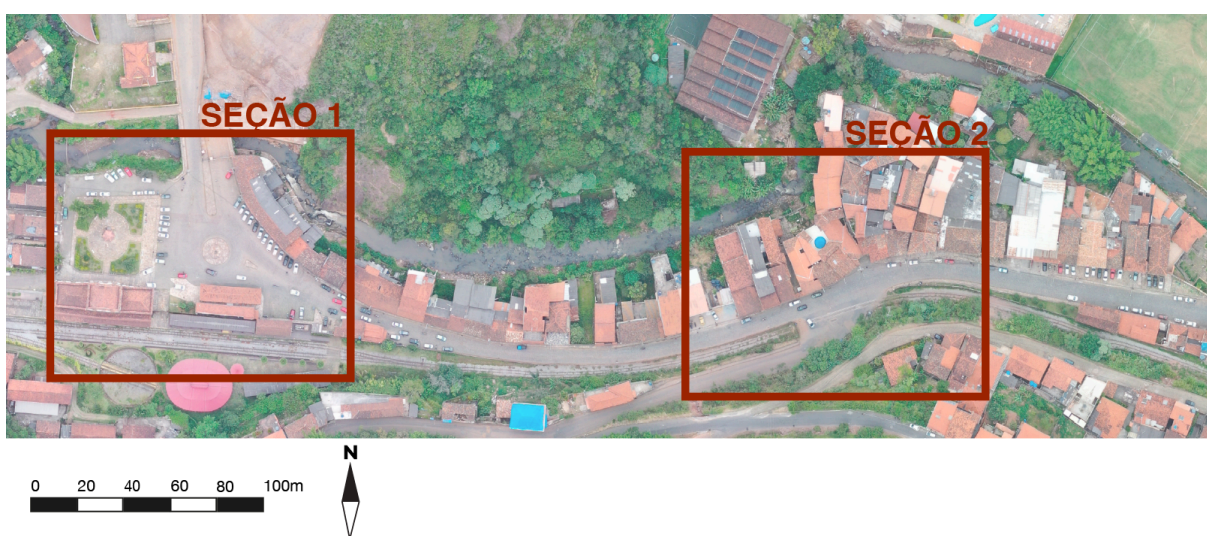


Figura 40: Mapa de divisão das seções para análise das dinâmicas (*Fonte: acervo Plus Ultra*)

A Figura 41 (Seção 1, terça-feira, 19/09/2024) apresenta as atividades estacionárias observadas no período de 11:45 às 11:50. Nela podemos observar que a maior concentração de pessoas nesse horário se encontra no terminal, aguardando transporte, geralmente não interagindo entre si. Algumas pessoas também permanecem próximas ao terminal, podendo ser grupos que estão esperando o ônibus ou trabalhadores locais em horário de descanso.

Na praça, um pequeno grupo aproveita os bancos disponíveis, composto por construtores que estavam no intervalo da reforma da estação. No lado oposto do largo, próximo a área utilizada como estacionamento e na frente do restaurante ali localizado, duas pessoas conversavam, identificadas como trabalhadores de algum serviço da região, que costumam ocupar esse espaço nos horários de pouco movimento. Da mesma forma, próximo à oficina mecânica, duas pessoas foram vistas conversando, enquanto ao lado um construtor trabalhava.

RUA DOS INCOFIDENTES: SEÇÃO 1

LEVANTAMENTO DE CAMPO DE ATIVIDADES ESTACIONÁRIAS DE PESSOAS DE TERÇA-FEIRA DAS 11:45 AS 11:50



Figura 41: Mapa de atividades estacionárias de pessoas na seção 1, na manhã do dia 19/09/2024 (Fonte: acervo Plus Ultra)

A Figura 42 (Seção 1, terça-feira, 19/09/2024) se diferencia do mapa anterior ilustrando os principais fluxos dos pedestres nesse mesmo período de 11:45 às 11:50 da manhã. A analisando, podemos destacar o movimento intenso de travessia próximo a ponte, onde não há presença de faixa de pedestres e a calçada de um lado está obstruída pelo tapume do Morro da Força, que não tem previsão para ser retirado.

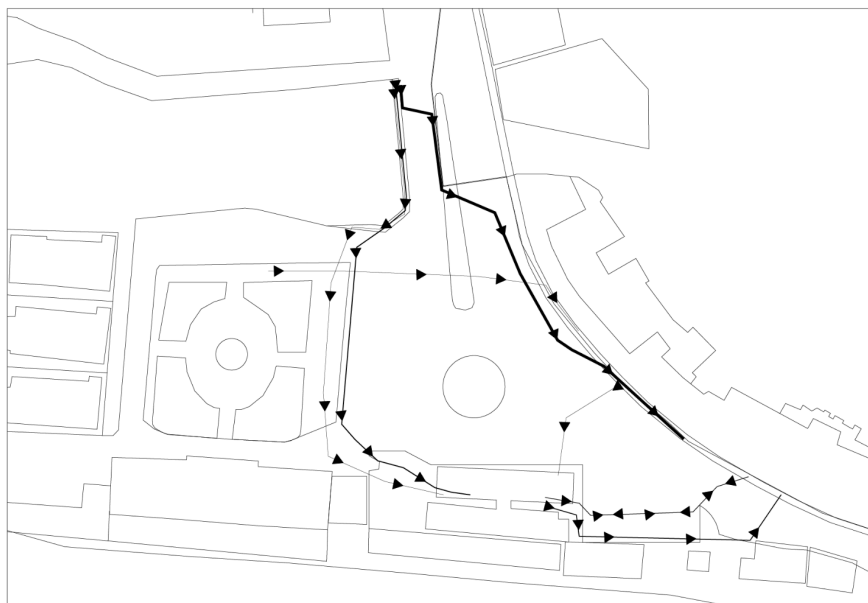
Além disso, há um fluxo significativo de pessoas atravessando próximo ao terminal de ônibus, de todos os lados e vindas de ambos sentidos da via. Esse comportamento indica que grande parte dos pedestres busca acesso ao terminal, enquanto outra parte possivelmente atravessa para evitar o trecho sem calçada da Rua dos Incofidentes, reforçando novamente a necessidade de adequação da infraestrutura da rua.

Observamos também que a praça é apenas utilizada como passagem, sem registros de pessoas aproveitando o espaço para atividades como caminhada ou

contemplação. Além disso, o fluxo em direção ao lado contrário da rua, onde há 3 casas, é mínimo.

RUA DOS INCOFIDENTES: SEÇÃO 1

LEVANTAMENTO DE CAMPO DE FLUXO DE PESSOAS DE TERÇA-FEIRA DAS 11:45 AS 11:50



Escala 1:500
0 10 20 30 40 50m
Base Cartográfica: Mapa Cadastral
do Curo Preto v 4.3 / 2014.
Fonte: Levantamento de campo em 19/09/2024
feito por: Matei Popescu
Autoria: Ana Cádema, 2025

PLUS ULTRA GRUPO DE PESQUISA E EXTENSÃO
Profa. Dra. Alice Viana de Araújo + Prof. Dr. Yuri Torres (Coordenação)
alice.araujo@ufop.edu.br (31) 99869-5317
2025



Figura 42: Mapa de fluxo de pessoas na seção 1, na manhã do dia 19/09/2024 (Fonte: acervo Plus Ultra)

Na análise da Figura 43 (Seção 1, terça-feira, 19/09/2024), as atividades estacionárias do período da tarde, das 16:45 às 16:50, tem um padrão bem semelhante às atividades da manhã, apesar disso, observamos menor quantidade de pessoas. A maioria permanece dentro do terminal ou em suas proximidades, indicando que esperam o transporte. Além do mais, notamos a presença de mais pessoas próximas à lanchonete localizada no terminal, possivelmente clientes.

RUA DOS INCOFIDENTES: SEÇÃO 1

LEVANTAMENTO DE CAMPO DE ATIVIDADES ESTACIONÁRIAS DE PESSOAS DE TERÇA-FEIRA DAS 16:45 AS 16:50

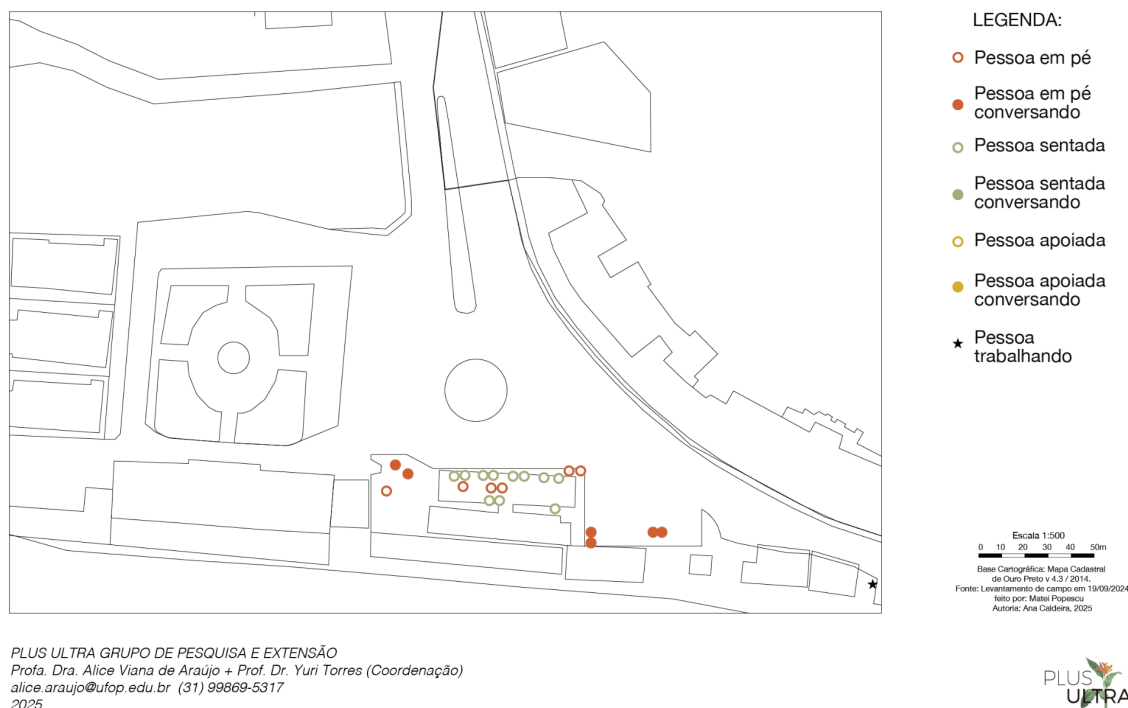


Figura 43: Mapa de atividades estacionárias de pessoas na seção 1, na tarde do dia 19/09/2024 (Fonte: acervo Plus Ultra)

A Figura 44 (Seção 1, terça-feira, 19/09/2024) sinaliza o fluxo de pedestres na parte da tarde. Esse se diferencia do período da manhã pois retrata um deslocamento desordenado, com pessoas atravessando em diversos pontos da via, incluindo a utilização da Coluna Saldanha Marinho como apoio de passagem. Esse comportamento provavelmente representa os trabalhadores e estudantes com pressa para cumprir prazos, compras rápidas, ir para as aulas ou até retornando para casa, o que gera esse cenário mais caótico. Como já citado, a falta de faixas de pedestres e sinalizações adequadas para travessia contribui para essa dispersão perigosa, demonstrando novamente a necessidade de medidas que garantam maior segurança e organização no tráfego de pedestres.

