

Tatiana Paiva Xavier

Mobilidade Urbana nos centros históricos tombados: um estudo em Mariana-MG

Trabalho de Conclusão de Curso realizado para a disciplina de OPTCRES 1585 – Trabalho de Conclusão de Curso II, apresentado ao Departamento de Tecnologia em Conservação e Restauro do Instituto Federal de Minas Gerais - Campus Ouro Preto/MG.

Orientadora: Maria Cristina Simão

OURO PRETO
MINAS GERAIS - BRASIL
Abril 2016

“Que os vossos esforços desafiem as impossibilidades, lembrai-vos de que as grandes coisas do homem foram conquistadas do que parecia impossível”
(Charles Chaplin)

APRESENTAÇÃO

Este trabalho constitui parte da disciplina OPTCRES 1585 – Trabalho de Conclusão de Curso II, do curso de Tecnologia em Conservação e Restauro do Instituto Federal de Minas Gerais – Campus Ouro Preto/MG a e refere-se ao trabalho monográfico que foi desenvolvido pela aluna Tatiana Paiva Xavier sob orientação da Professora Maria Cristina Simão como cumprimento das exigências da disciplina.

DEDICATÓRIA

A cidade de Mariana que me acolhe e me instiga a querer construir um lugar melhor para se viver.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por quer me dado saúde e bom ânimo para que eu conseguisse chegar até aqui.

À minha família, especialmente aos meus pais, Dalmi e Cássia.

Ao André, por compreender que mesmo com a distância e ausência é possível prosseguirmos unidos.

A Joicidele por sempre ter me ajudado quando precisei. A conclusão dessa etapa não seria possível se não fosse a sua amizade.

À minha orientadora Cristina, pela dedicação, empenho, questionamentos e sinceridade para que este trabalho se realizasse da melhor forma possível.

A Bel, pelo tema e incentivo. Aos colegas de trabalho pela compreensão e apoio.

RESUMO

O trabalho teve como objetivo discutir a importância da questão da mobilidade urbana, sobretudo no que diz respeito aos centros históricos tombados e suas especificidades no que tange esse tema, tratando também de forma subsidiária e complementar, a questão da acessibilidade nesses centros. Dessa forma, foi realizado um estudo que identificasse os problemas gerados pela falta de uma política de mobilidade urbana no contexto do centro histórico da cidade de Mariana-MG, de forma a identificar alguns problemas gerados pela falta de planejamento urbano no que diz respeito ao crescimento da cidade, sobretudo no centro histórico e suas imediações. Para isso, foi buscado na literatura a definição dos conceitos de mobilidade urbana, mobilidade urbana sustentável e acessibilidade e do conceito de Patrimônio Urbano, sendo realizada uma revisão das Cartas Patrimoniais no que diz respeito ao planejamento urbano. Além disso, foi realizada a análise da legislação vigente nos diversos âmbitos, Constituição Federal, Estatuto da Cidade, Plano Diretor e Lei de Mobilidade Urbana e Lei de Acessibilidade. Para a realização do estudo do centro histórico de Mariana-MG, foram escolhidas três ruas como amostragem das ruas planejadas na época colonial, Rua Direita, Rua Dom Silvério e Rua das Mercês, a fim de apontar os principais problemas no que tange a mobilidade e acessibilidade dentro do Perímetro Histórico. Pelo estudo realizado, se percebeu que a cidade deve ser pensada e planejada de forma a garantir melhor uso dos seus espaços, sendo necessário a elaboração de um Plano Municipal de Mobilidade Urbana que considere as especificidades desses centros em relação a preservação do patrimônio e usufruto de seu espaço.

Palavra-chave: patrimônio, mobilidade e acessibilidade.

ABSTRACT

The aim of this work was discuss about the importance of urban mobility, especially with regard to tumbled historical centers and their specificities about this subject, also addressing subsidiary and complementary way, the issues of accessibility in these centers. In order that, a study was conducted to identify the problems generated by the lack of an urban mobility policy in the context of the Mariana-MG historical center, to identify some problems caused by the lack of urban planning in regard to city growth, especially in the historic center and surroundings. For this reason, it was sought in the literature definition of concepts of Urban Mobility, Sustainable Urban and Mobility, Accessibility and the concept of Urban Heritage, a review of Patrimonial Letters being held with regard to urban planning. In addition that, analysis of current legislation was carried out in different areas, constitution, city statute, Master Plan, Urban Mobility Law and Accessibility Law. For the study of Mariana-MG historical center, were chosen three streets as sampling of the planned streets in colonial period, Direita Street, Dom Silvério Street and Mercedes Street, in order to identify the main problems regarding of mobility and accessibility within the historical perimeter. In conclusion, this study showed that the city should be thought and planned to ensure better use of spaces, requiring the development of a Municipal Urban Mobility Plan that considers the specificities of these centers related to heritage preservation and enjoyment of their space.

