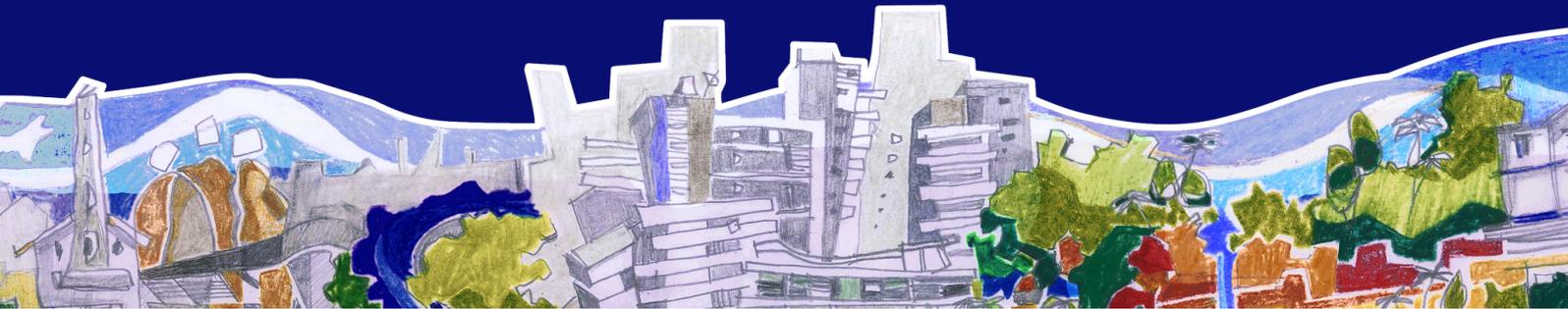


16° ENEPEA
ENCONTRO NACIONAL DE ENSINO DE
PAISAGISMO EM ESCOLAS DE ARQUITETURA
E URBANISMO NO BRASIL **2022**
14 a 19/11 CUIABÁ-MT

trans.ver.paisagens



COMPREENDENDO A PRAÇA TIRADENTES, EM OURO PRETO/MG

Dinâmicas ocupacionais de um espaço público patrimonial

Eixo Temático I: **Apre(e)ndendo (com) a Paisagem**

URBAN AND LANDSCAPE ANALYSIS OF PRAÇA TIRADENTES IN OURO PRETO/MG

Occupation dynamics of a heritage public space

SILVA, Júlia Beatriz de Souza Briet da
Universidade Federal de Ouro Preto, graduanda em
Arquitetura e Urbanismo
julia.briet@aluno.ufop.edu.br

ARAÚJO, Alice Viana de
Universidade Federal de Ouro Preto, professora
alice.araujo@ufop.edu.br

TORRES, Yuri Queiroz Abreu
Universidade Federal de Ouro Preto, professor
yuri.torres@ufop.edu.br

RESUMO

Localizada no município de Ouro Preto – Minas Gerais, a Praça Tiradentes é um espaço urbano de alta relevância histórico-patrimonial, cuja representatividade e valor simbólico são indiscutíveis, não só a nível nacional e internacional, mas, principalmente, para os usuários e moradores locais. Inserida em um tecido urbano que abriga um sistema viário concêntrico, atrelado à permanência de sua vocação de centralidade, a Praça Tiradentes atualmente é caracterizada como ponto nodal da cidade, o que gera um impacto urbanístico e paisagístico atrelado a uma disputa espacial preocupante entre os pedestres e os veículos. Diante disso, o objetivo deste trabalho é analisar as dinâmicas ocupacionais desse espaço a partir de metodologias de levantamentos de campo adaptadas. Como resultado, apresenta-se um mapa-síntese que evidencia as dinâmicas e ocupações predominantes, as disputas existentes e uma coletânea de problemáticas atuais da praça, com intuito de subsidiar futuras diretrizes de desenho e de gestão do espaço.

Palavras-chave: espaço livre público; patrimônio cultural da humanidade; desenho urbano; mobilidade.

ABSTRACT

Located in Ouro Preto - Minas Gerais, Tiradentes Square is an open urban space of high historical-heritage relevance, whose representative and symbolic values are unquestionable, not only at national level, but mostly for local users and residents. The square is located in a convergent point of a concentric road system, a node point whose vocation for centrality can be measured by the impacts and disputes between pedestrians and vehicles. Therefore, the purpose of this study is to analyze its occupational dynamics by carrying out adapted methodologies of behavioral mapping. As a result, the study comprises all results in an overview map in order to subsidize future guidelines for the design and management of the space.

Key-words: public open spaces; urbanism; World Heritage site; urban design; mobility.

1 INTRODUÇÃO

De acordo com a obra “Acessibilidade e Mobilidade no Espaço Público dos Centros Históricos: Proposta de um Percurso Pedonal Acessível no Núcleo Histórico Vila-Adentro de Faro” de Sônia Costa (2015), espaço público é todo local de livre acesso que abriga relações e percepções importantes para a essencialidade do espaço, de caráter coletivo e que contribui tanto para as relações humanas quanto para a relação homem-espaço. No contexto dos centros históricos, ele também é um espaço simbólico que caracteriza a personalidade e representatividade dessas cidades, bem como influencia na caracterização da malha urbana, adquirindo, portanto, dupla funcionalidade, visto que além de assegurar as necessidades contemporâneas ele ainda tem a responsabilidade de garantir um vínculo entre a sociedade e a própria história do espaço urbano (SENNET, 1988). Diante disso, observa-se que os espaços públicos em centros históricos são ainda mais significativos, não só por garantirem e perpetuarem a sobrevivência simbólica, historiográfica e representativa da cidade, mas por continuarem a contribuir para o desenvolvimento socioeconômico desses locais.

Segundo Lemos (2013), a construção da memória é um processo cotidiano e a conservação de um patrimônio não é estática, mas um processo de continuidade que incorpora as mudanças.

Ademais, conservar é manter as condições da interpretação da significância de intergerações (ZANCHETTI, 2013), questão crucial para muitas cidades históricas. Dessa maneira, percebe-se que o patrimônio dos espaços públicos teria, portanto, sua conservação através da experiência, no qual o usuário seria o agente dessa preservação. Ademais, a necessidade de conservação seria inquestionável tal qual o patrimônio edificável, já que o espaço público é um local crucial para a criação e perpetuação das histórias do homem.

A Praça Tiradentes, objeto deste estudo, é o principal espaço livre de uso público do centro histórico de Ouro Preto, em Minas Gerais. Interessante ressaltar que esse espaço público, assim como os outros que estão inseridos na ZPE (Zona de Proteção Especial) ouropretana, estão singularmente conservados e com vitalidade, em virtude não só da titulação de Cidade Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO e seu reflexo na atividade turística, mas pelo papel que o centro histórico todavia representa como centralidade principal do município, com a permanência de moradias, de um comércio ativo e de edifícios público-administrativos, bem como uma lógica de traçado viário majoritariamente ancorado nele (ARAÚJO, 2018). Entretanto, apesar de sua importância simbólica e prática cotidiana, nota-se que a praça não está totalmente adequada para as necessidades contemporâneas, fazendo com que seu potencial enquanto grande espaço público não seja plenamente alcançado, servindo atualmente mais como local de passagem e de estacionamento veicular do que como área de encontros e contemplações.

Diante disso, o objetivo deste trabalho é apresentar e testar ferramentas de levantamento de campo e de Avaliação Pós-Ocupação (APO) que auxiliem propostas para o redesenho da praça através da incorporação de dinâmicas de seus usuários contemporâneos, que não se reduzem à singularidade exclusiva da cidade antiga, dos turistas e dos museus. Para tal, aplicaram-se metodologias de levantamento embasadas na obra *“How to Study Public Life”* (2013) de Jan Gehl e Birgitte Svarre. De maneira mais ampla, a pesquisa inclui levantamentos que conformam um panorama das dinâmicas do espaço, indicando fluxos de veículos e padrões comportamentais de pedestres na praça, identificando potenciais conflitos nessa relação, através de considerações sobre o fator de integridade física pedonal, de acessibilidade do espaço e da adequação de seu desenho e mobiliário às atividades estacionárias.