RUA DOS INCOFIDENTES: SEÇÃO 1

LEVANTAMENTO DE CAMPO DE FLUXO DE PESSOAS DE TERÇA-FEIRA DAS 16:45 AS 16:50



Escala 1:500
0 10 20 30 40 50m
Base Cartográfica: Mapa Cadastral
de Ouro Preto v 4.3 / 2014
Fonte: Levantamento de campo em 19/09/2024
Feito por: Matei Popescu
Autoria: Ana Cadeira, 2025

PLUS ULTRA GRUPO DE PESQUISA E EXTENSÃO
Profa. Dra. Alice Viana de Araújo + Prof. Dr. Yuri Torres (Coordenação)
alice.araujo@ufop.edu.br (31) 99869-5317
2025



Figura 44: Mapa de fluxo de pessoas na seção 1, na tarde do dia 19/09/2024 (Fonte: acervo Plus Ultra)

Avançando para a análise da Seção 2, área que corresponde a junção da Rua dos Inconfidentes com a Avenida Lima Júnior, percebemos um comportamento distinto da seção 1, onde havia maior permanência de pessoas por causa do terminal. Nessa área, a movimentação é mais fluida, com poucos registros de indivíduos parados, visto que o tempo de espera para o transporte público é geralmente curto.

Embora a Rua dos Inconfidentes seja uma via comercial movimentada, observamos que ela não apresenta atrativos que incentivem a permanência prolongada, sendo utilizada majoritariamente como passagem. Como discutido no levantamento de mobiliário urbano, há alguns bancos nesta seção, que estão deteriorados ou não tem boa localização, assim apenas 2 dos 8 bancos disponíveis são utilizados, e suas localizações não favorecem a permanência, já que não há atrativos próximos e carecem de sombreamento.

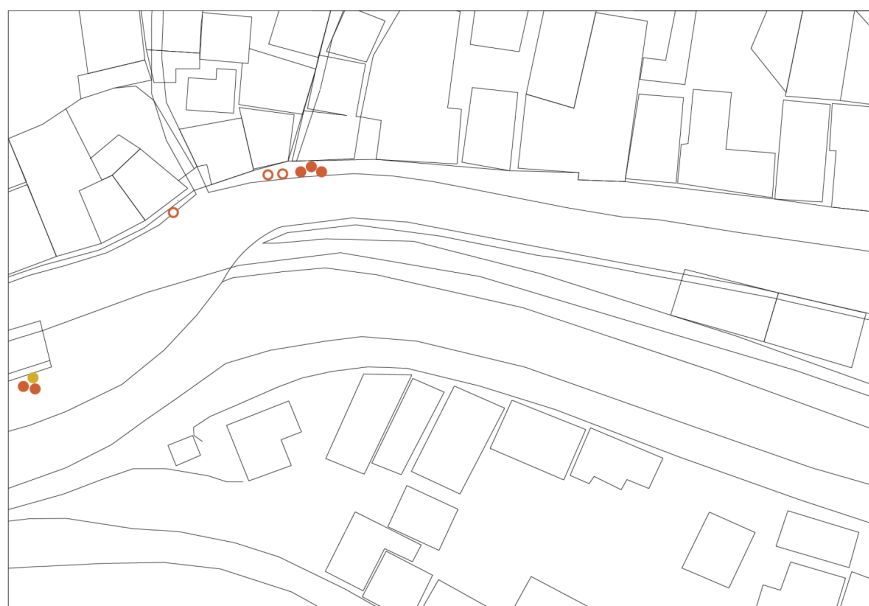
Apesar da entrada e saída do Beco das Rosas potencializar a movimentação de moradores na área, nossos registros não indicaram uso significativo deste local.

Na Figura 45 (Seção 2, quinta-feira, 26/09/2024), vemos as atividades estacionárias da parte da manhã. Podemos observar que a maior parte das pessoas se concentram próximo ao ponto de ônibus (que está apenas indicado por uma placa), o que demonstra que a permanência no local pode ser curta e ocorrer apenas pela necessidade de transporte. Registramos cinco pessoas nessa área, que poderiam estar aguardando o ônibus ou somente utilizando o espaço para convivência, sendo que três delas estavam interagindo entre si. Uma pessoa estava afastada do grupo, essa claramente aguardava o transporte.

Já na Avenida Lima Júnior, trecho muito utilizado pelos moradores para subir para a Vila Aparecida, na parte com calçada e guarda-corpo, vemos algumas pessoas apoiadas e conversando. Esse comportamento, mesmo que pequeno, pode mostrar a necessidade de espaços que incentivem a permanência.

RUA DOS INCOFIDENTES: SEÇÃO 2

LEVANTAMENTO DE CAMPO DE ATIVIDADES ESTACIONÁRIAS DE PESSOAS DE QUINTA-FEIRA DAS 11:45 AS 11:50



LEGENDA:

- Pessoa em pé
- Pessoa em pé conversando
- Pessoa sentada
- Pessoa sentada conversando
- Pessoa apoiada
- Pessoa apoiada conversando
- ★ Pessoa trabalhando

Escala 1:500
0 10 20 30 40 50m
Base Cartográfica: Mapa Cadastral de Ouro Preto v.4.3 / 2014.
Fonte: Levantamento de campo em 26/09/2024
feito por: Malai Popescu
Autoria: Ana Caldeira, 2025

PLUS ULTRA GRUPO DE PESQUISA E EXTENSÃO
Profa. Dra. Alice Viana de Araújo + Prof. Dr. Yuri Torres (Coordenação)
alice.araujo@ufop.edu.br (31) 99869-5317
2025



Figura 45: Mapa de atividades estacionárias de pessoas na seção 2, na manhã do dia 26/09/2024 (Fonte: acervo Plus Ultra)

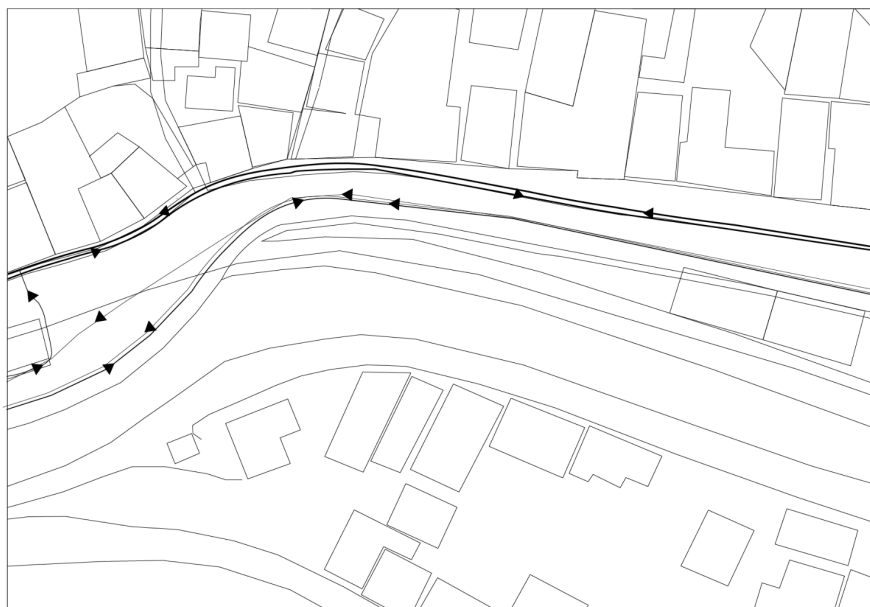
A Figura 46 (Seção 2, quinta-feira, 26/09/2024) apresenta os fluxos de pedestres no período de 11:45 e 11:50 da manhã. Diferente da Seção 1, essa região apresenta menor variação de deslocamentos, já que a própria rua restringe as possibilidades de caminhos.

A falta de calçada no trecho contíguo à linha férrea justifica as travessias que ocorrem antes desse ponto. Além disso, assim como a Rua dos Inconfidentes, a Avenida Lima Júnior não possui faixas de pedestres, tornando a travessia um risco para aqueles que tentam seguir a continuidade da calçada da Rua dos Inconfidentes.

Sabendo desses fatores de falta de calçadas e travessias e da presença do ponto de ônibus, conseguimos entender os motivos pelo qual o fluxo mais intenso é observado no outro lado da via. Ademais, percebemos que algumas pessoas caminham diretamente na parte sem calçada da Avenida Lima Júnior, reforçando a precariedade da infraestrutura para pedestres.

RUA DOS INCONFIDENTES: SEÇÃO 2

LEVANTAMENTO DE CAMPO DE FLUXO DE PESSOAS DE QUINTA-FEIRA DAS 11:45 AS 11:50



Escala 1:500
0 10 20 30 40 50m
Base Cartográfica: Mapa Cadastral
de Ouro Preto v.4.3 / 2014.
Fonte: Levantamento de campo em 26/09/2024
feito por: Matei Popescu
Autoria: Ana Caldeira, 2025

PLUS ULTRA GRUPO DE PESQUISA E EXTENSÃO
Profa. Dra. Alice Viana de Araújo + Prof. Dr. Yuri Torres (Coordenação)
alice.araujo@ufop.edu.br (31) 99869-5317
2025

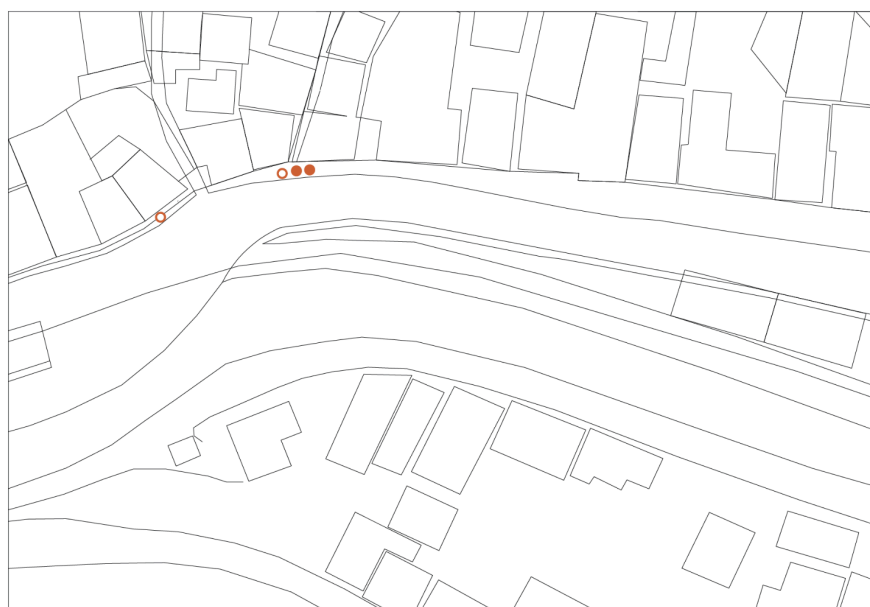


Figura 46: Mapa de fluxo de pessoas na seção 2, na manhã do dia 26/09/2024 (Fonte: acervo Plus Ultra)

Na figura 47 (Seção 2, quinta-feira, 26/09/2024), observamos que os padrões estacionários do período de 16:45 às 16:50 são semelhantes aos da manhã, com poucas pessoas paradas próximas ao ponto de ônibus. Assim como o mapa de atividades da manhã, uma pessoa foi registrada um pouco afastada, que realmente aguardava o transporte, as outras pessoas poderiam estar fazendo o mesmo ou apenas descansando.