Keywords: heritage, accessibility, mobility

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Princípios da Mobilidade Urbana e Diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana.....	19
Figura 02: Capela de Santo Antônio, antiga Capela do Carmo.....	24
Figura 03: Reconstituição do traçado urbano de Mariana entre os anos de 1702 a 1711.....	25
Figura 04: Quartel dos Dragões de Conde de Assumar - Vista de um dos lados em perspectiva e planta geográfica dos quarteis.....	26
Figura 05: Palácio do Conde de Assumar e ao lado chafariz.....	27
Figura 06: Capela Santana. A esquerda, a capela com a torre sineira que existia na fachada frontal, e a direita, sem a torre já readequada.....	27
Figura 07: Capela Santana. A esquerda, a capela com a torre sineira que existia na fachada frontal, e a direita, sem a torre já readequada.....	27
Figura 08: Plãta da Cidade de Mariana (Arquivo Histórico do Exército, Rio de Janeiro). Mapa do traçado urbano planejado da cidade de Mariana, que foi executado de forma diferente.....	29
Figura 09: Vista do Centro Histórico de Mariana.....	30
Figura 10: Vista do Centro Histórico de Mariana. À esquerda, vista da Avenida Getúlio Vargas. À direita, vista a partir do adro da Igreja de São Pedro dos Clérigos.....	30
Figura 12: Chafariz São Francisco situado na lateral direita do Palácio do Conde de Assumar.....	31
Figura 13: Fonte da Samaritana pertencente ao Palácio do Conde de Assumar.....	31
Figura 14: Ponte de Tábuas.....	31
Figura 15: Ponte de Tábuas.....	31
Figura 16: Vista da Praça Gomes Freire (Jardim)	31
Figura 17: Vista do centro histórico de Mariana visto a partir do bairro Santana.....	32
Figura 18: Antigo Seminário de Mariana e Capela da Boa Morte.....	32
Figura 19: Igreja de Nossa Senhora dos Anjos da Arquiconfraria de São Francisco de Assis.....	32
Figura 20: Igreja de São Pedro dos Clérigos inacabada.....	33

Figura 21: Igreja São Pedro dos Clérigos com as torres sineiras laterais e o frontão acabados.....	33
Figura 22: Casa de Câmara e Cadeia.....	33
Figura 23: Casa de Câmara e Cadeia.....	33
Figura 24: Praça Minas Gerais.....	34
Figura 25: Vista da igreja do Rosário e Estação Ferroviária de Mariana a partir do Galego (Bairro Bela Vista)	34
Figura 26: Reconstituição do traçado urbano de Mariana entre os anos de 1745 a 1800.....	35
Figura 27: Decreto de tombamento do Perímetro Tombado de Mariana - Portaria instituída pelo IPHAN nº 066/2009.....	37
Figura 28: Delimitação do Perímetro de Tombamento IPHAN Mariana/MG e bens tombados.....	38
Figura 29: Imagem aérea do Centro Histórico e suas ruas.....	42
Figura 30: Vista da Rua Direita a partir da Igreja da Sé.....	44
Figura 31: Vista das edificações próximas a Ponte de Areia.....	44
Figura 32: Vista da Rua Direita a partir da Ponte de Areia.....	45
Figura 33: Vista da Rua Direita a partir da Ponte de Areia.....	45
Figura 34: Ponte de Areia 1930- 2012.....	45
Figura 35: Ponte de Areia – outubro de 2014.....	45
Figura 36: Vista da Rua Direita, sendo possível observar a largura constante do passeio e o calçamento em paralelepípedo da via.....	46
Figura 37: Calçamento de paralelepípedo da Rua Direita.....	46
Figura 38: Calçamento de paralelepípedo da Rua Direita, onde é possível observar o calçamento e o passeios (a direita da imagem afastamento com calçamento em pé de moleque utilizado como estacionamento)	46
Figura 39: Análise das alturas das calçadas da Rua Direita.....	47
Figura 40: Perfis Rua Direita.....	47
Figura 41: Perfis Rua Direita.....	48
Figura 42: Nós de convergência de veículos na Rua Direita nos dias úteis e sentido do trânsito de veículos.....	49

Figura 43: Ponto de alargamento da Rua Direita. Cruzamento da Rua Padre Gonçalves Lopes (Praça da Sé) com a Rua Direita.....	50
Figura 44: Cruzamento da Rua Joséfa Macedo com a Rua Direita.....	50
Figura 45: Cruzamento da Rua Joséfa Macedo com a Rua Direita.....	50
Figura 46: Cruzamento da Rua Joséfa Macedo com a Rua Direita.....	51
Figura 47: Cruzamento da Rua Joséfa Macedo com a Rua Direita.....	51
Figura 48: Cruzamento da Ponte de Areia com a Rua Direita. Ponto de conflito entre veículos e pedestres.....	51
Figura 49: Cruzamento da Ponte de Areia com a Rua Direita. Ponto de conflito entre veículos e pedestres.....	51
Figura 50: Cruzamento da Ponte de Areia com a Rua Direita. Ponto de conflito entre veículos e pedestres.....	51
Figura 51: Cruzamento da Ponte de Areia com a Rua Direita. Ponto de conflito entre veículos e pedestres.....	51
Figura 52: Cruzamento da Ponte de Areia com a Rua Direita. Ponto de conflito entre veículos e pedestres.....	52
Figura 53: Cruzamento da Ponte de Areia com a Rua Direita. Ponto de conflito entre veículos e pedestres.....	52
Figura 54: Placa de carga e descarga.....	52
Figura 55: Parquímetro.....	52
Figura 56: Placa móvel de proibido parar.....	52
Figura 57: Placa de proibido parar e estacionar.....	52
Figura 58: Placa de permissão para estacionamento de viatura.....	53
Figura 59: Placa reguladora do rotativo informando o tempo de duração e os horários em que é cobrado o rotativo.....	53
Figura 60: Placa para estacionamento de deficiente físico.....	53
Figura 61: Placa para estacionamento de idoso.....	53
Figura 62: Foto parcial da Praça da Sé.....	53
Figura 63: Foto do Passo da Rua Direita.....	53
Figura 64: Museu Alphonsus Guimarães.....	53