Apresentando uma parte das ferramentas metodológicas dessa pesquisa, este artigo está estruturado da seguinte maneira: primeiramente, aborda-se de modo histórico as transformações físicas que tiveram impactos direto nas dinâmicas de circulação e apropriação da praça, ressaltando seu passado de transformações e adaptações constantes às novas demandas e usos. Em seguida, tem-se as descrições das metodologias utilizadas bem como as adaptações feitas a partir da dimensão territorial do espaço para, por fim, obter-se a construção de um diagnóstico de usos e de atividades estacionárias e dinâmicas de pedestres, além dos fluxos de automóveis no espaço. Conclui-se esse trabalho argumentando a importância de se caracterizar a Praça Tiradentes, assim como muitas outras praças em centros históricos, como um bem patrimonial em constante processo de resignificação e alterações de usos, cujo entendimento pode contribuir para estratégias de adequações físicas pontuais que incorporem os usuários contemporâneos como agentes da preservação.

2 BREVE HISTÓRICO DA PRAÇA TIRADENTES

A história da Praça Tiradentes confunde-se com a própria história da antiga capital mineira, Vila Rica, atual Ouro Preto, sendo conformada como espaço livre já nos primeiros anos em que o território foi sendo ocupado, mas ainda como separação entre freguesias (Baeta, 2002).

Contudo, sua utilização como praça em si começa apenas a partir de 1711, quando inicia-se um processo de conurbação longitudinal dos arraiais localizados entre as serras de Ouro Preto e Itacolomi para a conformação da vila. Estrategicamente localizada no morro de Santa Quitéria, a Praça Tiradentes era a conexão entre o arraial de Nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto e o de Antônio Dias, então os dois maiores arraiais (MACHADO, 2011), e estava estrategicamente inserida e atravessada transversalmente pelo “caminho-tronco¹”. O caminho era parte constituinte da Estrada Real e a principal rota de assentamento da época, determinante na configuração da então Vila Rica (VASCONCELLOS, 1956) (ver Fig. 1). O caminho, juntamente com a praça e com o conjunto arquitetônico que o compõem, determinou o primeiro reconhecimento de Ouro Preto como monumento nacional, em 1933, e definitivamente como registro de tombamento municipal, em 1931 e federal, em 1938 (CASTRIOTA, 1999).

Figura 1: Localização da Praça Tiradentes no contexto de Vila Rica, MG, em 1888.



Fonte: Biblioteca Nacional Digital Brasil. Modificado pelos autores.

No decorrer de sua história, a Praça foi sede de diversos edifícios político-administrativos que se mantém eretos até os dias de hoje, entre eles: a antiga Casa de Câmara e Cadeia (atual Museu da Inconfidência) construída entre os anos de 1711 e 1714; a antiga Assembléia Provincial e do antigo Fórum (atualmente Centro Acadêmico da Escola de Minas); a Santa Casa de Misericórdia e o antigo Palácio dos Governadores (sede atual do Museu de Ciência e Técnica da Escola de Minas), construído em 1741 (Fundação João Pinheiro, 1975).

Ao longo de sua existência, a praça passou não só por transformações no seu conjunto edificado, como também por transformações paisagísticas. Uma das principais modificações observadas foi em sua topografia, cujos diferentes níveis foram demarcando não só hierarquicamente os setores da praça, como propiciaram algumas zonas de recinto, permitindo congregação de pessoas. Uma vez conformada a configuração topográfica atual, a praça passou a sofrer mais transformações em seu núcleo, com mudanças de desenho, inserção de monumentos e até arborização, também presente em um período mais curto da história. Essa

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

constante reconfiguração reforça a construção social do espaço público e a noção de adaptabilidade presente no discurso da conservação contemporânea.

Entretanto, de todas as transformações empreendidas na praça, nada causaria tamanho impacto nas dinâmicas quanto o surgimento, evolução e popularização do automóvel. A Praça Tiradentes passaria a sofrer uma grande pressão por circulação e estacionamento veicular, aliada a um processo de crescimento urbano cuja malha viária reforçaria um modelo concêntrico e o papel da praça como o grande ponto nodal da cidade. A presença dos automóveis no local passou a ser predominante, impactando negativamente a paisagem e acirrando as disputas espaciais com pedestres (Fig. 2b). Mais recentemente, em 2008, a prefeitura municipal começou a regular o tráfego local, começando pela implantação de um alteamento na pavimentação em frente ao Museu da Inconfidência, de modo a impedir o estacionamento veicular, até a proibição definitiva de estacionamento em toda a praça decretado em 2014 (OURO PRETO, 2014). A medida gerou um descontentamento da população e o decreto foi revertido no mesmo ano (LOPES, 2014).

Figura 2a: Cerimônia de Inauguração do monumento de Tiradentes na Praça, em 1894.



Fonte: Acervo Público Mineiro Digital.

Figura 2b: Registro do adensamento de automóveis na Praça Tiradentes, em 1989.



Fonte: Tropea (1989).

Hoje a praça conta com uma extensa área de estacionamento na porção norte bem como um espaço caracterizado como praça seca na porção Sul, que restringe o acesso veicular e propicia e abriga eventos e manifestações culturais temporárias. Não há nenhum tipo de arborização e mobiliário e, por observação cotidiana, nota-se que ao longo das últimas décadas ela vem, na prática, se tornando uma espécie de grande rotatória, visto o alto fluxo de automóveis que por ela cruzam e do comportamento e objetivos de grande parte dos indivíduos a pé, meramente de passagem (Fig. 3).

Figura 3: Praça Tiradentes atual, retratando a disputa espacial entre pedestres e veículos.



Fonte: Acervo fotográfico dos autores.

Desta forma, percebe-se que a importância e historicidade da Praça Tiradentes, conferida através da sobreposição de várias camadas morfológicas e, conseqüentemente, acumulação de elementos formais de distintos períodos. Para Conzen (2004), esse palimpsesto contribui para a noção contemporânea de preservação da paisagem cultural, porque a tendência à transformação é inerente a esse espaço. A praça foi o local de maior força político-administrativa da província de Minas Gerais no período colonial e imperial e, passado mais de um século, hoje ainda guarda valores cívico-simbólicos que a diferencia da lógica estética de consumo cultural e da assepsia social características de outros sítios tombados (JEUDY, 2002). Apesar de seu desenho trazer muitas disputas espaciais no dia a dia e não favorecer a concretização de muitas demandas contemporâneas, percebe-se que, por sua forte centralidade e simbologia, a praça ainda é palco de muitas manifestações populares de grande visibilidade para a cidade (Ver Figuras 4a, 4b, 4c e 4d), o que corrobora para defesa de um novo desenho e modelo de gestão desse espaço, condizentes com a realidade do século XXI.

Figura 4a: Manifestação na Praça Tiradentes que reivindicava o cancelamento da transferência da administração dos serviços de água e esgoto de Ouro Preto para a Saneouro em 2021.



Fonte: Website do SINASEFE IFMG.

Figura 4b: Celebração da Independência do Brasil e dos 100 anos da Semana de Arte Moderna.



Fonte: Jornal O Liberal.

Figura 4c: Carnaval de 2019 de Ouro Preto.



Fonte: Jornal Voz Ativa.

Figura 4d: Apresentação teatral no Festival de inverno de Ouro Preto e Mariana de 2018.