RUA DOS INCOFIDENTES: SEÇÃO 2

LEVANTAMENTO DE CAMPO DE ATIVIDADES ESTACIONÁRIAS DE PESSOAS DE QUINTA-FEIRA DAS 16:45 AS 16:50



LEGENDA:

- Pessoa em pé
- Pessoa em pé conversando
- Pessoa sentada
- Pessoa sentada conversando
- Pessoa apoiada
- Pessoa apoiada conversando
- ★ Pessoa trabalhando

Escala 1:500
0 10 20 30 40 50m
Base Cartográfica: Mapa Cadastral de Curitiba v.4.3.7 (2014).
Fonte: Levantamento de campo em 26/09/2024.
Elaborado por: Milla Popescu.
Autoria: Ana Carolina, 2025

PLUS ULTRA GRUPO DE PESQUISA E EXTENSÃO
Profa. Dra. Alice Viana de Araújo + Prof. Dr. Yuri Torres (Coordenação)
alice.araujo@ufop.edu.br (31) 99869-5317
2025



Figura 47: Mapa de atividades estacionárias de pessoas na seção 2, na tarde do dia 26/09/2024 (Fonte: acervo Plus Ultra)

No fluxo de pedestres da parte da tarde, ilustrado pela Figura 48 (Seção 2, quinta-feira, 26/09/2024), não vemos nenhuma mudança significativa nos percursos realizados, apenas um aumento na quantidade de pessoas circulando. Os pontos usuais de travessia também permanecem os mesmos, reforçando a necessidade de infraestrutura adequada para trazer segurança no cruzamento dos pedestres.

Assim como no período da manhã, percebemos novamente pessoas caminhando na parte sem calçada da Avenida Lima Júnior.

RUA DOS INCOFIDENTES: SEÇÃO 2

LEVANTAMENTO DE CAMPO DO FLUXO DE PESSOAS DE QUINTA-FEIRA DAS 16:45 AS 16:50



PLUS ULTRA GRUPO DE PESQUISA E EXTENSÃO
 Profa. Dra. Alice Viana de Araújo + Prof. Dr. Yuri Torres (Coordenação)
 alice.araujo@ufop.edu.br (31) 99869-5317
 2025

Escala 1:500
 0 10 20 30 40 50m
 Base Cartográfica: Mapa Cadastral
 de Ouro Preto v 4.3 / 2014.
 Fonte: Levantamento de campo em 26/09/2024
 feito por: Matei Popescu
 Autoria: Ana Caldeira, 2025



Figura 48: Mapa de fluxo de pessoas na seção 2, na tarde do dia 26/09/2024 (Fonte: acervo Plus Ultra)

3.4.2 Dinâmicas de veículos (atividades estacionárias e fluxos)

Como discutido anteriormente, a Rua dos Inconfidentes tem um papel fundamental na mobilidade urbana da cidade, sendo um importante conectivo entre o centro histórico e bairros como a subcentralidade da Bauxita. Por isso, a via apresenta um intenso fluxo de veículos ao longo do dia, independentemente do horário. Além do trânsito contínuo, a apropriação do espaço por veículos estacionados também influencia o local, impactando diretamente a visibilidade e a caminhabilidade dos pedestres.

Para fazermos a análise das atividades estacionárias e do fluxo de veículos, mantivemos a divisão da rua utilizada na seção sobre pedestres. A Seção 1 inclui o trecho com o largo e a Praça Cesário Alvim, enquanto a Seção 2 corresponde a área da junção da Avenida Lima Júnior com a Rua dos Inconfidentes. Diferente da análise de pedestres, no caso dos veículos não vemos variações significativas dos usos entre os dois horários observados, por isso decidimos apresentar os mapas dos dois

períodos simultaneamente. Nos mapas feitos para a análise, quanto mais grossa a linha, mais veículos fizeram esse trajeto.

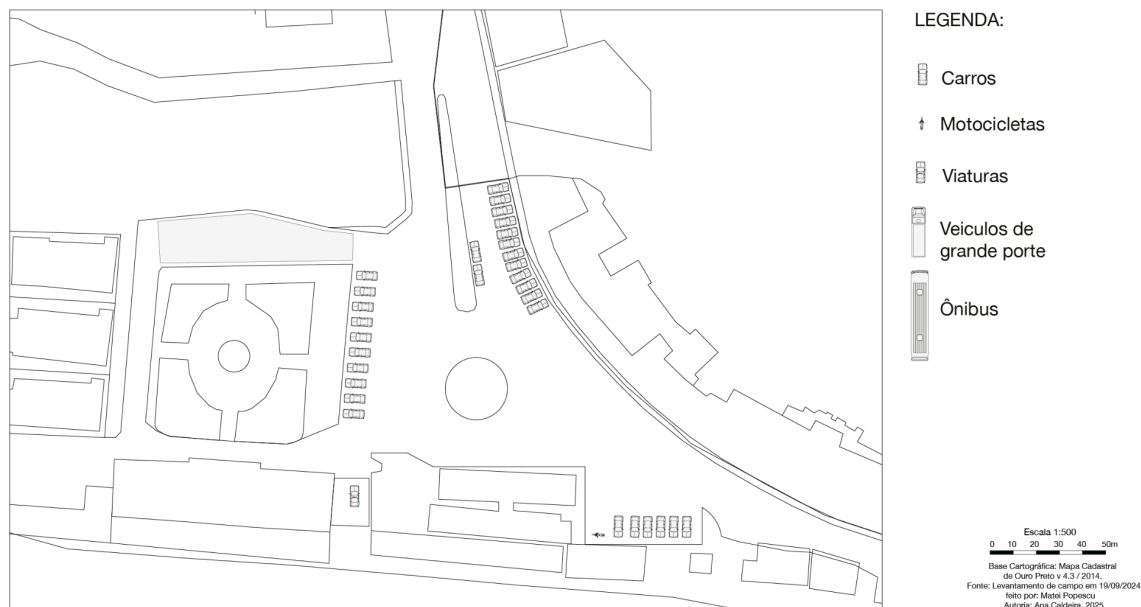
A Figura 49 (Seção 1, terça-feira, 19/09/2024, 11:45 às 11:50) e a Figura 50 (Seção 1, terça-feira, 19/09/2024, 16:45 às 16:50) representam as atividades estacionárias registradas respectivamente nos períodos da manhã e da tarde. Podemos observar que todas as áreas de estacionamento disponíveis estavam ocupadas por veículos, e o largo está sendo exclusivamente utilizado como estacionamento, mostrando a alta demanda por vagas na região. O largo está sendo exclusivamente utilizado como estacionamento.

Na Praça Cesário Alvim, o estacionamento disponibilizado é inteiramente ocupado por veículos, o que pode comprometer a visibilidade da praça para quem anda pela Rua dos Inconfidentes. Na área hachurada do mapa, não conseguimos identificar a quantidade exata de veículos estacionados por conta da presença de um motorhome que bloqueou a vista do observador, no entanto, sabemos que este espaço também é utilizado para estacionamento.

Quanto ao perfil dos veículos estacionados na área, observamos a predominância de carros comuns, mas também encontramos motocicletas, viaturas e alguns caminhões de porte menor, além do motorhome que foi mencionado.

RUA DOS INCOFIDENTES: SEÇÃO 1

LEVANTAMENTO DE CAMPO DAS ATIVIDADES ESTACIONARIAS DE TERÇA-FEIRA, 19/09/2024 DAS 11:45 AS 11:50



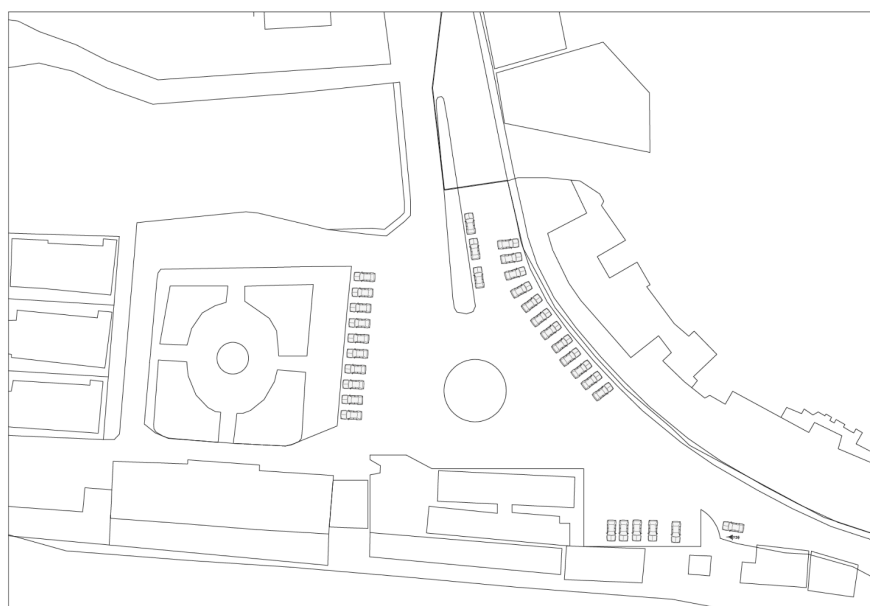
PLUS ULTRA GRUPO DE PESQUISA E EXTENSÃO
Profa. Dra. Alice Viana de Araújo + Prof. Dr. Yuri Torres (Coordenação)
alice.araujo@ufop.edu.br (31) 99869-5317
OUTUBRO 2024



Figura 49: Mapa de atividades estacionárias de veículos na seção 1, na manhã do dia 19/09/2024 (Fonte: acervo Plus Ultra)

RUA DOS INCOFIDENTES: SEÇÃO 1

LEVANTAMENTO DE CAMPO DAS ATIVIDADES ESTACIONARIAS DE TERÇA-FEIRA, 19/09/2024 DAS 16:45 AS 16:50

**LEGENDA:**

- Carros
- Motocicletas
- Viaturas
- Veículos de grande porte
- Ônibus

Escala 1:500
 0 10 20 30 40 50m
 Base Cartográfica: Mapa Cadastral
 de Ouro Preto v 4.3 / 2014.
 Fonte: Levantamento de campo em 19/09/2024
 feito por: Mateus Popeno
 Autoria: Ana Caldeira, 2025

PLUS ULTRA GRUPO DE PESQUISA E EXTENSÃO
 Profa. Dra. Alice Viana de Araújo + Prof. Dr. Yuri Torres (Coordenação)
 alicia.araujo@ufop.edu.br (31) 99869-5317
 OUTUBRO 2024



Figura 50: Mapa de atividades estacionárias de veículos na seção 1, na tarde do dia 19/09/2024 (Fonte: acervo Plus Ultra)

Se tratando do fluxo de veículos na Rua dos Inconfidentes, utilizamos a Figura 51 (Seção 1, quinta-feira, 26/09/2024) e a Figura 52 (Seção 1, quinta-feira, 26/09/2024), que tratam respectivamente dos períodos de 11:45 às 11:50 e 16:45 às 16:50. Como já mencionado, nosso objeto de estudo se trata de uma via de intenso tráfego, já que conecta bairros importantes ao centro de Ouro Preto.

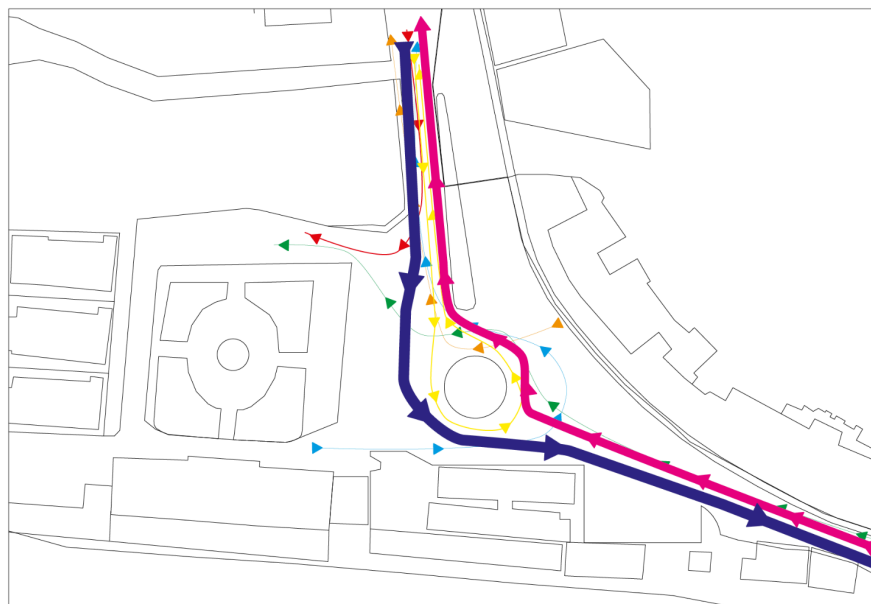
Nos mapas, podemos identificar diferentes trajetos feitos pelos veículos, mas é fácil identificar que os mais utilizados seguem as duas principais direções da rua. Alguns veículos utilizam a rotatória do monumento para realizar conversões, enquanto outros percorrem a via em busca de estacionamento, no entanto, a maioria transita de maneira contínua, sem desvios.