Figura 65: Vista da Rua Dom Silvério (Antiga Rua Nova). Destaque para a Igreja de São Pedro dos Clérigos no lado esquerdo e abaixo o Palácio dos Bispos. A Direita da foto, destaque para a Igreja das Mercês.....	54
Figura 66: Vista da Rua Dom Silvério (Antiga Rua Nova)	54
Figura 67: Vista da Rua Dom Silvério (Antiga Rua Nova)	54
Figura 68: Principais edificações existentes na Rua Dom Silvério e sua ligação com o Hospital Monsenhor Horta.....	55
Figura 69: Rua Dom Silvério.....	56
Figura 70: Rua Dom Silvério. A esquerda, fundo da Igreja do Carmo, ainda não existia a edificação aos fundos. (Sem data)	56
Figura 71: Construção do Colégio Providência (Sem data)	56
Figura 72: Edificação do colégio concluída (Década de 1940)	56
Figura 73: Vista da Rua Dom Silvério próximo a entrada da Rua Silva Jardim. Vista da Igreja do Carmo.....	56
Figura 74: Vista da Rua Dom Silvério próximo a entrada da Rua do Seminário. A direita, o Colégio Providência.....	56
Figura 75: Vista da Rua Dom Silvério próximo a Igreja de Nossa Senhora da Arquiconfraria.....	57
Figura 76: Vista da Rua Dom Silvério próximo a caixa d'água (a esquerda da foto). Ao fundo, Igreja de São Pedro dos Clérigos.....	57
Figura 77: Calçamento do início da Rua Dom Silvério em pé de moleque.....	57
Figura 78: Calçamento da Rua Dom Silvério em paralelepípedo.....	57
Figura 79: Rampas de acesso a garagem com degraus no passeio em suas laterais.....	58
Figura 80: Rampas de acesso a garagem com degraus no passeio em suas laterais.....	58
Figura 81: Rampas de acesso a garagem com degraus no passeio em suas laterais.....	58
Figura 82: Rampas de acesso a garagem com degraus no passeio em suas laterais.....	58
Figura 83: Rampas de acesso a garagem com degraus no passeio em suas laterais.....	59
Figura 84: Rampas de acesso a garagem com degraus no passeio em suas laterais.....	59
Figura 85: Rampas de acesso a garagem com degraus no passeio em suas laterais.....	59
Figura 86: Rampas de acesso a garagem com degraus no passeio em suas laterais.....	59
Figura 87: Rampas de acesso a garagem com degraus no passeio em suas laterais.....	59
Figura 88: Rampas de acesso a garagem com degraus no passeio em suas laterais.....	59

Figura 89: Rampas de acesso a garagem com degraus no passeio em suas laterais.....	59
Figura 90: Única rampa para acesso de cadeirantes, próxima ao adro da Igreja de São Pedro.....	59
Figura 91: Perfis Rua Dom Silvério.....	60
Figura 92: Cruzamento da Rua Dom Silvério com a Rua das Mercês. Ponto de conflito entre veículos.....	61
Figura 93: Cruzamento da Rua Dom Silvério com a Travessa São Francisco.....	61
Figura 94: Nós de convergência de veículos na Rua Dom Silvério.....	62
Figura 95: Placa de parada rápida.....	63
Figura 96: Placa de proibido parar e estacionar e de mão dupla.....	63
Figura 97: Placa de travessia de crianças e velocidade permitida.....	63
Figura 98: Placa de proibido prosseguir.....	63
Figura 99: Praça Minas Gerais.....	63
Figura 100: Espaço de convivência da Igreja da Arquiconfraria.....	63
Figura 101: Passo da Rua Dom Silvério.....	64
Figura 102: Passo da Rua Dom Silvério.....	64
Figura 103: Chafarizes da Rua Dom Silvério.....	64
Figura 104: Chafarizes da Rua Dom Silvério.....	64
Figura 105: Vista da Rua das Mercês.....	65
Figura 106: Igreja das Mercês.....	65
Figura 107: Localização da Rua das Mercês e Igreja das Mercês.....	66
Figura 108: Perfis da Rua das Mercês.....	67
Figura 109: Placa proibido parar e estacionar.....	68
Figura 110: Placa de sentido (mão dupla e proibido virar à direita)	68
Figura 111: Vista da Rua das Mercês.....	69
Figura 112: Vista da Rua das Mercês.....	69

LISTA DE ABREVIÇÕES E SIGLAS

APCI - Área de Proteção Cultural Intensiva

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas

CAT - Centro de Atenção ao Turista

ICHS - Instituto de Ciências Humanas e Sociais

IEPHA - Instituto Estadual de Patrimônio Histórico e Artístico

IPHAN - Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

ONU - Organização das Nações Unidas

PNDU - Política Nacional de Desenvolvimento Urbano

SeMob - Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

UFOP- Universidade Federal de Ouro Preto

ZPC - Zona de Proteção Cultural

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1 - INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO 2 - CONCEITOS	8
2.1. Discutindo alguns conceitos	8
2.1.1. Mobilidade Urbana	8
2.1.2. Acessibilidade	10
2.2. Revisão das Cartas Patrimoniais: Patrimônio Urbano e Mobilidade Urbana	11
CAPÍTULO 3- DISCUTINDO LEGISLAÇÕES	16
3.1. Constituição Federal, Estatuto da Cidade e Plano Diretor	16
3.2. Política Nacional de Mobilidade Urbana: Lei 12.587/2012	17
3.3. Acessibilidade: Lei 10.098/2000	19
3.4. Breve considerações a respeito das legislações	21
CAPÍTULO 4- A CIDADE DE MARIANA-MG	23
4.1. A formação da cidade	23
4.1.2. Tombamento IPHAN	35
4.2. Plano Diretor Municipal de Mariana/MG	38
CAPÍTULO 5 – UMA ANÁLISE DA MOBILIDADE URBANA EM MARIANA- MG	41
5.1. Definição do perímetro a ser analisado	41
5.2. Levantamento do centro histórico de Mariana - MG	42
5.3. Análise da mobilidade urbana no centro histórico de Mariana - MG	68
5.3.1 . Conclusão da análise da mobilidade urbana no centro histórico de Mariana	74
CAPÍTULO 6- CONSIDERAÇÕES FINAIS	76
REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA	78