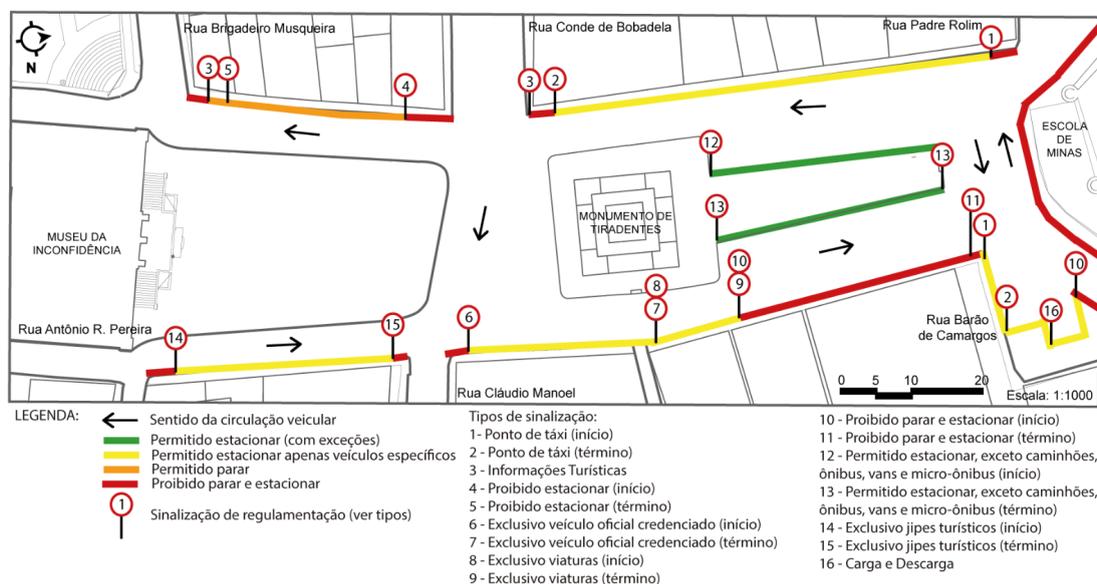
Fonte: Jornal Voz Ativa.

3 DIAGNÓSTICO URBANO E PAISAGÍSTICO

3.1 Metodologia

Para o diagnóstico urbano e paisagístico da Praça Tiradentes, fizemos primeiramente o levantamento do sentido do fluxo veicular, da sinalização vertical e das dimensões dos trechos com paradas e estacionamentos regulamentados, de modo a compreender os possíveis conflitos espaciais entre pedestres e veículos.

Figura 5: Levantamento de regulamentação viária da Praça Tiradentes/MG.



Fonte: Levantamento dos autores.

Fundamental para subsidiar diretrizes futuras de desenho e gestão espacial, buscamos, em seguida, métodos de referência para pesquisas sobre Avaliação Pós-Ocupação (APO) para espaços públicos, fundamentadas na psicologia ambiental. Para embasar o diagnóstico, utilizamos a obra *"How to study public life"* (2013) dos autores Jan Gehl e Birgitte Svarre, uma coletânea de estudos embasados em métodos, técnicas e interações sociais que são aplicadas

nos espaços públicos de forma a levantar todos os problemas do espaço, relacionadas à segurança, acessibilidade, conforto, entre outros, através de ferramentas de observação, registro e análise. Dessa maneira, além de um levantamento urbanístico mais preciso do local, optamos pelo mapeamento de todos os usos e atividades existentes ali existentes, sejam essas estacionárias ou dinâmicas, bem como levantamento e análise dos fluxos veiculares. Ademais, escolhemos o método de contagem e observação indireta, sem nenhuma interação ou contato dos usuários com a equipe de pesquisadores.

A primeira metodologia selecionada foi instrumental, embasada no clássico estudo de William H. Whyte, “*Street ballets on film*” (1980), com registro de momentos do cotidiano como forma de providenciar informações acerca do modo com que os usuários utilizam o espaço, para que, em seguida, pudesse ser identificado as deficiências e demandas do espaço. Aplicada no contexto da Praça Tiradentes, em que temos uma dimensão de escala significativa e uma multiplicidade de atividades que geram um grande número de detalhes, utilizamos a técnica de filmagem em *time lapse*, permitindo a revisitação do material original posteriormente, facilitando não só a quantificação como a própria análise comportamental, através de constatação mais detalhada das movimentações ocorridas. Foram realizadas filmagens com duração de quinze minutos, com um *smartphone* posicionado a partir da rampa de acesso da Escola de Minas e da entrada do Museu da Inconfidência, pontos de observação privilegiados por seus níveis mais elevados em relação à praça. Os dias da semana e horários escolhidos levaram em consideração a necessidade de captura de momentos e dinâmicas distintas. Portanto, os levantamentos foram realizados em três períodos diferentes: sexta-feira das 11:30 às 11:45h, no qual esperávamos registrar dinâmicas locais frente ao funcionamento de diversos serviços urbanos, em horário comercial; sexta-feira das 17:00 às 17:15h, no qual também se esperava o registro de dinâmicas locais, porém com influência parcial ou inexistente de serviços urbanos fora do horário comercial; e por último, num domingo das 11:30 às 11:45h, em que o objetivo principal era registrar as dinâmicas frente à atividade turística. Como serviços urbanos consideramos comércios de todos os tipos, agências bancárias, prédios administrativos, entre outros, com maior potencial de atratividade para os moradores locais, em contraposição aos serviços turísticos. É válido ressaltar que foi considerado o mesmo tipo de observação durante o período noturno, no intuito de evidenciar os possíveis impactos da qualidade da iluminação e da sensação de insegurança na circulação e apropriação da praça. Contudo, tal ação não foi executada até o momento dada as limitações dos recursos e instrumentos utilizados pela pesquisa.

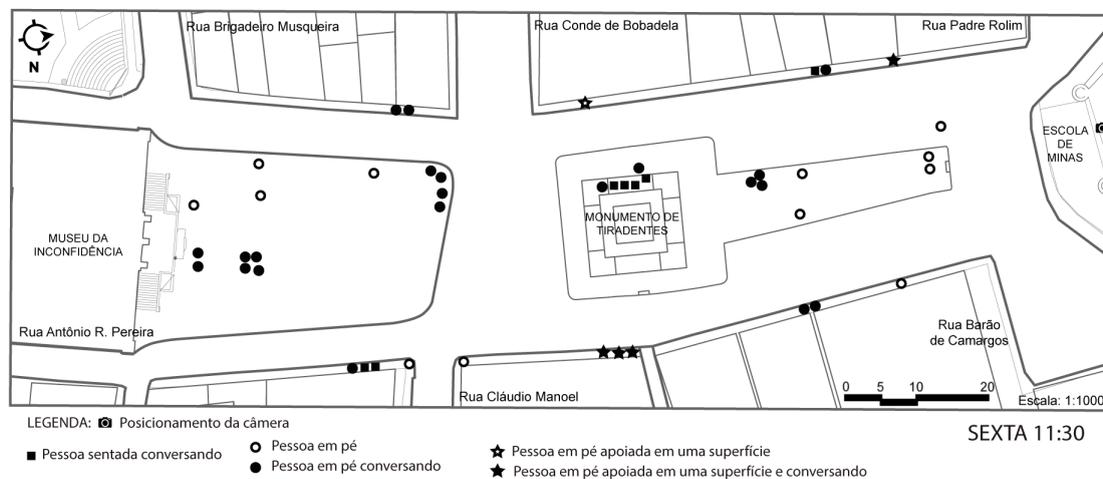
Complementando o registro anterior, fundamental para avaliar a movimentação veicular e de pedestres na praça, observamos também através da filmagem as noções de permanência no espaço. Para as atividades estacionárias, embasamos-nos na pesquisa feita por Gehl com um grupo de estudos da Escola de Arquitetura da Universidade de Melbourne - Austrália no ano de 1976 nas frentes de casas e edifícios, chamada “*The importance of front yards*”. Esse estudo era feito durante o dia e em clima bom (condição propícia para as atividades fora de casa) e continha um ‘*diary method*’, ou seja, um diário que descrevia as atividades no ambiente com anotações sobre o tempo de duração delas. No caso da Praça Tiradentes, o ‘*diary method*’ registrou as atividades que ocorreram a partir de 2 minutos de sua predominância nas filmagens, visto que o espaço possui um alto dinamismo. Algumas das atividades registradas foram indivíduos conversando em grupos de pé, sentados ou até mesmo apoiados em uma superfície, geralmente nas próprias fachadas das edificações históricas da praça.