Os dois períodos (manhã e tarde) não exibem diferenças significativas. A quantidade de veículos circulando permanece alta em ambos os horários, sem grande redução no tráfego. Essa estabilidade indica que o fluxo veicular intenso na

Rua dos Inconfidentes não está diretamente associado a horários de pico, mas sim à sua função no sistema viário de Ouro Preto.

RUA DOS INCONFIDENTES: SEÇÃO 1

LEVANTAMENTO DE CAMPO DO FLUXO VEICULAR DE TERÇA-FEIRA, 19/09/2024 DAS 11:45 AS 11:50



LEGENDA

- █ Em direção ao Centro
- █ Em direção a Bauxita
- █ Curva no monumento

Escala 1:500
0 10 20 30 40 50m
Base Cartográfica: Mapa Cadastral
de Ouro Preto v. 4.3/2014.
Fonte: Levantamento de campo em 19/09/2024
feito por: Maitê Popescu
Autoria: Ana Caldeira, 2025

PLUS ULTRA GRUPO DE PESQUISA E EXTENSÃO
Profa. Dra. Alice Viana de Araújo + Prof. Dr. Yuri Torres (Coordenação)
alice.araujo@ufop.edu.br (31) 99869-5317
OUTUBRO 2024



Figura 51: Mapa de fluxo de veículos na seção 1, na manhã do dia 26/09/2024 (Fonte: acervo Plus Ultra)

RUA DOS INCOFIDENTES: SEÇÃO 1

LEVANTAMENTO DE CAMPO DO FLUXO VEICULAR DE TERÇA-FEIRA, 19/09/2024 DAS 16:45 AS 16:50



LEGENDA

- Em direção ao Centro
- Em direção a Bauxita
- Curva no monumento

Escala 1:500
0 10 20 30 40 50m
Base Cartográfica: Mapa Cadastral de Ouro Preto v 4.3 / 2014.
Fonte: Levantamento de campo em 19/09/2024
feito por Maitê Popescu
Autoria: Ana Caldeira, 2025

PLUS ULTRA GRUPO DE PESQUISA E EXTENSÃO
Profa. Dra. Alice Viana de Araújo + Prof. Dr. Yuri Torres (Coordenação)
alice.araujo@ufop.edu.br (31) 99869-5317
OUTUBRO 2024



Figura 52: Mapa de fluxo de veículos na seção 1, na tarde do dia 26/09/2024 (Fonte: acervo Plus Ultra)

A seção 2 da Rua dos Incofidentes apresenta características diferentes no que diz respeito às dinâmicas veiculares, já que possui restrições mais rigorosas em relação ao estacionamento, evidenciadas pelas placas de proibição identificadas no capítulo de sinalização. Por conta dessas restrições, não realizamos o mapeamento das atividades estacionárias nessa seção, focando apenas na análise do fluxo dos automóveis.

Ainda assim, observamos alguns casos de estacionamento irregular (Figura 53), que podem estar associados à ausência de fiscalização ou ao uso temporário do espaço por motoristas, talvez para atividades como carga e descarga das lojas da região.



Figura 53: Estacionamento ilegal em locais de proibição na Rua dos Inconfidentes.
(Fonte: acervo pessoal da autora)

Além disso, também reparamos que carros têm utilizado da linha ferroviária desativada como estacionamento improvisado (Figura 54), o que reflete a grande necessidade de estacionamento na via, que está sempre tomada por veículos.



Figura 54: Estacionamento improvisado na ferrovia. (Fonte: acervo pessoal da autora)

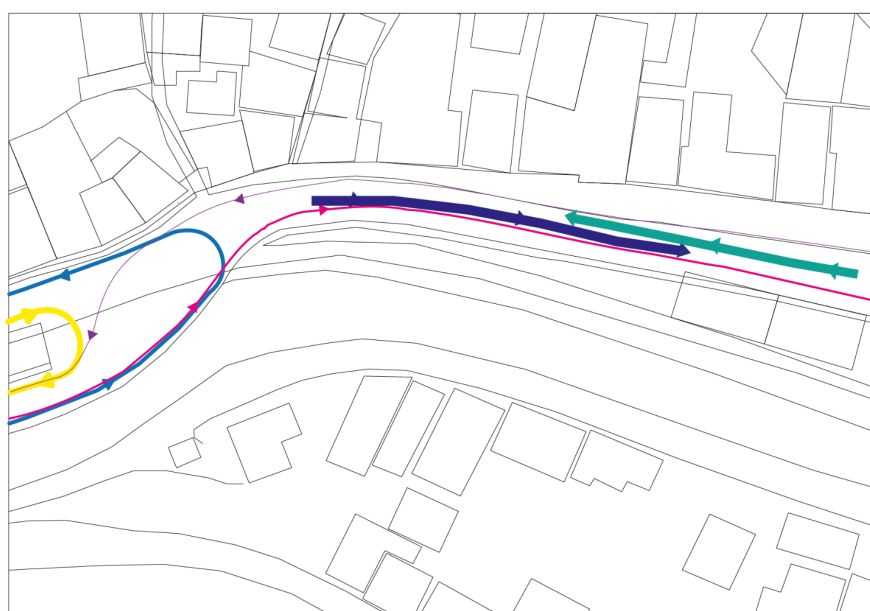
Se tratando do fluxo de veículos na Seção 2 da Rua dos Inconfidentes, não encontramos muita variação dos padrões, por isso, analisaremos novamente os períodos da manhã e da tarde conjuntamente, representados na Figura 55 (Seção 2, quinta-feira, 26/09/2024, 11:45 às 11:50) e na Figura 56 (Seção 2, quinta-feira, 26/09/2024, 16:45 às 16:50). É importante alertar que mesmo que os padrões não se difiram, observamos certa diminuição no volume de carros da parte da tarde

No período da manhã, observamos que a maior parte do fluxo ainda segue os dois trajetos principais da via, que podemos descrever como “da Praça da Barra à Praça da Estação” e seu sentido contrário. No entanto, percebemos um grande aumento de veículos vindos da Avenida Lima Júnior, mostrando que esse trajeto é amplamente utilizado.

A maioria desses veículos adentra a Rua dos Inconfidentes em direção à Praça Cesário Alvim, enquanto uma parcela menor — embora ainda considerável — segue em direção à Praça Prefeito Amadeu Barbosa. Também é notável que grande parte desse fluxo utiliza a Rua dos Inconfidentes como rota de acesso à Avenida Lima Júnior, demonstrando que essa via é conexão importante para diversos trajetos urbanos.

RUA DOS INCONFIDENTES: SEÇÃO 2

LEVANTAMENTO DE CAMPO DO FLUXO VEICULAR DE QUINTA-FEIRA, 26/09/2024 DAS 11:45 AS 11:50



LEGENDA

- █ Bauxita - Centro
- █ Bauxita - V. Aparecida
- █ Centro - Bauxita
- █ Centro - V. Aparecida
- █ V. Aparecida - Bauxita
- █ V. Aparecida - Centro

Escala 1:500
0 10 20 30 40 50m
Base Cartográfica: Mapa Cadastral
do Ouro Preto v. 4.2/2014.
Fonte: Levantamento de campo em 26/09/2024
feito por: Matia Popescu
Autoria: Ana Cárdena, 2023

PLUS ULTRA GRUPO DE PESQUISA E EXTENSÃO
Profa. Dra. Alice Viana de Araújo + Prof. Dr. Yuri Torres (Coordenação)
alice.araujo@ufop.edu.br (31) 99869-5317
OUTUBRO 2024



Figura 55: Mapa de fluxo de veículos na seção 2, na manhã do dia 26/09/2024 (Fonte: acervo Plus Ultra)

RUA DOS INCOFIDENTES: SEÇÃO 2

LEVANTAMENTO DE CAMPO DO FLUXO VEICULAR DE QUINTA-FEIRA, 26/09/2024 DAS 16:45 AS 16:50



Figura 56: Mapa de fluxo de veículos na seção 2, na tarde do dia 26/09/2024 (Fonte: acervo Plus Ultra)

3.4.3 Programação de eventos e a feira da praça Cesário Alvim

A revitalização de espaços urbanos vai além da requalificação arquitetônica. A programação de eventos é essencial para garantir o uso contínuo, promover o pertencimento da população e incentivar a preservação do local. No caso da Rua dos Incofidentes, destacam-se dois pontos atrativos: a Praça Prefeito Amadeu Barbosa (Praça da Barra), abordada em outro Trabalho Final de Graduação, e a Praça Cesário Alvim (Praça da Estação), abordada neste estudo. A proximidade entre esses espaços fortalece a conectividade urbana, conforme discutido no capítulo de metodologia, estimulando um fluxo dinâmico entre os dois locais.

A Praça da Barra se firma como um ponto de encontro, extremamente apropriado, com mesas que servem aos bares da região. Por outro lado, a Praça Cesário Alvim ainda demanda melhorias para oferecer novos usos. Desde julho de 2024, a Prefeitura de Ouro Preto implementou uma iniciativa relevante para nossa

temática: a feira noturna (Figura 57), que ocorre semanalmente às sextas-feiras à noite.

A feira conta com 20 barracas disponibilizadas gratuitamente pela prefeitura. A seleção dos feirantes ocorreu por meio de edital público em maio do mesmo ano. Entre os produtos comercializados estão comidas típicas, alimentos artesanais como pães e geleias, hortifrutis e artesanatos (Figura 58). As barracas são dispostas em metade da praça, próxima à rua, enquanto mesas são distribuídas perto das barracas de alimentação. O espaço destinado ao estacionamento temporariamente recebe shows ao vivo, contribuindo para o ambiente festivo (Figura 59).



Figura 57: Vista geral da feira noturna na Praça Cesário Alvim. *(Fonte: acervo pessoal da autora)*



Figura 58: Barraca de artesanatos na feira noturna da Praça da Estação (Fonte: acervo pessoal da autora)



Figura 59: Espaço improvisado de show na Praça Cesário Alvim. (Fonte: acervo pessoal da autora)

A distribuição das barracas, embora funcional, limita a circulação devido ao alto fluxo de visitantes. A iluminação é complementada com luzinhas decorativas, que proporcionam uma ambientação agradável, mas o número reduzido de mesas leva muitos usuários da feira a sentarem no chão ou no canto elevado dos canteiros (Figura 60).



Figura 60: Iluminação adicional e mobiliário móvel da Feira Noturna. (Fonte: acervo pessoal da autora)

Outro ponto importante a ser abordado é o coreto da praça, atualmente interditado por tapumes. Essa restrição prejudica a estética do local e dificulta o fluxo de pessoas. Caso estivesse liberado, o coreto poderia servir como apoio para descanso, iluminação ou apresentações culturais, aumentando a funcionalidade do espaço (Figura 61).



Figura 61: Impedimento do coreto dividindo a praça. *(Fonte: acervo pessoal da autora)*

Embora a feira noturna represente o único uso regular da praça, sua realização apenas nas sextas-feiras à noite evidencia a necessidade da programação de eventos no local. A diversificação de atividades em outros dias da semana e horários contribuiria para estruturar a Praça Cesário Alvim como um espaço público de variados usos.