CAPÍTULO 1 - INTRODUÇÃO

O processo de urbanização no Brasil teve início no século XX com o deslocamento da população da área rural em direção a área urbana. Esse processo está ligado ao processo de industrialização, pois o país até então regido por um modelo de produção rural voltada para a exportação, especialmente no setor cafeeiro, passou a empregar mais investimentos no setor industrial. Assim, a partir da década de 1950, o processo de urbanização no Brasil tornou-se cada vez mais acelerado.

Dentro desse contexto de industrialização, o intenso êxodo rural da população em direção as cidades e o aumento da dinâmica de serviços contribuíram para o crescimento urbano e conseqüentemente para a urbanização das cidades. Esse crescimento ocorreu de forma desordenada, além disso, a falta de planejamento urbano das cidades trouxe algumas conseqüências como falta de moradia e saneamento básico, congestionamento, favelização, poluição ambiental, violência e diversos outros fatores que influenciaram a qualidade de vida da população.

Assim, a partir dessas mudanças, as camadas populares começaram a reivindicar por melhores condições de vida por meio de uma reforma urbana, sendo a promulgação da Constituição Federal de 1988 decisiva para o estabelecimento de uma política pública urbana com participação cidadã como base primordial no processo político brasileiro.

No Brasil, anos de pressão dos movimentos sociais colocaram a questão do acesso à terra urbana e a igualdade social no topo da lista das agendas política e de desenvolvimento. Confrontado com as diferenças sociais criadas por uma das sociedades mais desiguais do mundo, a resposta do Brasil foi a de mudar a Constituição a fim de promover uma reforma fundamental de longo prazo na dinâmica urbana. Como conseqüência, as estruturas fundamentais dessa nova ordem jurídico urbanística foram abrigadas na Constituição Federal de 1988 e na Lei 10.257 de 2001, conhecida como o Estatuto da Cidade. (CARVALHO E ROSSBACH, 2010, p. 01)

Com isso, em 2001 foi aprovado o Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257, que tem como objetivo garantir o direito à cidade como um dos direitos fundamentais da pessoa humana e regulamenta os Artigos 182 e 183 da Constituição Federal.

O processo de planejamento tradicional, em que cada problema urbano deve ser resolvido separadamente, não deve mais ser utilizado para solucionar os atuais problemas urbanos. Para contrapor-se a este sistema de planejamento que não atende mais às necessidades urbanas da população, disseminou-se mundialmente um processo de planejamento mais integrado, onde as questões de uso do solo são entendidas de uma forma mais ampla. (MAGAGNIN e SILVA, 2008, p. 25)

O Estatuto da Cidade, além de ser uma importante ferramenta para a definição de políticas públicas voltada para o planejamento urbano, define que devem ser aplicados pelos municípios a fim de promover um desenvolvimento eficaz e participativo, dentre esses, o Plano Diretor, o instrumento básico da política de desenvolvimento do município e deve ser elaborado para as cidades com população acima de vinte mil habitantes¹.

Assim, deve-se considerar que na esfera do planejamento urbano o Brasil apresentou avanço nas políticas públicas a partir de 1988, com introdução dos Artigos 182 e 183 da Constituição Federal, e posteriormente, com a promulgação do Estatuto da Cidade. Em 2003 foi criado o Ministério das Cidades com o intuito de apoiar estados e municípios na consolidação de novo modelo de desenvolvimento urbano que engloba habitação, saneamento e mobilidade urbana, e em 2004 o Conselho Nacional

¹ Conforme artigo 41 da Federal nº 10.257/2001, Estatuto da Cidade, o Plano Diretor é obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, aquelas nas quais o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4o do art. 182 da Constituição Federal, integrantes de áreas de especial interesse turístico, inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional, incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos. Ainda segundo o mesmo artigo, as cidades incluídas sobre as obrigatoriedades desse artigo, devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatíveis com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros.

das Cidades com a finalidade de estudar e propor diretrizes para a formulação e implementação da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU).

O Conselho das Cidades é um órgão colegiado de natureza deliberativa e consultiva, integrante da estrutura do Ministério das Cidades e tem por finalidade estudar e propor diretrizes para a formulação e implementação da PNDU, bem como acompanhar a sua execução, viabilizando o debate em torno da política urbana.

Uma das atribuições do Ministério das Cidades é o estabelecimento das diretrizes da política nacional de transporte público e da mobilidade urbana, através da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob). A SeMob que tem como um de seus objetivos, estimular e apoiar os governos municipais e estaduais a desenvolver ações que garantam acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade e deficiência aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e a circulação em áreas públicas.