Já para as atividades dinâmicas, inspiramo-nos no estudo “100-meter street; 100-meter square” feito por Kristian Skaarup e Birgitte Svarre, em Copenhague - Dinamarca, em 2011. Neste estudo as cidades são divididas em duas óticas: espaços de movimento e espaços de permanência, cujo objetivo é analisar o tempo de movimento gasto pelos pedestres para se mover no espaço público. Para o estudo da Praça Tiradentes, registramos os trechos percorridos pelos indivíduos na filmagem de modo que ele contribuísse para análise posterior das tendências de fluxos pedonais e das disputas espaciais existentes no espaço. Um mapa base foi levado para algumas anotações em campo e depois editado com os dados coletados a partir das filmagens (Ver Apêndice).

3.2 Resultados obtidos

Com relação aos levantamentos feitos acerca das atividades estacionárias, elaborados a partir da metodologia de Gehl (2013), no primeiro mapa (Fig. 6), feito a partir das filmagens da sexta-feira, no horário das 11:30-11:45h, percebemos que os indivíduos que permanecem na Praça Tiradentes na porção sul em pé são, em sua maioria, guias turísticos que abordam pessoas que caminham pelo local. Vemos também uma certa quantidade de pessoas nas calçadas e também algumas conversando sentadas e em pé na área leste do monumento de Tiradentes. Acreditamos que um dos possíveis fatores para tal posicionamento é o sombreamento do espaço, visto que nesse horário a incidência solar predomina sobre quase toda a Praça, exceto algumas sombras de edifícios sobre as calçadas e no entorno do monumento de Tiradentes.

Figura 6: Levantamento de campo das atividades estacionárias de sexta-feira das 11:30 às 11:45h.

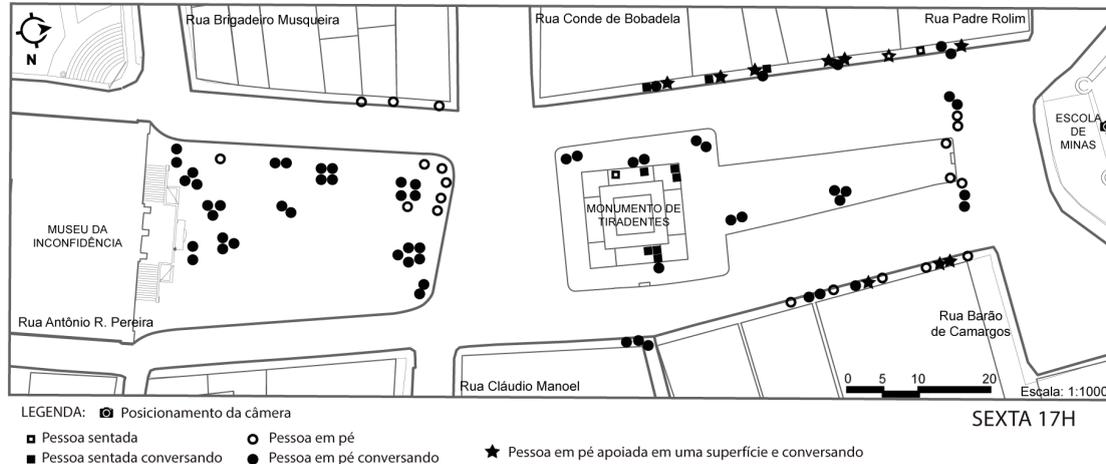


Fonte: Levantamento dos autores.

Em seguida, temos o levantamento das atividades estacionárias baseado na filmagem de sexta-feira, porém com horário distinto, das 17:00 às 17:15h (Fig. 7). Nesse levantamento observamos uma predominância de guias turísticos e indivíduos na porção sul, bem como um número maior de pessoas comparado ao levantamento anterior no espaço como um todo, acreditamos que esse aumento seja por conta do horário de final de expediente, no qual muitas pessoas estão indo até a Praça para acessar os pontos de ônibus existentes nas redondezas para retornarem às suas casas. Ademais, vemos uma grande quantidade de grupos de indivíduos conversando na calçada que liga as ruas Conde de Bobadela e Padre Rolim, fenômeno decorrente das atividades comerciais e serviços alimentícios ali presentes e também

pelos taxistas do ponto local que saem de seus veículos para conversarem enquanto esperam passageiros.

Figura 7: Levantamento de campo das atividades estacionárias de sexta-feira das 17:00 às 17:15h.



Fonte: Levantamento dos autores.

Por fim, temos o mapa do levantamento de domingo das 11:30 às 11:45h (Fig. 8). Nele observamos uma alta concentração de indivíduos conversando nas calçadas próximas a rua Cláudio Manoel, tanto em pé quanto encostados nas paredes das edificações. Interessante pontuar que em virtude da dimensão reduzida dos passeios alguns deles encontravam-se sobre a faixa de rolamento.

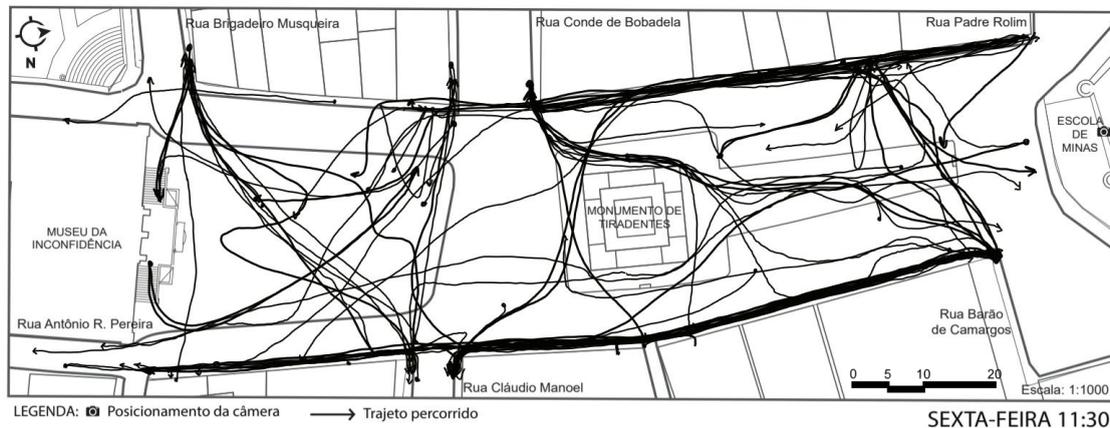
Figura 8: Levantamento de campo das atividades estacionárias de domingo das 11:30 às 11:45h.



Fonte: Levantamento dos autores.

Com relação ao levantamento das atividades dinâmicas de pedestres na Praça Tiradentes, elaborados a partir da metodologia de Skaarup & Svarre (2013), temos o primeiro mapa (Fig. 9), feito a partir das filmagens da sexta-feira, no horário das 11:30-11:45h. Nele observamos que existe um deslocamento intenso das calçadas da porção norte da praça, por conta dos intensos serviços urbanos ali presentes, bem como o cruzamento de indivíduos em muitos pontos da praça, sem uma lógica ou hierarquia claras, indicando a deficiência de locais formais de travessia de pedestres.