Também foi observado durante a feira a variedade de público, incluindo o caráter familiar do evento. Muitas famílias frequentam o local, levando crianças que acabam correndo entre as pessoas e na rua em frente à estação, devido à ausência de um espaço adequado para brincar. Essa situação evidencia a necessidade de pensar em áreas destinadas ao público infantil.



Figura 62: Crianças brincando na frente da Estação. (Fonte: acervo pessoal da autora)

Essa feira complementa bem o ambiente da Rua dos Inconfidentes, considerando que na Praça da barra não somente é um ambiente de socialização mas também acontece uma feira livre, conhecida como "feira de hortifrutigranjeiros", que vende frutas hortifrutis, mas também há barracas de alimentos para o consumo na hora. (COSTA, 2024)

4 PROPOSTA DE PROJETO

4.1 Apresentação geral do projeto

Para criar uma proposta de projeto de requalificação da Rua dos Inconfidentes, buscamos compatibilizar as demandas atuais de mobilidade e circulação com a origem histórica da via. O intuito é que esse projeto seja objetivo e realista, e demonstre que ajustes pontuais podem transformar a rua em um espaço mais eficiente e organizado para a circulação pedestre e veicular, e que, assim, teriam impacto positivo na paisagem, diferentemente de se fazer propostas focadas apenas na preservação do patrimônio.

Antes de realmente trabalhar as diretrizes analisadas, foi necessário iniciar esse estudo com levantamentos físicos mais detalhados da vida, incluindo medições de largura das calçadas, identificação de gargalos e análise de pontos de conflitos

de estacionamentos, pois a PMOP não conseguiu nos disponibilizar um levantamento planialtimétrico atualizado da área de estudo. Além disso, também foi realizada uma pesquisa com os comerciantes locais, que além de criar uma base de dados sobre o perfil de cada negócio, também forneceu informações cruciais sobre a pressão por locais de estacionamento pelos comerciantes e usuários e a operação de carga e descarga de cada comércio.

Com essas informações, se tornou possível desenvolver melhor as hipóteses de configuração da via e definir estratégias de intervenção que façam sentido na realidade da rua, considerando tanto a circulação e estacionamento de veículos quanto o conforto e a mobilidade do pedestre.

A análise da Rua dos Inconfidentes e da Praça Cesário Alvim revela a coexistência de patrimônio histórico e dinâmicas urbanas contemporâneas que necessitam ser equacionadas e através de um projeto de requalificação urbanística e paisagística. O diagnóstico nos apontou diversos desafios, mas também possibilidades para o nosso objeto de estudo. Assim, temos quatro diretrizes base para o projeto da Rua dos Inconfidentes:

- 1- Reforçar a mobilidade ativa: criar e ampliar quando possível as calçadas, implementar travessias seguras, priorizando a circulação dos pedestres e melhorando a caminhabilidade local;
- 2- Reduzir o impacto viário: Ordenar o fluxo de trânsito, e reorganizar os estacionamentos de acordo com a necessidade comercial e espacial de cada trecho;
- 3- Criação de espaços de convivência: Dar flexibilidade em projeto para proporcionar atividades variadas e implantar a divisão de áreas que ampliem as possibilidades de uso e estimulem a socialização e práticas saudáveis;
- 4- Propor um melhor uso do Largo da Estação, trazendo uma nova área que valorize sua função como espaço público;

Além disso, nossa proposta de projeto para a Rua dos Inconfidentes parte do cenário atual, em que parte da rua Diogo de Vasconcelos permanece interditada devido ao desabamento do Morro da Força. Essa situação trouxe impactos significativos à mobilidade local e redirecionou os fluxos viários. A ausência de

previsão para reabertura total da via reforça a necessidade de pensar em soluções que funcionem na configuração atual, adaptando às demandas contemporâneas no novo formato. Assim, na figura 63, vemos a nova proposta para a Rua dos Inconfidentes

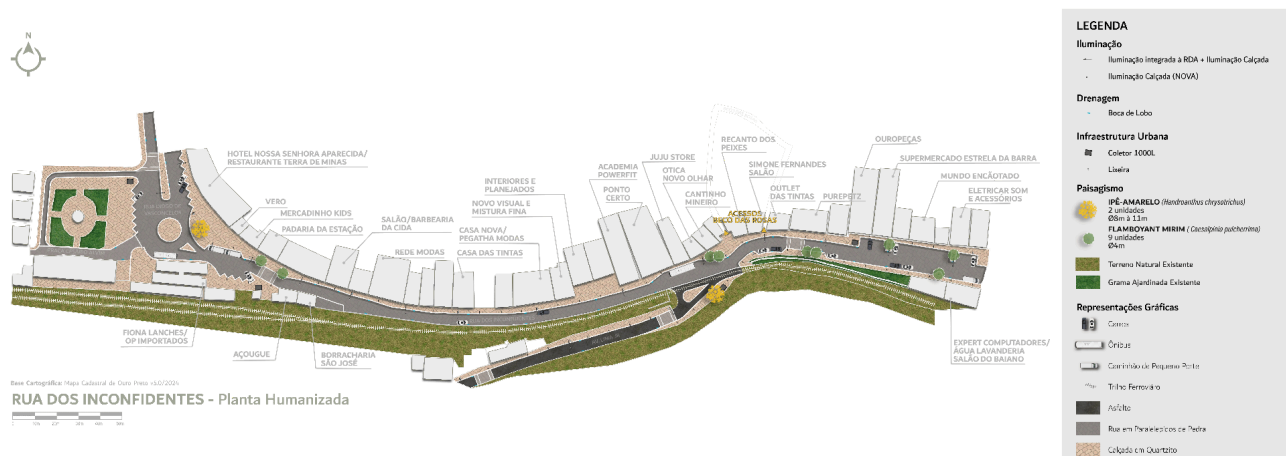


Figura 63: Planta geral humanizada do projeto proposto (*Autoria Própria*)

4.2 Estratégias de Mobilidade e Circulação Veicular

Em áreas de gargalo na Rua dos Inconfidentes, a largura total da via não permite uma distribuição equilibrada entre calçadas nos dois lados, optamos por uma solução funcional: em vez de criar duas calçadas estreitas e pouco funcionais, a proposta concentra a largura disponível em uma única calçada ampliada e funcional.

Embora de início possa parecer uma estratégia controversa, ela considera de maneira realista às limitações físicas da rua e das demandas atuais de mobilidade. Ao priorizar uma única calçada bem dimensionada e alinhada às normas da NBR 9050:2020, conseguimos assegurar que ela seja realmente funcional e útil para a população.

A nova solução para as calçadas pode ser observada na planta de intervenção apresentada na Figura 64. Nela, é possível perceber como a reorganização do espaço viário permitiu ampliar e qualificar as calçadas existentes, garantindo áreas contínuas e seguras para a circulação de pedestres. No projeto, foram previstas ampliações significativas em pontos estratégicos:

Em pontos como o largo, terminal Zé da Duca e na entrada do Beco das rosas, a calçada mais larga permite a instalação de mesas por bares e restaurantes, mostruários para comércios como a floricultura e outras possibilidades como adição de mobiliário urbano. A proposta é que esses espaços se tornem mais dinâmicos e funcionais, favorecendo a apropriação pelos comerciantes.

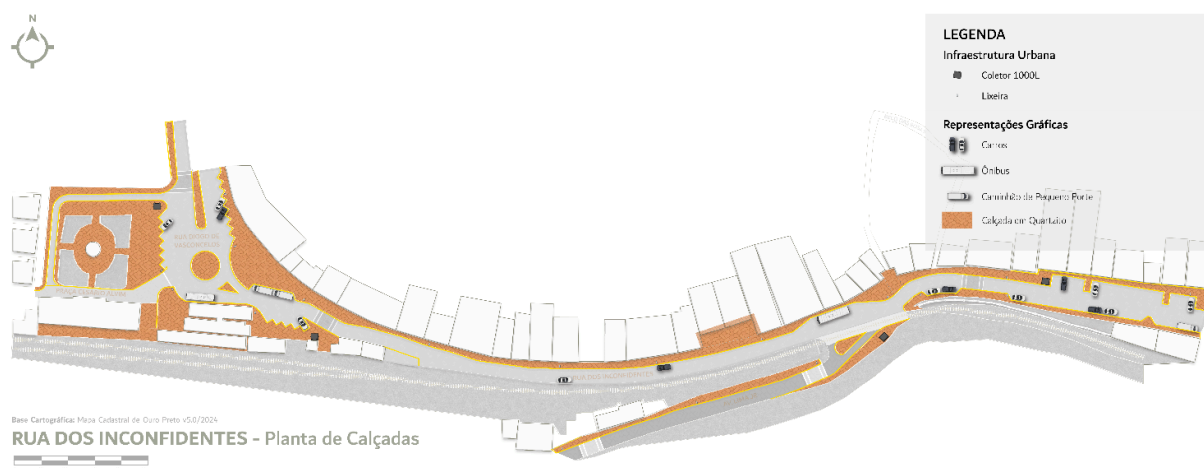


Figura 64: Planta das novas calçadas (*Autoria Própria*)

Para chegar à resolução adotada, trabalhamos juntamente as dimensões das calçadas e das faixas de rolamento. Consideramos, ao mesmo tempo, as recomendações normativas e as limitações impostas pelo espaço disponível no objeto de estudo. A partir disso, definimos três hipóteses de configuração que orientaram as soluções do projeto.

Se tratando do dimensionamento das calçadas, seguimos os seguintes critérios:

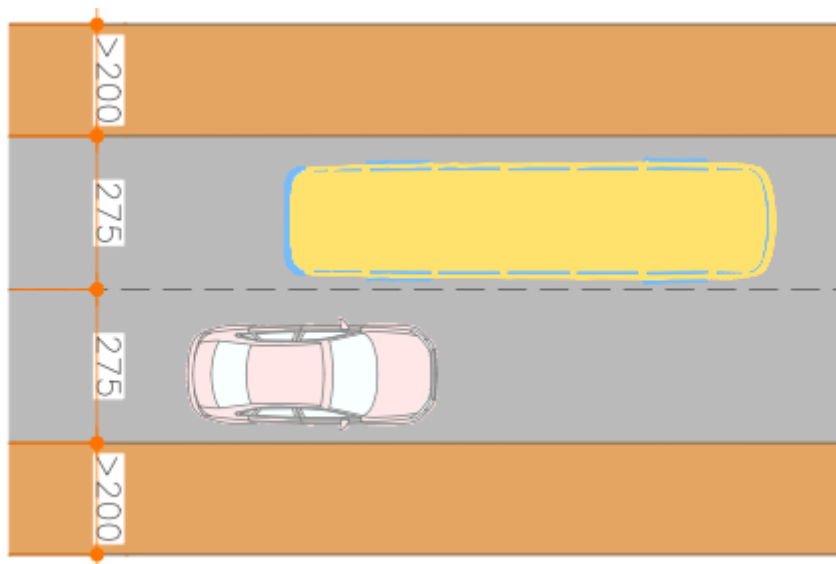
1. Trechos de estrangulamento: faixa livre mínima de 1,20m, em conformidade com a NBR 9050:2020, assegurando boa circulação mesmo em pontos críticos.
2. Trechos sem restrições: calçadas de mínimo 2,00m (com 0,80m de faixa de serviço), que oferecem maior conforto aos pedestres e permitem usos complementares do espaço público.

Para a pista de rolamento, trabalhamos com duas possibilidades.