A política de desenvolvimento urbano deve proporcionar que as cidades se desenvolvam de forma sustentável, ou seja, que atendam às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem as suas, e contribuam para a redução das desigualdades sociais, tornando possível o acesso de todos aos bens, serviços e equipamentos urbanos. Para pensar sobre a mobilidade urbana é importante analisar como são os usos e a ocupação da cidade e como se garantem os acessos das pessoas e aos bens culturais nos espaços urbanos e aos equipamentos urbanos (locais de trabalho, escolas, hospitais), praças, monumentos históricos e áreas de lazer. (IPHAN, 2014, p. 25)

Dentro desse contexto, a partir de 13 de abril de 2012 entra em vigor a Lei Nº 12.587/2012, Lei da Mobilidade Urbana, também chamada de Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem como objetivo determinar aos municípios com população acima de vinte mil habitantes a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana. Essas cidades devem elaborar um plano de mobilidade urbano aliado às demais políticas urbanas do município com o intuito de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada, priorizando o modo de transporte não motorizado e os serviços de transporte público coletivo.

O planejamento da mobilidade deve atender, prioritariamente, as necessidades das pessoas com foco em modos alternativos e às condições de deslocamento da população no espaço geográfico das cidades. Esta abordagem busca promover uma

visão de cidade integrada a partir de diferentes olhares que envolvem políticas setoriais e aspectos ambientais, sociais e econômicos.

Para que haja boas condições de mobilidade em uma cidade, é de fundamental importância que seja proposta uma política alinhada às demais diretrizes de planejamento. A cidade deve ser pensada de maneira que garanta a circulação de pedestres e ciclistas proporcionando melhores condições para a circulação e acessibilidade, de maneira a garantir a população o uso e vivência da cidade em sua totalidade, sem que haja obstáculos ou segregação do espaço urbano.

A discussão acerca da mobilidade urbana se torna ainda mais desafiadora quando pensamos nas cidades brasileiras com centros históricos tombados, uma vez que a questão de mobilidade e acessibilidade requer uma política mais detalhada que deve aliar não só as questões de deslocamentos, mas também a questão da preservação.

Segundo Jurema Machado² (2014), atual presidente do Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), em várias cidades, as áreas centrais continuam sendo importantes polos comerciais, onde se concentram também as instituições religiosas, políticas e sociais, com dinâmicas urbanas que geram fluxos de pedestres, pessoas com deficiência e de veículos individuais, coletivos e de carga compartilhando o mesmo espaço físico.

Nos centros históricos, muitas vezes, as ruas são estreitas e isso reflete como esse espaço atendia às necessidades de seus usuários nos séculos passados, uma vez que o meio de locomoção exigia pouco espaço, o número de pessoas era menor, o uso do solo era diferenciado, bem como as distâncias a serem percorridas eram menores.

Embora seu traçado original resulte de condicionantes do processo histórico, sejam as questões de defesa, como Salvador e Olinda, seja por imposição da atividade econômica, como é o caso dos sítios mineradores de Minas Gerais e Goiás, nos dias atuais, a maioria dessas barreiras poderia ser reduzida mediante cuidados do poder público e de particulares para garantir o direito constitucional de ir e vir com segurança. (IPHAN, 2014, p. 7)

² Referência retirada do Caderno Técnico 9 - Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos / organização de Sandra Bernardes Ribeiro. – Brasília: Iphan, 2014. 120 p.

Dessa forma, como afirma Jurema Machado (2014), a ideia de mobilidade deve estar voltada para as pessoas e deve valorizar o espaço urbano como lugar de encontro, circulação, cruzamento de diferenças e, no caso de centros históricos, lugar de fruição do patrimônio, ou seja, as áreas consagradas como patrimônio cultural devem se constituir em espaços onde é possível conhecer, usufruir e desfrutar do patrimônio cultural.

Dentro desse contexto, percebemos que os centros históricos tombados apresentam uma série de condicionantes que limitam os tipos de ações e intervenções no âmbito da mobilidade e acessibilidade uma vez que requer cuidado para a preservação não só das edificações, mas também do traçado urbano de maneira a se manter as características morfológicas protegidas. A essas condicionantes aliam-se as políticas de preservação que possuem conceitos e práticas de cautela dos sítios históricos que dificultam a adequação dos espaços públicos e, muitas vezes, dos espaços privados.

Dessa maneira podemos perceber que embora seja de extrema importância a implementação dos planos de mobilidade urbana no contexto atual do crescimento acentuado das cidades contemporâneas, há também a necessidade de se manter e preservar os núcleos históricos e seu entorno.

O Brasil passou, em pouco mais de cinquenta anos, de um país com uma população predominantemente rural para um país no qual 85% da sua população vivem em áreas urbanas. Como não poderia deixar de ser, em um contexto de crescimento acelerado, as áreas urbanas foram se expandindo quase sempre de forma desorganizada, criando vários problemas de mobilidade, que se agravaram com o aumento intensivo do uso do transporte individual ocorrido nos últimos anos. Nas cidades históricas, esse processo não foi diferente, com o agravante da falta de políticas que conciliassem os objetivos do sistema de mobilidade com os de preservação das áreas de interesse histórico. (IPHAN, 2014, p. 108)

Assim, os centros históricos devem possibilitar a utilização do espaço público e do patrimônio, garantindo o direito constitucional à cidade e à cultura. É de suma importância a conciliação da preservação dos núcleos históricos com adequações que garantam o deslocamento da população de maneira segura, garantindo que a acessibilidade e mobilidade do espaço urbano estejam aliadas ao espaço de vivência e

fruição do espaço urbano, principalmente no que diz respeito centros históricos tombado, devido as suas peculiaridades.