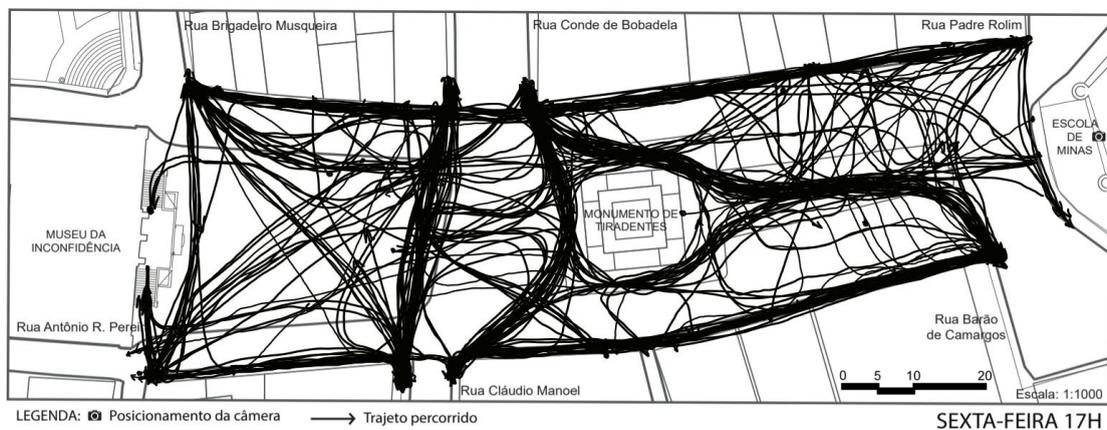
Figura 9: Levantamento de campo das atividades dinâmicas de sexta-feira das 11:30 às 11:45h.



Fonte: Levantamento dos autores.

Logo em seguida, realizamos o levantamento das atividades dinâmicas baseado na filmagem de sexta-feira, porém com horário distinto, das 17:00 às 17:15h (Fig. 10). Nele conseguimos identificar maior equilíbrio na distribuição dos fluxos em ambas as porções da praça, devido a dois movimentos pendulares característicos desse horário: Centro - São Cristóvão e Centro - Morros, e os trajetos em direção aos pontos de ônibus das redondezas.

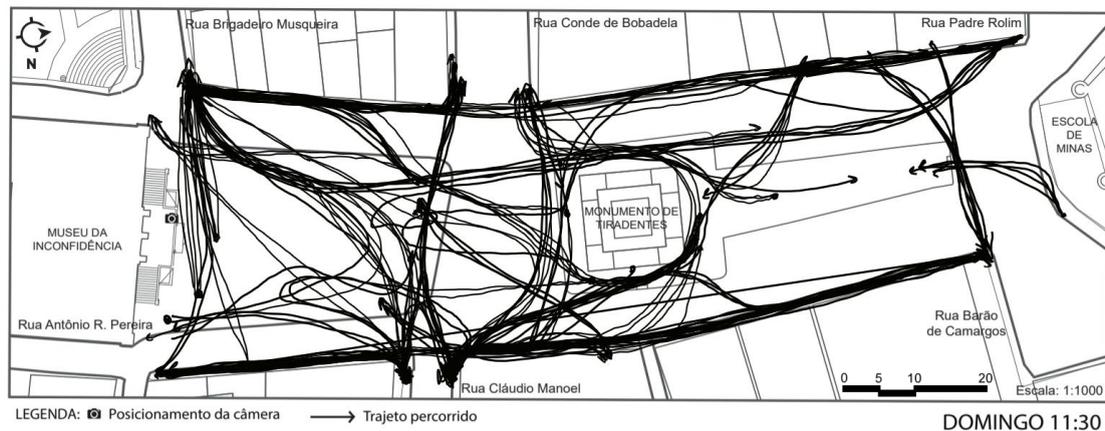
Figura 10: Levantamento de campo das atividades dinâmicas de sexta-feira das 17:00 às 17:15h.



Fonte: Levantamento dos autores.

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

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



Fonte: Levantamento dos autores.

Para completar, a partir da filmagem também foi feito o levantamento de fluxo veicular na praça, com a quantificação de automóveis por trechos de deslocamento e pela classificação em: veículo particular (VP) - os carros e motocicletas; veículos de carga (VC) - caminhões, vans e carros que faziam frete de produtos; veículos de turismo (VT) - jardineiras; transporte público (TC) - ônibus e microônibus; e veículos de serviço (VS) - viaturas, ambulâncias e afins. Em seguida foram analisados todos os trajetos percorridos por todos esses veículos no total de 28, sendo nomeados pelas letras do alfabeto em maiúscula de A à W e também a letra “a” do alfabeto em minúscula, que podem ser observados na figura 12, que condensa todos os trechos.

Figura 12: Levantamento geral de trechos percorridos por veículos na Praça Tiradentes.

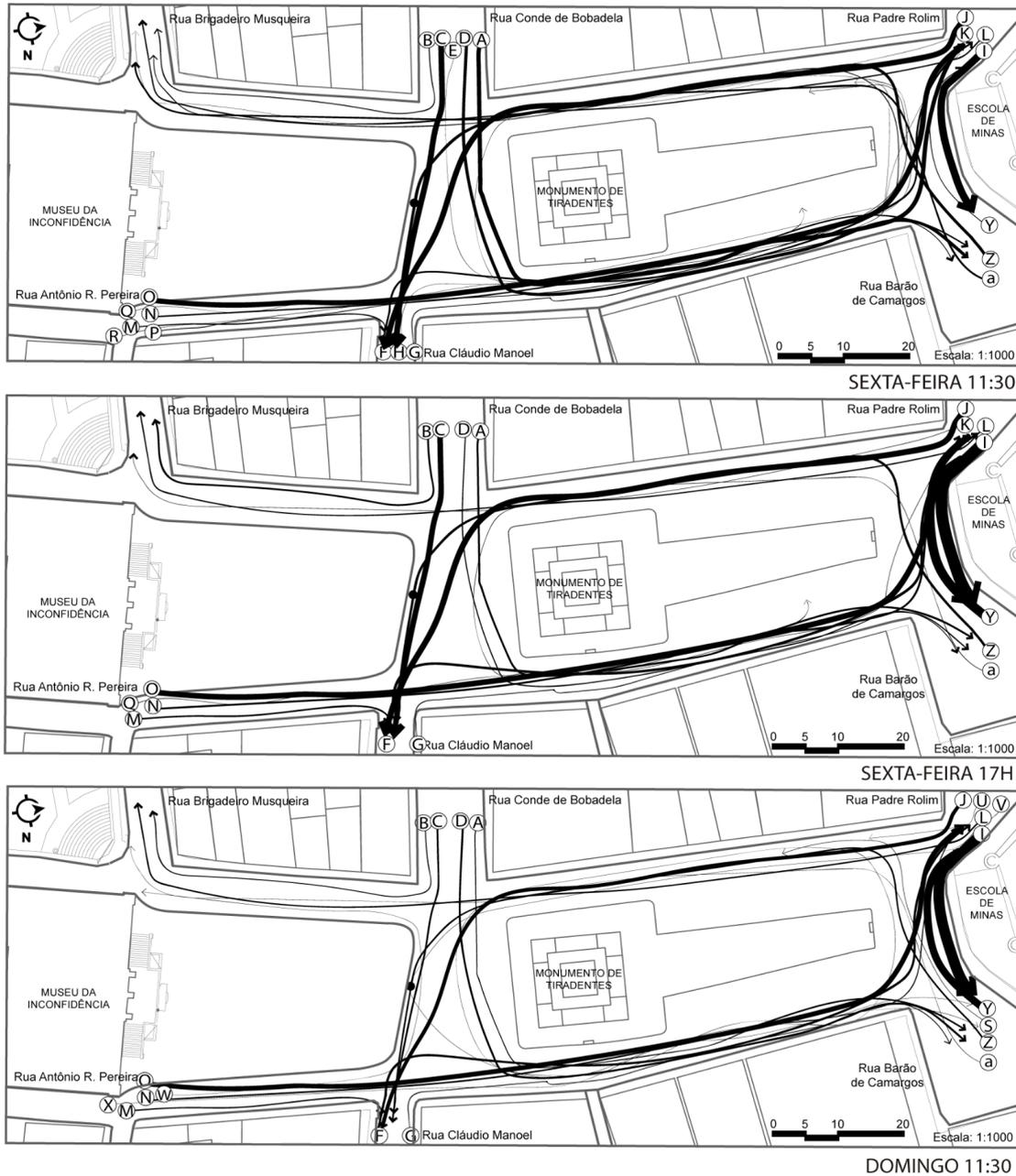


Fonte: Elaborado pelos autores.