1. Definimos como mínimo absoluto a faixa de rolamento de largura de 2,50m, valor confortável para automóveis e micro-ônibus, utilizado apenas em situações de gargalo.
2. Considerando que a via é estratégica para o transporte urbano e recebe a circulação de ônibus e caminhões, adotamos como referência uma lógica de compatibilização: enquanto um automóvel se acomoda com tranquilidade em 2,50m, um ônibus grande pode demandar 3,00m. Assim, concluímos que faixas de 2,75m representam a solução ideal, equilibrando funcionalidade e segurança, pois a somatória das duas faixas em sentidos contrários de circulação seriam mais do que o suficiente para acomodar veículos passando de maneira simultânea.⁴

Assim, com as medidas definidas tanto para as nossas calçadas quanto para as pistas de rolamento, temos as hipóteses de configuração consideradas no projeto:

1. Hipótese ideal (Figura 65): duas faixas de 2,75m + calçadas de, no mínimo, mínimo 2,00m em cada lado.



⁴ Ainda que um ônibus grande tenha, em média, 2,20m de largura, o que resultaria em uma folga de apenas 55 cm para cada faixa, a pavimentação do trecho é feita em paralelepípedo, o que dificulta e até impede a circulação em maiores velocidades (o que geralmente requer larguras maiores de segurança para que não haja colisão por pequenas variações de deslocamento transversal ao longo das faixas durante a circulação). Em baixa velocidade (20 km/h) a passagem simultânea de dois ônibus em sentidos contrários (ainda que rara no local) seria segura e possível com um leito carroçável de largura equivalente a 5,50m (somatória de duas faixas de 2,75m). Além disso, é importante destacar que faixas mais estreitas contribuem para o *traffic calming*, reduzindo naturalmente a velocidade dos veículos e aumentando a segurança viária.

Figura 65: Demonstração da hipótese ideal (*Autoria Própria*)

2. Hipótese intermediária (Figura 66): duas faixas de 2,75m + calçada de mínimo 2,00m em apenas um lado

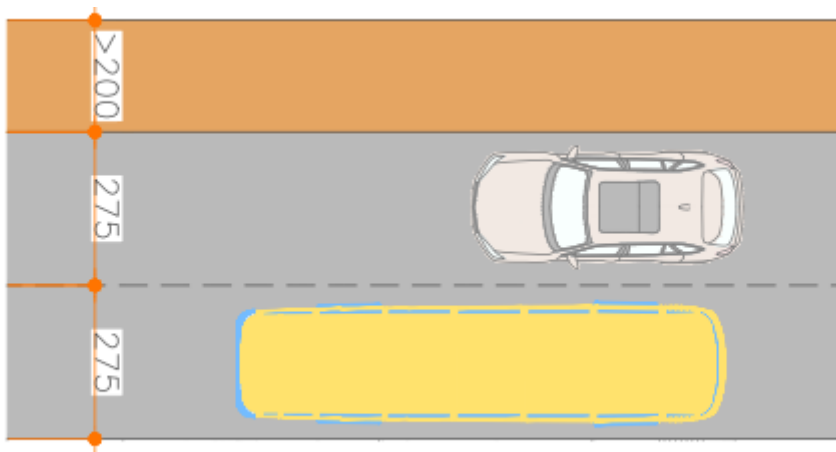


Figura 66: Demonstração da hipótese intermediária (*Autoria Própria*)

3. Hipótese crítica (Figura 67): duas faixas de 2,50m + calçada mínima de 1,20m, adotada exclusivamente em trechos de estrangulamento.

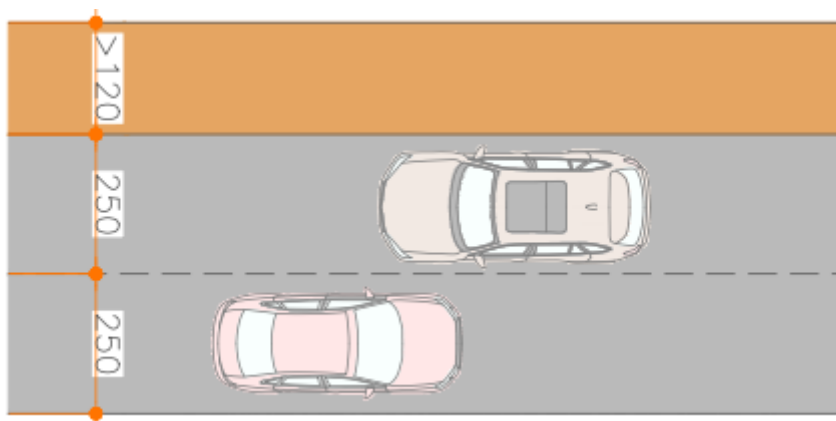


Figura 67: Demonstração da hipótese crítica (*Autoria Própria*)

Na Figura 68, apresentada abaixo, é possível visualizar de forma mais detalhada a distribuição das medidas ao longo da rua, identificando também os pontos em que foi indispensável adotar a hipótese crítica para viabilizar a circulação. Além disso, observa-se também o potencial que pôde ser explorado, uma vez que em diversos trechos a largura das calçadas superou o mínimo previsto. Aqui é importante relatar, que no caso de passagem simultânea de dois ônibus em sentidos

contrários (situação rara no local), essa situação seria segura e possível com um leito carroçável de largura equivalente a 5,50m.

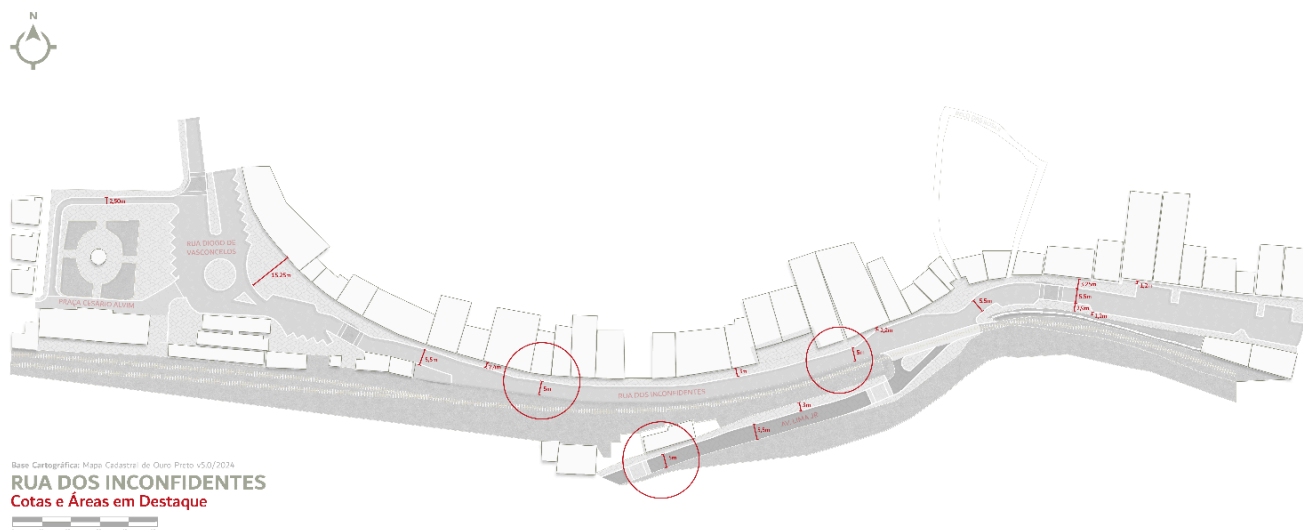


Figura 68: Planta cotada e com marcação dos pontos de estrangulamento (*Autoria Própria*)

A partir da uniformização das faixas viárias e do alargamento das calçadas, foi possível prever baias de carga e descarga nas duas extremidades da rua, uma localizada próxima ao supermercado, onde já está regulamentado, e outra no largo da estação, de modo a atender de forma eficiente às necessidades de abastecimento dos comércios locais. Essas baias foram projetadas tomando como referência o Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias de São Paulo (2017), que recomenda dimensões mínimas de 12 m de comprimento e 3 m de largura para comportar veículos de grande porte. No entanto, considerando que a demanda cotidiana dos estabelecimentos é predominantemente atendida por caminhões de menor porte, caminhonetes e automóveis, a largura de 2,5 m prevista para as faixas de estacionamento mostra-se adequada para esse uso, sendo assim utilizada como parâmetro.

Além disso, também foi possível criar uma baia destinada ao ponto de ônibus localizado em frente ao entroncamento com a Avenida Lima Júnior, que atualmente se encontra sinalizado apenas com uma placa. Com essa adequação, o embarque e

desembarque de passageiros passa a ocorrer de forma mais segura e organizada, sem obstruir o fluxo da via.

Se tratando do estacionamento na via, que é um ponto crítico, já que muitos motoristas desobedecem a sinalização e param em locais irregulares, comprometendo a mobilidade dos pedestres, a proposta buscou organizar os espaços de forma que ainda houvesse uma boa oferta de vagas. Isso foi considerado importante para atender ao comércio local, mas sem prejudicar as melhorias voltadas aos pedestres. O Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), em seu Art. 181, proíbe estacionamentos em locais que prejudiquem a circulação de pedestres, deixando clara a prioridade ao fluxo humano.

No projeto, reestruturamos os estacionamentos da seguinte forma: estacionamento paralelo em grande parte da via, garantindo maior número de vagas sem comprometer a calçada; estacionamento em 90° próximo à Praça da Barra, aproveitando a largura maior da via e atendendo a demanda pré-existente de estabelecimentos como oficinas e supermercados; estacionamento em 45° na Praça da Estação, conciliando boa oferta de vagas com a criação de espaços de convivência. Esse tipo de vaga facilita o tempo de manobra dos veículos, o que é de extrema importância em locais com a circulação maior e mais conflituosa.

Além disso, adotamos a lógica do estacionamento rotativo, garantindo que as vagas atendam de fato a usuários em trânsito, evitando a ocupação prolongada por veículos. Essa medida já é aplicada no centro histórico e se mostra eficaz. Nesse contexto, sugerimos a ampliação da Zona Azul para a região, que vai deixar o controle do estacionamento prático e eficiente para os usuários.

4.3 Sinalização e Segurança

Nos centros históricos tombados, a implantação de faixas de pedestre tradicionais é desaconselhada pelo IPHAN (Portaria nº 420/2010), devido ao impacto visual e à descaracterização do conjunto urbano. Segundo o Manual de Sinalização Horizontal do Contran (2010), a travessia elevada pode substituir a sinalização convencional em locais que demandam atenção especial, principalmente para moderar a velocidade dos veículos. Para garantirmos que os pedestres não atravessassem arbitrariamente a via, evitando riscos e reduzindo as situações de

insegurança no deslocamento a pé, o projeto também prevê a implementação de travessias elevadas. O posicionamento das travessias (Figura 69) foi definido a partir da análise das dinâmicas de pedestres apresentada no capítulo anterior, priorizando os locais onde as travessias já ocorrem informalmente. As travessias também obrigam os veículos a reduzir a velocidade, promovendo mais uma vez o *traffic calming*, juntamente com as faixas viárias reduzidas.