A mobilidade e acessibilidade urbanas são temas importantes na gestão urbana e patrimonial, principalmente porque, na maior parte das cidades brasileiras, estas questões ainda não estão definidas, sendo o grande desafio o de compatibilizar as intervenções necessárias para garantir a mobilidade e acessibilidade com a preservação do patrimônio tombado que possui um papel central nas discussões sobre preservação, cultura, identidade e memória presentes no contexto das cidades, do planejamento urbano e do meio-ambiente.

Dentro desse contexto, este trabalho tem como objetivo discutir a importância da questão da mobilidade urbana, sobretudo no que diz respeito aos centros históricos tombados e suas especificidades, tratando também de forma subsidiária e complementar, a questão da acessibilidade nesses centros.

Dessa forma, identifica-se a relevância de um estudo que identifique os problemas ocasionados pela falta de uma política de mobilidade urbana no contexto do centro histórico da cidade de Mariana- MG. Assim, foi realizada uma pesquisa acerca da mobilidade urbana de modo a entender como ela é tratada no que tange a problemática atual da mobilidade e acessibilidade nos centros históricos tendo como estudo de caso Mariana-MG.

Para isso, serão discutidos conceitos como acessibilidade e mobilidade, identificando como os mesmos se relacionam no que diz respeito ao patrimônio e preservação e como estes se inserem dentro do contexto do patrimônio atualmente, bem o Patrimônio Urbano e outros conceitos urbanos com base em cartas patrimoniais que tratam do urbanismo. Posteriormente será feita análise das legislações federais, estaduais e municipais referente a mobilidade e acessibilidade no Brasil. Assim, a partir desses subsídios teóricos, pretende-se levantar os principais problemas de mobilidade e acessibilidade do centro histórico de Mariana-MG.

Para realizar esse levantamento, foram escolhidas três ruas do centro histórico como amostragem a fim de apontar os principais problemas no que tange a mobilidade e acessibilidade, foram escolhidas duas ruas principais que podem ser consideradas vias coletoras, a Rua Direita e a Rua Dom Silvério, e uma rua perpendicular à Rua Dom Silvério, a Rua das Mercês, considerada como via local, que

devido a mudança no sentido do trânsito³, passou a receber o trânsito de veículos vindos da Rua Antônio Pacheco em direção ao centro.

Ao final da pesquisa, será realizada uma análise com a problematização dos pontos levantados relacionados com a acessibilidade e mobilidade no centro histórico de Mariana-MG com o intuito de auxiliar na elaboração de Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

³ A Rua Dom Silvério possuía mão dupla em relação a Praça Minas Gerais até o Adro da Igreja de São Pedro dos Clérigos (Rua Antônio Pacheco), porém no final de 2015, o sentido da rua foi alterado. A Rua Dom Silvério passou a ser mão-única no sentido Praça Minas Gerais até o encontro dessa com a Rua das Mercês, sendo o restante da rua até o Adro da Igreja de São Pedro dos Clérigos mão dupla. Essa mudança acarretou no aumento de veículos transitando pela Rua das Mercês, alterando o uso local, que até então se limitava a passagem de poucos carros apenas para fazer a ligação a Rua Barão de Camargos e a Rua Dom Viçoso. Após a mudança, essa rua tornou-se obrigatória para os veículos que vão em direção ao centro, vindos da Rua Antônio Pacheco.

CAPÍTULO 2 - CONCEITOS

2.1. Discutindo alguns conceitos

A mobilidade e a acessibilidade urbana são uma necessidade real que hoje, nos espaços urbanos, não tem sido atendida em sua plenitude. Ao contrário, o que pode ser observado, são espaços onde circular e acessar bens, serviços e equipamentos públicos é cada vez mais difícil para todos e, mais ainda, para pessoas com deficiência. Dessa forma, torna-se necessário entender conceitos como mobilidade e acessibilidade para compreensão de como esses se inserem no planejamento urbano e no uso das cidades contemporâneas.

2.1.1. Mobilidade Urbana

A ideia de mobilidade tem como principal foco as pessoas que nela transitam, sendo esse ponto fundamental para a elaboração de uma política de desenvolvimento urbano voltado para cidades mais justas de forma a garantir o direito de ir e vir. A mobilidade urbana está diretamente relacionada com as características da configuração da cidade, seus equipamentos, infraestruturas de transporte, comunicação, circulação e distribuição, não só dos objetos, mas também de pessoas, sendo fundamental para o desenvolvimento urbano da cidade.

A mobilidade é definida pelo dicionário Houaiss (2001) como sendo “a possibilidade de se mover, característica do que é móvel ou do que é capaz de se movimentar, facilidade para andar”. Já de acordo com o Ministério das Cidades (s/d)⁴, a mobilidade pode ser definida como é “um atributo associado às pessoas e aos bens;

⁴ Coleção Brasil Acessível - Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana. **Caderno 3 - Implementação do Decreto nº 5.296/04 para a construção da cidade acessível**. Brasil acessível programa brasileiro de acessibilidade urbana. Brasília: s.d. 114 p. Disponível em: <<http://www.capacidades.gov.br/biblioteca/detalhar/id/278/titulo/implementacao-do-decreto-n%C2%BA-529604>>. Acesso em 08 de abril de 2016.

correspondem às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano”. Assim, a mobilidade pode ser caracterizada de diferentes formas, seja através dos pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos ou motoristas, ou através de transporte não motorizados ou motorizados.