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

Na figura 13, observamos a intensidade veicular em cada um dos trechos, nos três períodos observados. Na imagem, para cada 2 veículos a percorrer o trecho contabilizamos 0,01mm de espessura.

Figura 13: Levantamento de intensidade de fluxo veicular na Praça Tiradentes, por dia e horário levantados.

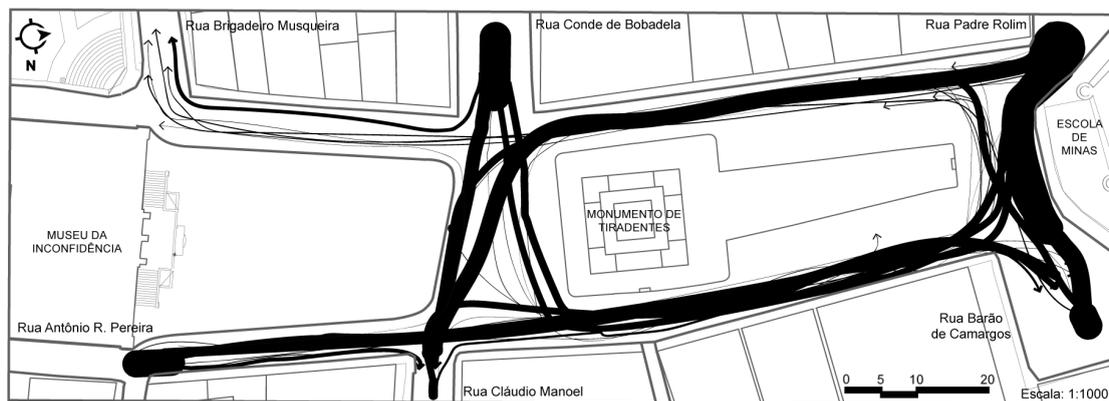


Fonte: Elaborado pelos autores.

Percebemos a partir desse levantamento que as intensidades de fluxo veicular nas sextas-feiras são mais parecidas se comparadas a de domingo. Na sexta-feira, no horário das 11:30, temos um fluxo alto partindo da Rua Padre Rolim, via coletora que comunica a praça com a rodoviária, a saída para Belo Horizonte e muitos bairros populosos, e também da Rua Conde de Bobadela, uma das principais ruas comerciais do centro histórico. Na sexta-feira às 17 horas, a demanda advinda da Rua Padre Rolim continua alta, porém a intensidade nos trechos em que a Rua Barão de Camargos é o ponto de partida diminui se comparada ao mesmo dia no período matutino. A Rua Barão de Camargos é uma outra via coletora importante da cidade, que a conecta com a vizinha Mariana e com muitos bairros populosos da cidade. Já no domingo às 11:30, observamos a constância do fluxo intenso advindo da Rua Padre Rolim, o que pode estar relacionado com o aumento do fluxo de turistas vindo da capital, e uma redução ainda maior da intensidade do fluxo vindo da Rua Barão de Camargos.

A partir da análise de fluxo anterior, construímos um mapa geral da intensidade total de fluxos (Fig. 14), que serviu de base para compreender as demandas espaciais dos automóveis que circulam pela Praça.

Figura 14: Levantamento geral de intensidade de fluxo veicular na Praça Tiradentes.

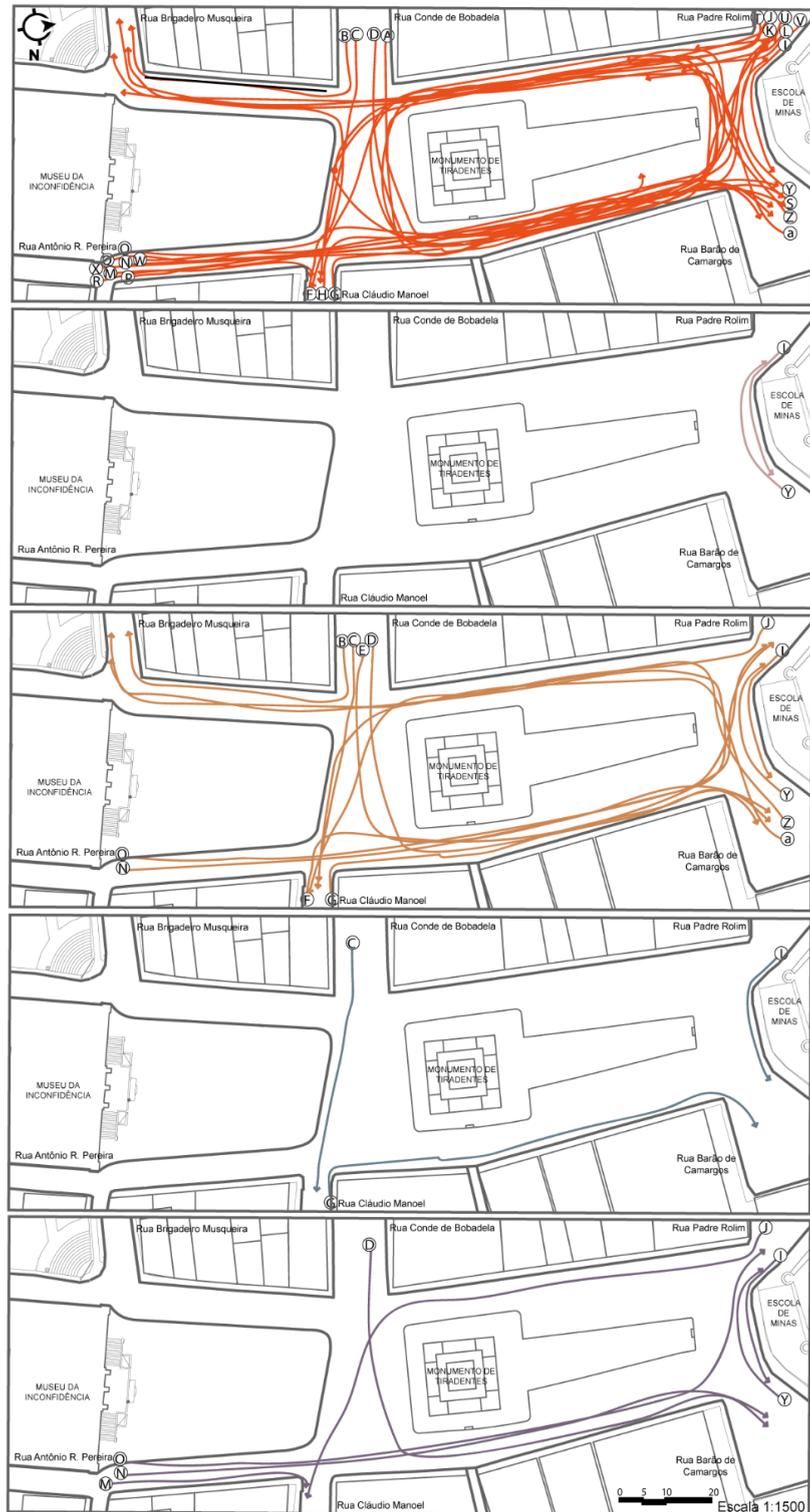


Fonte: Elaborado pelos autores.