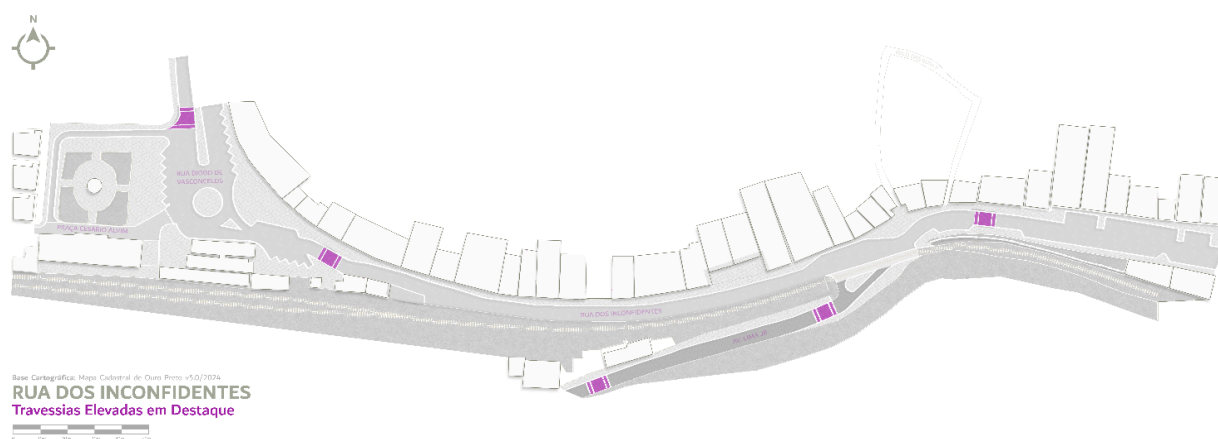


Figura 69: Planta com a marcação das travessias elevadas (*Autoria Própria*)

No caso da sinalização vertical, foram implementadas placas (Figura 70) que atuam diretamente na organização do uso da via, conforme o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume I (CONTRAN, Resolução nº 236/2007):

1. Placas de indicação de carga e descarga (R-6d), delimitando o espaço juntamente com as baias criadas;
2. Placas de estacionamento rotativo (R-6b), organizando o uso das vagas ao longo da via e promovendo maior rotatividade, especialmente em frente aos estabelecimentos comerciais;
3. Placas de proibição de estacionamento (R-6c), em trechos onde a presença de veículos comprometeria a circulação ou a segurança;
4. Placa de estacionamento exclusivo para clientes (R-6b), destinada a área em frente a borracharia, que demanda essa utilização das vagas para os carros em conserto.

5. Sinalização de parada obrigatória (R-1), no encontro com a Avenida Lima Junior, para evitar acidentes.



Figura 70: Planta de Sinalização Vertical (*Autoria Própria*)

4.4 Iluminação e paisagismo

Na análise do diagnóstico, mostramos que a via possui iluminação pública suficiente para o tráfego de veículos, mas insuficiente para atender às necessidades dos pedestres. Essa discrepância é comum em vias urbanas brasileiras: postes altos, equipados com luminárias de grande alcance, garantem a visibilidade para carros, mas não oferecem conforto visual e sensação de segurança para quem caminha.

Segundo a ABNT NBR 5101:2018 – Iluminação Pública, deve-se garantir diferentes níveis de iluminância conforme a tipologia da via. Ou seja, a iluminação voltada apenas para veículos não atende aos parâmetros de conforto e segurança dos pedestres, reforçando a necessidade de complementação.

Diante disso, o projeto propõe manter os postes RDA existentes e complementar com a instalação de postes girafas preto fosco de 4m de altura, distribuídos ao longo da faixa de serviço das calçadas ampliadas. Essas luminárias não apenas garantem a visibilidade adequada, mas também aumentam a percepção de segurança subjetiva, fator fundamental para o uso noturno dos espaços públicos.

Considerando a permanência dos postes de iluminação já existentes, a distribuição dos novos foi planejada tomando como referência a posição atual desses. Adotamos uma média de 10 metros de espaçamento entre os novos postes, ajustada pontualmente de acordo com as variações das distâncias encontradas entre postes, garantindo maior regularidade e eficiência na iluminação para o pedestre.

Nesse momento, é importante lembrar de um desafio identificado no capítulo de diagnóstico, que é a posição dos postes que se localizam no meio de calçadas estreitas, comprometendo a faixa livre de circulação, que pode até ser inexistente. Considerando o posicionamento atual dos postes RDA e a ampliação das calçadas, sugerida no projeto, dois cenários são possíveis:

Cenário realista: manter os postes existentes e adaptar a calçada ao redor, com a faixa livre envolvendo o poste. Essa solução é tecnicamente viável e frequentemente adotada em intervenções em centros históricos, onde o custo de relocar a rede é elevado.

Cenário adotado: propomos a realocação dos postes para a faixa de serviço criada, liberando totalmente a faixa livre. Essa solução é a ideal do ponto de vista da acessibilidade e atende às recomendações da ABNT NBR 9050:2020, que define que a faixa livre de circulação deve ser contínua e livre de obstáculos. Apesar de ser uma solução mais cara, por se tratar de um projeto acadêmico, decidimos apresentar a melhor solução possível, mesmo que em um cenário real seja mais provável a adaptação ao redor dos postes existentes.

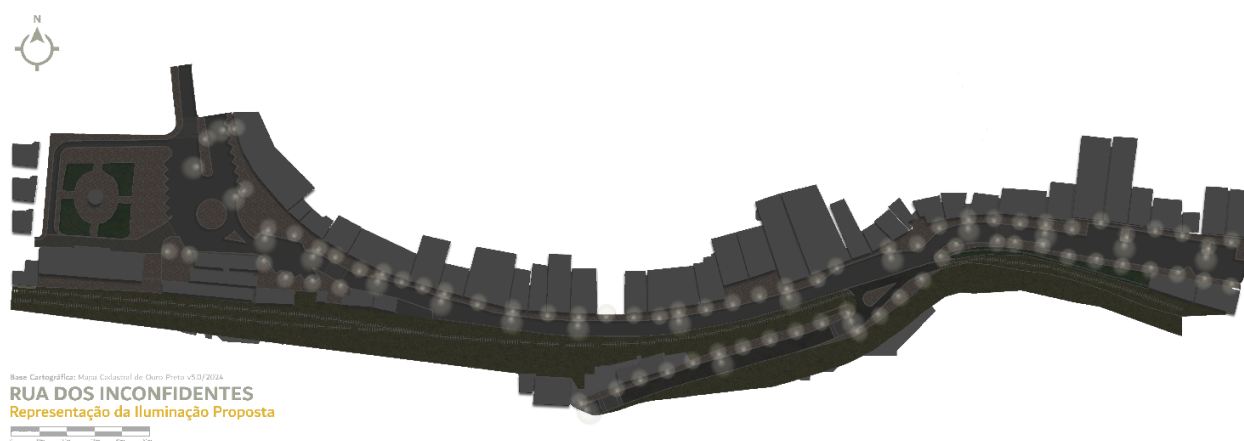


Figura 71: Planta da iluminação proposta para a Rua dos Inconfidentes (*Autoria Própria*)

Se tratando do paisagismo da rua, atualmente há apenas um canteiro gramado e com pouca manutenção na seção próxima a praça da barra. No projeto, esse canteiro foi reduzido para permitir a ampliação da calçada.

Em trechos onde a largura da calçada permite, propomos a inserção de árvores, que vão contribuir para a melhoria estética da via e oferecer sombra, além de estabelecer uma continuidade visual com as praças localizadas nas extremidades, que possuem canteiros e arborização consolidada. A escolha desses trechos leva em conta os pontos com maior possibilidade de permanência de pessoas, como próximos ao terminal de ônibus, hotel, restaurante, padaria e lanchonete. A proposta segue a lógica de paisagismo da Praça da Barra, garantindo comunicação e identidade ao longo da rua.

Foram escolhidas duas espécies:

Ipê-amarelo-cascudo (*Handroanthus chrysotrichus*) – árvores de maior porte, adequadas para áreas mais largas;

Flamboyant-Mirim (*Caesalpinia pulcherrima*) – árvores de menor porte, adaptadas a espaços mais estreitos.

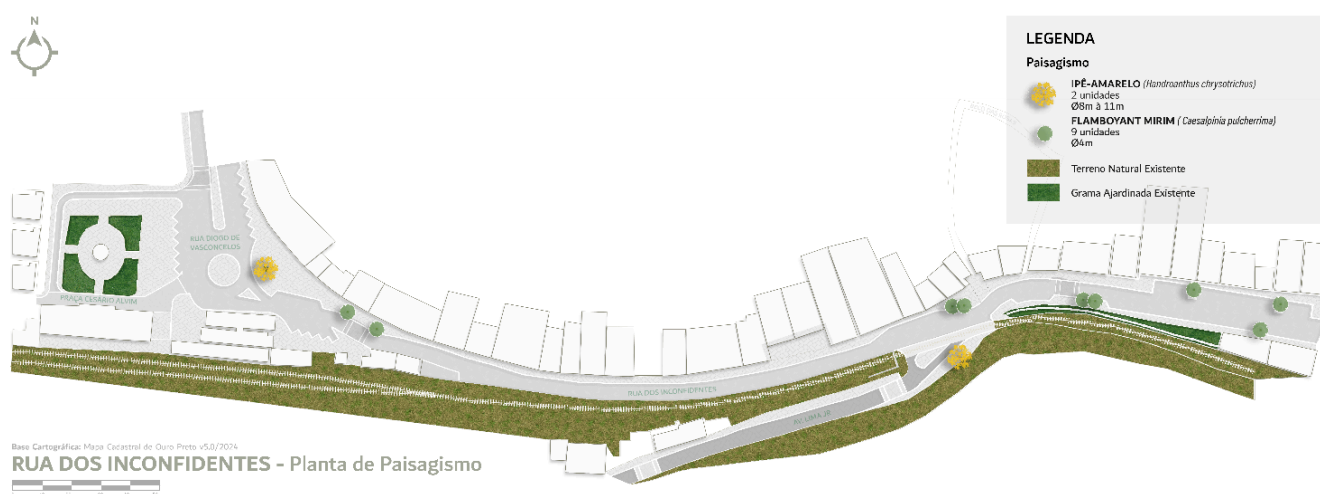


Figura 72: Planta do paisagismo proposto (*Autoria Própria*)

4.5 Resíduos sólidos e drenagem

A adequação das calçadas permitiu a criação de espaços amplos para a instalação de mais coletores de resíduos sólidos, posicionados próximos aos locais onde já se encontram atualmente, uma vez que o sistema de coleta existente apresenta-se funcional. Propõe-se o uso de coletores com capacidade de 1000 L (Figura 73) ao longo da via e na Praça Cesário Alvim, facilitando a coleta e contribuindo para uma gestão mais eficiente dos resíduos urbanos.

Além disso, distribuímos lixeiras comuns do modelo SUDECAP (Figura 74) ao longo da faixa de serviço das calçadas, com espaçamento médio de 40 metros entre elas. Essa disposição segue as boas práticas recomendadas pela ABRELPE (2020), que sugere distâncias entre 30 e 50 metros em áreas comerciais.

Essas implantações vão garantir não apenas a eficiência do sistema de coleta, mas também a melhoria da percepção de limpeza para pedestres e comerciantes, contribuindo para a valorização do espaço público.



Figura 73 e Figura 74: Fotos dos coletores e lixeiras sugeridos (*Fonte: Lar Plásticos e Produtos BH*)

No que se refere à drenagem, o sistema existente não apresenta problemas aparentes. No entanto, com a ampliação das calçadas, é necessário a realocação das bocas de lobo. No projeto, posicionamos os novos coletores próximos às instalações atuais e adicionamos outros ao longo da via, garantindo a continuidade do escoamento e prevenindo possíveis problemas de alagamento futuro, assim

seguindo a estratégia de distribuição equilibrada de pontos de coleta pluvial para evitar sobrecarga localizada e promover eficiência hidráulica.