A mobilidade é um atributo associado às pessoas e aos bens, corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. Face à mobilidade, os indivíduos podem ser pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos ou motoristas; podem utilizar-se do seu esforço direto (deslocamento a pé) ou recorrer a meios de transporte não-motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) e motorizados (coletivos e individuais). (VASCONCELOS, 1996, p.13)

A mobilidade urbana, conforme Caderno Técnico do IPHAN (2014), pode ser definida como sendo:

[...]condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano (inciso II do art. 4º da Lei nº 12.587/12). É um atributo das cidades que se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, ou seja, está relacionado com as condições das vias de acesso e as possibilidades de circulação. (IPHAN, 2014, p.13)

Dessa forma, pode-se concluir que mobilidade urbana é elemento constituinte do tecido urbano, diretamente ligado ao movimento de pessoas e bens na cidade, sendo esse movimento associado à estrutura física e socioeconômica da cidade que engloba o sistema viário, meios de transportes e trânsito.

A Mobilidade Urbana Sustentável, segundo Boareto (2003) deve ser entendida de modo amplo, como um conjunto de políticas de transporte, circulação, acessibilidade e trânsito, aliada as demais políticas urbanas, com o intuito de priorizar o cidadão através da melhoria das condições de deslocamento na cidade, com a “priorização dos modos não-motorizado e coletivo de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável, baseado nas pessoas e não nos veículos” .

Assim, “a sustentabilidade aponta para a condição de manutenção dos setores da mobilidade operando e melhorando no longo prazo, constituindo-se em uma

extensão do conceito utilizado na área ambiental” (Ministério das Cidades, 2004, p. 14), no qual as pessoas passam a ter um papel central no que diz respeito a mobilidade e não mais os veículos.

Uma política de mobilidade, que respeite princípios universais e de benefício à maioria da população, tem seus resultados traduzidos em um maior dinamismo urbano, numa maior e melhor circulação de pessoas, bens e mercadorias, valorizando a característica principal do urbano que é ser um espaço de congregação e cruzamento de diferenças, da criação do novo num ambiente dinâmico e público. A ideia de mobilidade, centrada nas pessoas que transitam é ponto principal a ser considerado numa política de desenvolvimento urbano que busque a produção de cidades justas, de cidades para todos, que respeitem a liberdade fundamental de ir e vir, que possibilitem a satisfação individual e coletiva em atingir os destinos desejados, as necessidades e prazeres cotidianos. (Ministério das Cidades, 2004, p. 14)

Dessa maneira, Boareto (2003) conclui que a mobilidade urbana deve ser pensada como forma de organizar os usos e a ocupação da cidade garantindo o acesso das pessoas e bens ao que a cidade oferece, e não apenas pensar os meios de transporte e trânsito.

2.1.2. Acessibilidade

O direito à igualdade é estabelecido na Declaração dos Direitos do Homem, proclamada pela ONU, em 1948, e na Constituição Federal de 1988. Nos espaços urbanos, o conceito de acessibilidade está ligado ao planejamento e à organização do território, e vai muito além da simples eliminação de barreiras de forma pontual e de uma questão técnica, sua finalidade principal é o reconhecimento do direito das pessoas com deficiência de usufruir dos espaços urbanos com conforto, segurança e autonomia.

A Acessibilidade pode ser entendida como a “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor” (inciso III do art. 4º da Lei nº 12.587/12). Ou seja, podemos dizer que a acessibilidade é a possibilidade de se alcançar com autonomia e segurança os destinos desejados na cidade, com o direito de ir e vir sem obstáculos, em condição

segura, nos espaços urbanos, sendo sua finalidade o alcance para utilização de edificações, espaço, mobiliário e equipamentos urbanos.

Do ponto de vista social, a acessibilidade também pode ser considerada uma prática que abrange todos os aspectos da vida em sociedade (moradia, saúde, trabalho, educação, cultura, lazer), se constitui no direito ao acesso a bens e serviços para que se tenha qualidade de vida (SOARES, 2003, p.11).

Com o intuito de padronizar o desenho universal e tornar os espaços de uso comum de fato acessível, foi desenvolvida pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) a norma NBR⁵ 9050/2015 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. O principal objetivo dessa norma é fixar padrões, através do desenho universal, e critérios que propiciem às pessoas portadoras de deficiências condições adequadas e seguras de acessibilidade autônoma a edificações, espaço, mobiliário e equipamentos urbanos e assegura que o cidadão deve sempre ser considerado em primeiro lugar através da melhoria das condições de deslocamento na cidade.

2.2. Revisão das Cartas Patrimoniais: Patrimônio Urbano e Mobilidade Urbana

A palavra patrimônio tem sido comumente usada no nosso dia-a-dia. Como afirma Castriota (2009) nunca se falou tanto sobre a preservação do patrimônio e da memória, nunca tantos estiveram envolvidos em atividades ligadas a ele, nunca se forjaram tantos instrumentos para lidar com as preexistências culturais.

Diversos são os critérios de elevação de determinado elemento à condição de patrimônio, tendo esse termo ligação com a atribuição de valores socialmente defensável, ou seja, aqueles que possuem uma identidade social forte que justifique a sua preservação, não sendo suficiente apenas a sugestão da importância histórica ou

⁵ NBR é a sigla de Norma Brasileira aprovada pela ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas) e NR é a sigla de Norma Regulamentadora estabelecida pelo Ministério do Trabalho e Emprego de caráter obrigatório.

artística deste ou daquele elemento ou bem. Assim, ao lado do valor histórico próprio, colocam-se valores culturais, técnicos, estéticos, afetivos e econômicos.