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

A seguinte classificação foi feita a partir do tipo de veículo que cada trajeto contempla (Fig. 15). A classificação foi feita com o intuito de melhor compreender as dinâmicas de circulação veicular, atrelada à funcionalidade de cada trecho da praça e a demanda por acesso direto a veículos. Entender cada especificidade das dinâmicas de acesso veicular contribui para algumas tomadas de decisões frente a pequenas intervenções como inserção de sinalização reguladora, podendo até mesmo contribuir com um futuro redesenho do espaço, no qual a faixa de rolamento seja adequada para cada tipo de veículo, bem como as demandas que eles exigem como área de parada, carga e descarga, entre outros.

Figura 15: Levantamento de trechos percorridos, por classificação veicular.



- LEGENDA:
- Veículo particular
 - Veículo de carga
 - Transporte comunitário
 - Veículo de serviço

Fonte: Elaborado pelos autores.

Por último, temos o desenvolvimento de uma síntese gráfica dos problemas atuais da Praça Tiradentes a partir das filmagens feitas por três distintas análises (Fig. 16). O primeiro problema encontrado foi relacionado aos passeios, que poucas possibilidades proporcionam além do trânsito de pedestres. Pelas filmagens observamos que por conta de suas dimensões reduzidas muitos pedestres acabam “avançando” sobre a faixa de rolamento para poder continuar seu percurso, colocando-se em risco (Fig. 16). Interessante pontuar que esse tipo de situação é recorrente, principalmente nas calçadas da porção noroeste da Praça, pela disputa de espaço com taxistas e consumidores dos serviços locais.

Figura 16: Pedestres “avançando” a faixa de rolamento na Praça Tiradentes.



Fonte: Acervo fotográfico dos autores.

Ademais, observamos que não há acessibilidade nas calçadas como previstas pela Norma Brasileira nº 9050, ficando esta restrita a rampas de acesso aos canteiros centrais (Fig. 17). Diante da dimensão das rampas da porção sul, acreditamos que elas foram feitas exclusivamente com a intenção de atender a veículos oficiais e também serviços em dias de eventos.

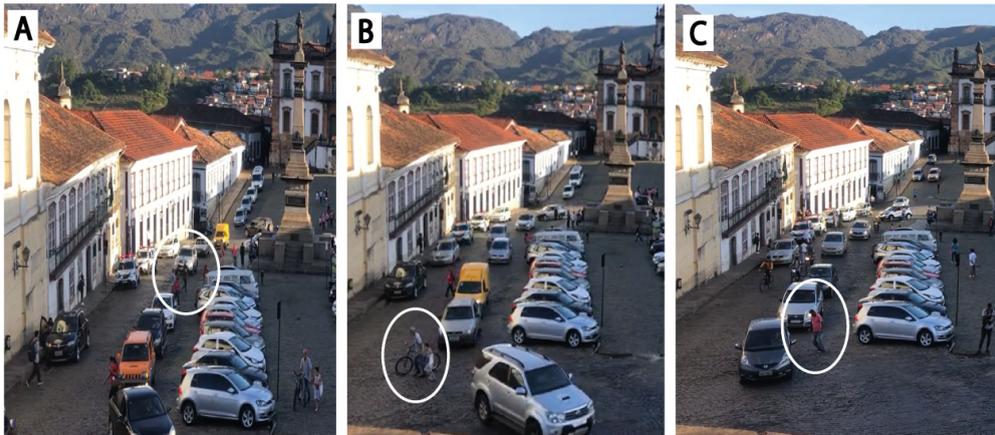
Figura 17: Localização das rampas de acesso na Praça Tiradentes.



Fonte: Acervo fotográfico dos autores.

Outro problema observado pela filmagem e detectado no mapeamento, foi a falta de demarcação e indicação de locais de travessia de pedestres. Observamos ao longo de toda a filmagem que os pedestres atravessam as ruas em locais distintos e direções aleatórias, que geralmente oferecem riscos, como pode ser observado na figura 18, em que: (A) nota-se a travessia de pedestres no meio da faixa de rolamento entre carros; (B) têm-se a travessia de pedestres na extremidade da via; e (C) observa-se a travessia entre carros de um indivíduo com mobilidade reduzida. Vê-se, portanto, a necessidade de faixas de pedestres ou travessias elevadas para diminuição do risco iminente e garantia de segurança para os pedestres que por ali circulam.

Figura 18: Travessia de pedestres na Praça Tiradentes.



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

Percebemos também o estacionamento irregular de veículos em diversos pontos da Praça. Frequentemente notamos o estacionamento de veículos em fila dupla, bem como o estacionamento de carga e descarga em local proibido (Fig. 19). O estacionamento no local diminui a visibilidade e o espaço disponível para a circulação, travessia e apropriação dos usuários a pé.

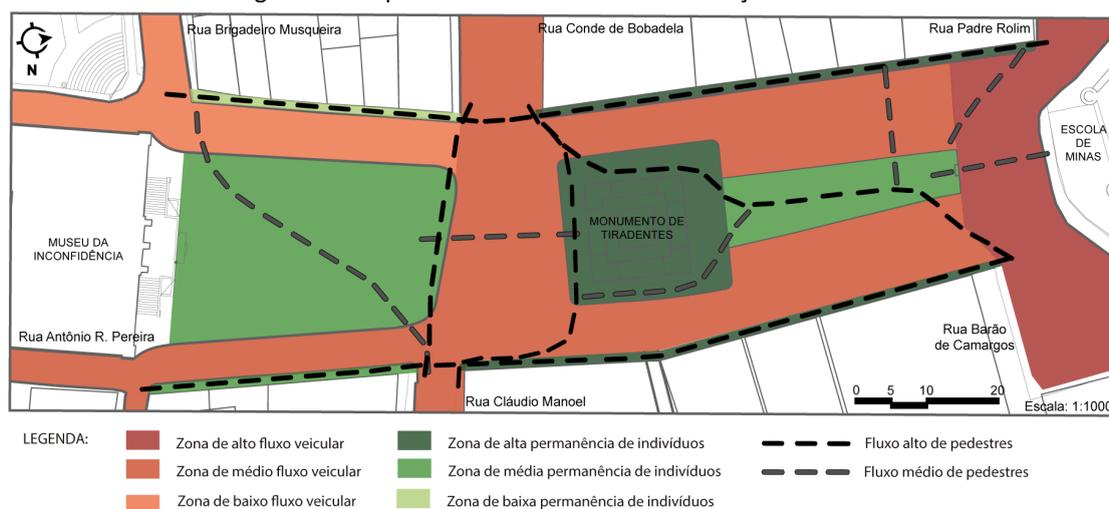
Figura 19: Estacionamento irregular em fila dupla e de carga e descarga na Praça Tiradentes.



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

Perante todos os levantamentos e análises feitas, elaboramos um mapa-síntese (Fig. 20) que compila as zonas de permanência e de circulação veicular e o fluxo pedonal na Praça, de acordo com suas intensidades registradas. Nele identificamos as disputas espaciais entre o automóvel e os pedestres que ocorrem ao longo de todas as travessias feitas pelos indivíduos. Há disputa também entre os pedestres parados e em movimento, principalmente nas calçadas da porção norte da praça, indicando a necessidade de mecanismos como alargamento de calçadas no local para um maior conforto cotidiano e até mesmo por segurança.

Figura 20: Mapa-síntese das tendências da Praça Tiradentes.



Fonte: Elaborado pelos autores.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante de todo o exposto, observamos que a metodologia serve como instrumento indispensável para a formação de um grande banco de dados diagnósticos a ser utilizado para formulação de hipóteses de regulação, ordenamento e redesenho da praça. Nesta etapa, identificamos uma limitação metodológica por conta tanto dos equipamentos eletrônicos utilizados quanto da dimensão do espaço e a incapacidade de observação de alguns “pontos-cegos” que o cone visual da filmagem não alcançou, algo a ser aprimorado em levantamentos futuros, mas que no momento não invalida os dados coletados.