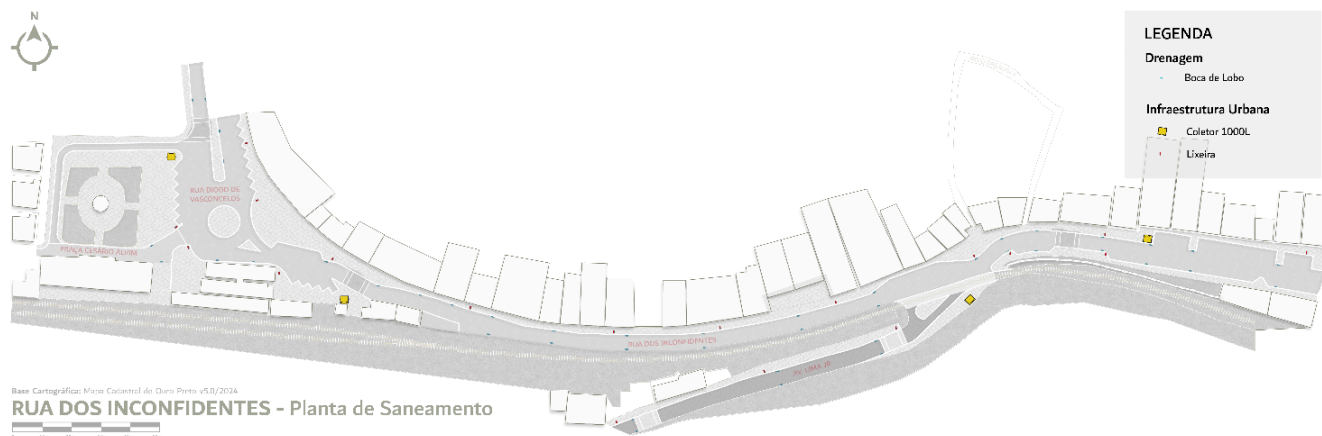


Figura 75: Planta indicando posição de lixeiras, coletores e novas bocas de lobo
(Autoria Própria)

4.6 Mobiliário Urbano

Quanto ao mobiliário urbano fixo, decidimos não instalar elementos ao longo da via, considerando dois fatores principais:

1. Estamos nos referindo a uma via comercial, que é geralmente utilizada para deslocamentos com objetivos específicos, assim se tratando de uma via de passagem que não é utilizada para permanência longa.
2. A ausência de mobiliário fixo vai permitir o uso das áreas ampliadas de calçada pelos estabelecimentos, com mobiliário móvel como mesas e bancos ou exposições de mercadoria. Atualmente alguns estabelecimentos já se apropriam da calçada, como é o caso da floricultura que utiliza para expor alguns produtos e da lanchonete do terminal, que deixa mesas para os clientes. Com essa requalificação abrimos portas para que esses serviços consigam esse uso sem atrapalhar a mobilidade do pedestre.

Com essa abordagem conseguimos manter a eficiência criada para a circulação e aumentar o potencial de apropriação social do espaço, reforçando a ideia da rua como eixo não só de circulação e comércio, mas também de convivência.

4.7 Diretrizes para a Praça Cesário Alvim

Para a Praça Cesário Alvim, estabelecemos apenas diretrizes gerais, com o objetivo de orientar um futuro projeto de requalificação, que fortaleça sua função social e dê usos para o local. O redesenho da Rua dos Inconfidentes, mas imediações do terminal e da praça, já permitiu uma ampliação da área da praça, o que abre novas possibilidades para usos variados e maior apropriação.

Considerando sua importância como uma praça no centro histórico e sua localização em uma via de grande movimento, as diretrizes propõem a criação de condições para usos diversificados, como lazer, circulação confortável, atividades culturais e feiras temporárias. Atualmente, os usos da praça estão restritos a pequenos descansos de trabalhadores e à feira noturna, que é efêmera e só acontece nas sextas-feiras. Com a ampliação de sua área, juntamente com um futuro redesenho dos canteiros, será possível reconfigurar a praça para atender melhor aos usos já existentes e criar novos, como espaços de recreação ou áreas caminháveis. Para isso, como conversamos no capítulo de fundamentação teórica, é fundamental a implantação de um programa de eventos que torne a praça atrativa e promova ocupação constante e variada.

O paisagismo da praça atualmente é simples e pouco atrativo, com canteiros frequentemente sem manutenção e sem oferecer sombra adequada para os usuários do mobiliário, além do próprio desenho limitar alguns usos da praça. Recomendamos que o paisagismo seja planejado de forma a valorizar a estética da praça e da estação ferroviária e proporcionar sombra e conforto ambiental.

A iluminação existente é adequada, mas não atende a necessidade para usos noturnos. Considerando os novos usos possíveis da praça, sugerimos a inclusão de iluminação complementar voltada para o pedestre, principalmente para casos de eventos como a feira noturna. Essa iluminação deve ser pensada para criar um ambiente seguro e que promova sensação de acolhimento, sem comprometer a percepção da praça como espaço público agradável, além da oportunidade de uma iluminação que valorize o edifício da estação.

No que diz respeito ao mobiliário urbano e equipamentos, indicamos o uso de soluções flexíveis e adaptáveis para cada evento, para assim permitir que a

comunidade e os comerciantes se apropriem do espaço de forma dinâmica, regulamentados pelo código de posturas. Entretanto, também é necessário, em relação a praça, manter alguns equipamentos fixos, como bancos adequados para os usuários diários, garantindo conforto, sombra e segurança. É preciso um projeto de layout que se alinhe a um desenho intuitivo para a disposição desse mobiliário móvel.

O coreto, atualmente coberto, deve ser objeto de estudo detalhado para avaliar se sua restauração é viável ou se a remoção seria mais indicada. Como apontado no capítulo de diagnóstico, sua configuração atual interrompe o fluxo da praça e limita a realização de atividades, sendo necessário a avaliação de como ele pode ser integrado ou eliminado de forma que contribua para o uso eficiente do espaço.

Seguindo essas diretrizes, a Praça Cesário Alvim pode se tornar um espaço dinâmico e utilizado, promovendo convivência, lazer e cultura, com melhorias que valorizem o ambiente e a apropriação social.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho buscou analisar a Rua dos Inconfidentes e a Praça Cesário Alvim, nos limites do perímetro histórico tombado de Ouro Preto, identificando demandas, potencialidades e desafios para a requalificação desse espaço urbano que atenda às necessidades contemporâneas da comunidade local. A pesquisa contemplou levantamento de campo, análise de dinâmicas e estudos de referência em centros históricos, permitindo identificar problemas relacionados à mobilidade, circulação de pedestres e veículos e infraestrutura. Observou-se, principalmente, o uso desproporcional da via para fins de circulação veicular e estacionamento, comprometendo a mobilidade e a apropriação dos pedestres, além do déficit de infraestruturas e mobiliário

A proposta baseou-se em diretrizes que priorizam mobilidade, segurança e conforto urbano. Para a Rua dos Inconfidentes, isso incluiu a ampliação e qualificação das calçadas, reorganização dos estacionamentos, das baias de carga e descarga e de transporte público, travessias elevadas, nova sinalização viária e ampliação de dispositivos de iluminação e coleta de resíduos. Para a Praça Cesário

Alvim, foram apontadas diretrizes para a criação de condições que permitam e ampliem usos diversificados, como lazer, eventos culturais e gastronômicos, mantendo uma ocupação contínua do local por meio de uma programação de eventos que garanta mais atratividade e dinamismo social.

Com os resultados desse estudo, provamos que, mesmo com diretrizes conceituais, no caso da praça, essas propostas podem promover uma ocupação mais ativa e segura da Rua dos Inconfidentes, valorizando o espaço público - da identidade histórica da região. Durante o desenvolvimento do trabalho, nos deparamos com desafios como a falta de informações atualizadas sobre a via e a necessidade de um levantamento mais preciso. Como desdobramento futuro, apontamos a importância de explorar e desenvolver o anteprojeto da praça, que vai permitir intervenções mais precisas e efetivas.

Além disso, para a plena garantia de requalificação local, também reforçamos a importância de que intervenções urbanas como essas sejam integradas a políticas públicas contínuas de manutenção e aprimoramento de espaços livres de uso público, garantindo que as melhorias sejam duradouras e não sejam isoladas.

Por fim, este trabalho demonstra que um projeto urbano e paisagístico bem fundamentado tem potencial de transformação social, promovendo segurança e apropriação da comunidade. A requalificação da Rua dos Inconfidentes e da Praça Cesário Alvim, guiada por essas diretrizes, pode representar não apenas uma melhoria física do espaço, mas também o incentivo de vínculos sociais, valorização do comércio local e consolidação da cultura de uso e preservação dos espaços públicos em Ouro Preto.

7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT. NBR 5101: Iluminação pública. Rio de Janeiro, 2018.

ABNT. NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2020.

ARAÚJO, Alice V. *Espaços livres de uso público em Ouro Preto (MG): heranças históricas, desafios contemporâneos*. 2018. 707 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2018.

BONDUKI, Nabil. *Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos*. Brasília: IPHAN, 2012.

BRASIL. *Código de Trânsito Brasileiro*. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Brasília, DF, 1997.

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). *Portaria nº 312, de 20 de outubro de 2010*. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 27 out. 2010.

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). *Portaria nº 420, de 31 de dezembro de 2010*. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 31 dez. 2010.

BRASIL. *Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume I*. Brasília: CONTRAN, 2010.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). *Manual de Sinalização Horizontal*. Brasília, DF: CONTRAN, 2014.

BUTTROS, Savilly Aimée Teixeira. *O coreto da Praça Cesário Alvim em Ouro Preto: análise histórica, estilística e construtiva*. 2017. 87 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Técnica em Conservação e Restauro) – Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto, 2017.

CONEXÃO CULTURAL. *Guia do Espaço Público*. 2. ed. São Paulo: Conexão Cultural, 2016.

COOPER-MARCUS, Clair; FRANCIS, Carolyn. *Post-Occupancy Evaluation*. In: MARCUS, Clair C.; FRANCIS, Carolyn (Eds.). *People Places: Design Guidelines for Urban Open Space*. Nova York: Wiley, 1998. p. 345-356.

COSTA, Andréa Katiane Ferreira; PASCHOARELLI, Luis Carlos; SALCEDO, Rosío Fernández Baca. *Acessibilidade e requalificação da Rua Grande em São Luís*. Disponível em:

<https://dspace.palermo.edu/ojs/index.php/actas/article/view/4917/7719>. Acesso em: [Fevereiro de 2024].

COSTA, João Pedro Silva. *Requalificação da Praça Prefeito Amadeu Barbosa (Praça da Barra), em Ouro Preto, MG.* 2024. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto, 2024.

DEFATO ONLINE. *Encostas cedem e córrego transborda: chuvas causam preocupação em Ouro Preto.* Disponível em: <https://defatoonline.com.br/encostas-cedem-e-corrego-transborda-chuvas-causam-preocupacao-em-ouro-preto/>. Acesso em: [Março de 2025].

ESPAÇOS PÚBLICOS. *Diagnóstico e metodologia de projeto.* São Paulo: Espaços Públicos, 2013.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). *Concluída primeira etapa de obras na Rua Grande em São Luís (MA).* Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/noticias/detalhes/4947/concluida-primeira-etapa-de-obras-na-rua-grande-em-sao-luis-ma>. Acesso em: [Março de 2025].

MARANHÃO HOJE. *Revitalização da Rua Grande valoriza comércio do Centro Histórico de São Luís.* Disponível em: <https://maranhaohoje.com/revitalizacao-da-rua-grande-valoriza-comercio-do-centro-historico-de-sao-luis/>. Acesso em: [Março de 2025].

OURO PRETO. *Lei Complementar nº 93, de 20 de janeiro de 2011.* Estabelece normas e condições para o parcelamento, a ocupação e o uso do solo urbano no Município de Ouro Preto. Ouro Preto, MG, 2011.

PROJECT FOR PUBLIC SPACES. *What Makes a Successful Place?* Disponível em: <https://www.pps.org/article/grplacefeat>. Acesso em: [Fevereiro de 2025].

SÃO PAULO (Cidade). *Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias.* São Paulo: Prefeitura de São Paulo, 2017.

APÊNDICE

Planta baixa geral da proposta de requalificação da Rua dos Inconfidentes +
Planta baixa geral de simulação da iluminação da Rua dos Inconfidentes