Ademais, concluímos através dos levantamentos que as atividades estacionárias possuem uma carência de qualificação com mobiliário e ambiência propícios à apropriação que incorporem as dinâmicas observadas de moradores e turistas na praça, visto que atualmente eles se utilizam, em grande parte, de batentes de entradas de comércio bem como o próprio monumento de Tiradentes para tal. Já em relação às dinâmicas dos fluxos de veículos e pedestres, observamos a necessidade de reorganizar os espaços para a diminuição da disputa espacial existente entre eles, partindo de mecanismos como a limitação de estacionamento de veículos particulares, passando pelo estreitamento de leitos carroçáveis, alargamento de passeios, travessias elevadas, sinalização intuitiva, dentre outros.

Por fim, concluímos que o levantamento da dinâmicas e apropriações auxilia na reafirmação da Praça Tiradentes como um patrimônio multidimensional, constantemente atualizado pelos

usuários, os verdadeiros agentes de sua preservação, e que cujos conflitos e demandas devem ser compreendidos e levados em conta.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

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

BAETA, Rodrigo Espina. **Ouro Preto**: cidade barroca. 2v.427f. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2002.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Living in a world heritage site**: preservation policies and local history in the city of Ouro Preto (Brazil). *Traditional dwellings and settlements Review*, v.10, n.2, p.7-20, 1999.

CONZEN, Michael Robert Günter. **Morphogenesis and Structure of the historical townscape in Britain**. In: _____. *Thinking about Urban Form: Papers on Urban Morphology, 1932-1998*. Edited by Michael P. Conzen. New York: Peter Lang Publishing, 2004, pp. 60-78.

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

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. Centro de Desenvolvimento Urbano. *Plano de conservação, valorização e desenvolvimento de Ouro Preto e Mariana*. Belo Horizonte, 1975.

GEHL, Jan e SVARRE, Birgitte. **How to Study Public Life**. Washington: Island Press, 2013. 179 p.

JEUDY, Henri-Pierre. A cidade não é um museu. [Entrevista concedida a] Nadja Vladi. **Jornal A Tarde**, Salvador, v. 2, p 1, dez, 2002.

LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. Reflexão sobre a memória nacional. **Folha de São Paulo**, São Paulo, p. A-3, agosto, 2013. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/opiniaio/2013/08/1322683-carlos-a-c-lemos-reflexao-sobre-a-memoria-da-nacao.shtml>. Acesso em: 04 jul. 2022.

LOPES, Valquiria. Impasse sobre estacionamento no Centro Histórico de Ouro Preto divide opiniões. **Estado de Minas**, Belo Horizonte, nov. 2014. Disponível em: <https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2014/11/15/interna_gerais.590244/impasse-sobre-estacionamento-no-centro-historico-de-ouro-preto-divide-opinioes.shtml> Acesso em: 07 maio 2022.

MACHADO, Rafael Palhares. **Os processos de (re)estruturação do tecido urbano de Vila Rica: A influência da Igreja Católica.** 2011. 256 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

OURO PRETO. Decreto Executivo nº 3705, de 30 de janeiro de 2014. **Proíbe o Estacionamento na Praça Tiradentes.** Ouro Preto: Câmara Municipal, 25 mar. 2014. Disponível em: https://sgm.ouropreto.mg.gov.br/arquivos/norma_juridica/c743020b2c2c270a5c2e82d575bc3b2f.html. Acesso em: 23 jun. 2022.

SENNET, Richard. **O declínio do homem público:** as tiranias da intimidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. 448 p.

ZANCHETI, Sílvio Menezes. **Conservação integrada e novas estratégias de gestão.** 4º Encontro do SIRCHAL. Salvador, 2000.

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

APÊNDICE: Modelo-base para o levantamento na Praça Tiradentes

PRAÇA TIRADENTES: FLUXOS

dados do levantamento



- Edifícios
- Limite da calçada
- Limite do alçamento
- 📷 Posicionamento da câmera

atividades estacionárias

- ▣ Pessoa sentada
- Pessoa sentada conversando
- Pessoa em pé
- Pessoa em pé conversando
- ☆ Pessoa em pé apoiada em uma superfície
- ★ Pessoa em pé apoiada em uma superfície e conversando

atividades dinâmicas

- Início do trajeto
- Trajeto
- > Direção do trajeto

fluxo veicular

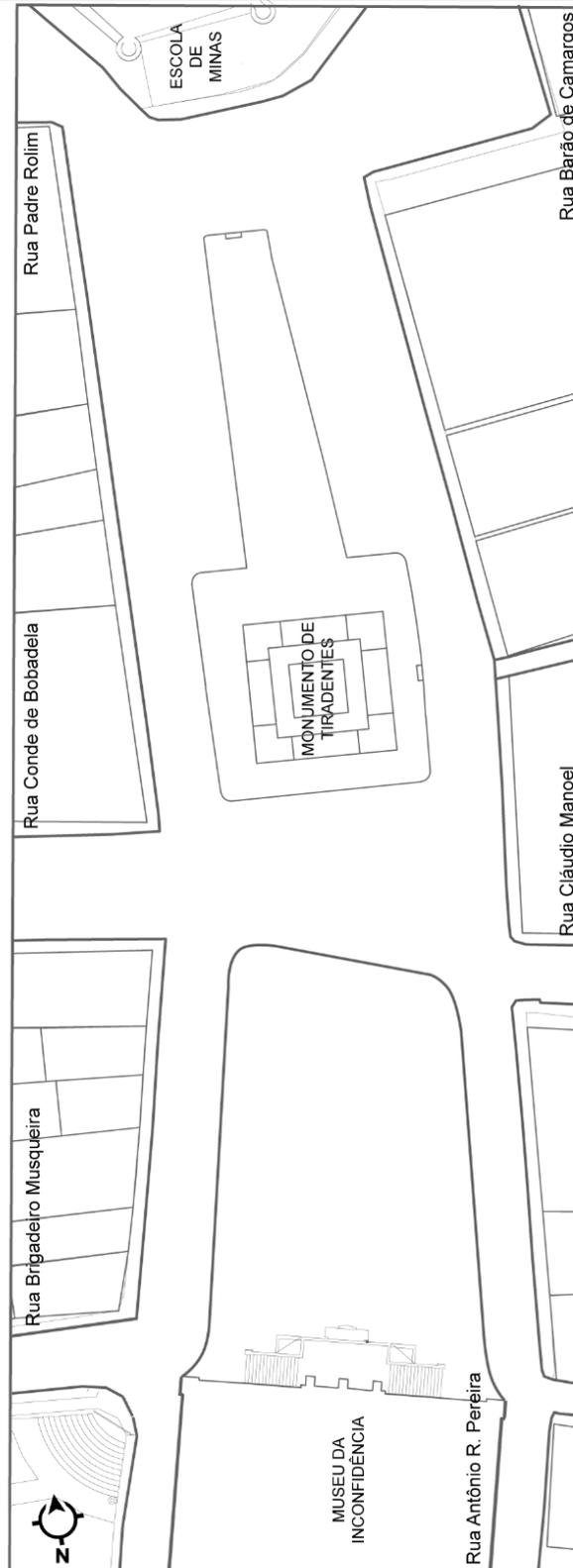
- Ⓐ Identificação do trecho
- Trajeto
- > Direção do trajeto

tipologia de veículos

- Veículo particular
- Veículo de turismo
- Veículo de carga
- Transporte comunitário
- Veículo de serviço



Base Cartográfica: Mapa Cadastral de Ouro Preto v5.0/2014;
 Planta de Alçamento Piso Centro Praça Tiradentes, 2008;
 Planta Plani-Altimétrica da Praça Tiradentes/Estudo de Trânsito, s/d; todos cedidos pela PMOP.
 Fonte: Levantamento de campo
 Data: Março de 2022
 Autoria: PLUS ULTRA



Fonte: PLUS ULTRA. Modificado pelos autores.