Atualmente, a proteção dos bens culturais tem sido vista de maneira diferente e possui uma abrangência maior no que diz respeito à cidade. Ela passa a ser vista como algo em permanente transformação, criando novos tecidos urbanos que se expandem para atender as novas demandas oriundas de um processo constante de renovação, o que pode ser caracterizado como parte do palimpsesto urbano⁶.

Com isso, a cidade passa a ser entendida como um artefato humano, como afirma Castriota (2009), de origem coletiva e em processo de constante transformação, que se dá por substituição de camadas, que se refazem e se renovam. Por um lado, essa renovação não pode ser impedida ao meio urbano já que está inerente ao seu desenvolvimento, porém por outro, pode ser orientada pela sociedade e gestores para que o cenário urbano se desenvolva de maneira equilibrada, conciliando o futuro e o presente em harmonia com o passado. É a partir daí que podemos pensar em patrimônio em um âmbito da escala do urbano, sendo definido o Patrimônio Urbano.

De acordo com esse pensamento, a questão patrimonial não se resume mais aos edifícios por si só, ela passa a abranger os conjuntos de edifícios e a malha urbana. Assim, tudo o que contribui para a formação da identidade cultural de uma sociedade pode ser compreendido como patrimônio.

Lemos (2006) afirma que essa questão da memória social, tão dependente da preservação ordenada do Patrimônio Cultural, tem sido tratada com acuidade depois dos movimentos europeus da segunda metade do século XIX. Anteriormente, somente manifestações isoladas de colecionadores e estudiosos incentivavam as comunidades e os governantes a se interessarem pelo tema de preservação.

Foi a partir da aceleração do processo de industrialização das cidades europeias no início do século XX que começa a ser discutida mais intensamente a importância e os critérios de preservação do patrimônio construído. Para maior compreensão dos conceitos patrimoniais que tratam do Planejamento Urbano, torna-se necessário

⁶ Segundo Harvey (1996, p. 171) palimpsesto pode ser definido como sendo “uma paisagem composta de várias formas construídas, sobrepostas umas às outras ao longo do tempo”, ou seja, de formas passadas já estabelecidas que deixaram marcas na formação do tecido urbano.

observar como a evolução do conceito foi utilizada pelas convenções patrimoniais culturais e patrimoniais. Neste sentido, as cartas patrimoniais merecem destaque no que diz respeito ao patrimônio ambiental urbano e uso e percepção das cidades.

As primeiras iniciativas mundiais para a criação de leis que protegessem o Patrimônio Cultural foi a Conferência de Atenas em 1931 (onde foi elaborada a Carta de Atenas de 1931) e a Carta de Veneza elaborada em 1964, a primeira norteou os princípios gerais e as doutrinas referentes à proteção dos monumentos da restauração moderna e a segunda definiu a conservação como sendo a especialidade responsável pela preservação do patrimônio por meio da manutenção permanente e da associação das técnicas proveniente de várias ciências.

Posteriormente, nas Normas de Quito, documento aprovado em 1967 pelo Departamento de Assuntos Culturais da Organização dos Estados Americanos, reitera a importância da adoção de critérios que considerem o patrimônio não só em relação ao monumento por si só, mas também em relação contexto social do lugar em que se encontra inserido, ampliando assim o conceito de patrimônio urbano. Esse documento afirma que “a ideia de espaço é inseparável do conceito de monumento, motivo pelo qual a tutela do Estado pode e deve estender-se ao contexto urbano ou ambiente natural imediato” e

Visando ampliar ainda mais a importância do patrimônio urbano em relação aos núcleos históricos das cidades, é publicada em 1975 a “Declaração de Amsterdã” afirmando que o patrimônio construído não pode ser limitado a edifícios de qualidade excepcional e ao entorno, mas deve ser estendida aos núcleos urbanos e cidades de interesse histórico e cultural. A conservação e a reabilitação dessas áreas passam a ser considerados objetivos fundamentais dentro do processo de planejamento urbano.

Ainda dentro desse contexto, a Carta de Nairóbi de 1976 aponta que as áreas históricas devem ser consideradas como uma totalidade coerente, cujo equilíbrio depende de inter-relação de seus componentes principais, incluindo as atividades humanas, os edifícios, a organização espacial e os arredores.

Em seguida, podemos citar a Carta de Washington de 1986 que trata sobre a Salvaguarda das Cidades Históricas e define princípios e objetivos, bem como métodos e instrumentos para garantir a salvaguarda e qualidade das cidades históricas que constituem a memória da humanidade. A salvaguarda é definida como sendo medidas

necessárias para proteção, conservação, restauração e desenvolvimento coerente com a adaptação a vida contemporânea das cidades e aponta que entre os valores a serem preservados, a forma urbana é uma das mais importantes devido a seu traçado e parcelamento e as relações entre os diversos espaços urbanos, construídos, abertos ou verdes, sendo qualquer ameaça a esses valores comprometedor no que diz respeito a autenticidade⁷ da cidade histórica.

É importante destacar que o plano de salvaguarda deve definir uma articulação harmoniosa entre os bairros históricos e o conjunto da cidade, salientando que “novas funções devem ser compatíveis com o caráter, a vocação e a estrutura das cidades históricas. A adaptação da cidade histórica à vida cotidiana requer cuidadosas instalações de redes de infraestrutura e (...) serviços públicos” e “a circulação de veículos deve ser estritamente regulamentada no interior das cidades e dos bairros históricos, as áreas de estacionamento deverão ser planejadas de maneira que não degradem seu aspecto e nem seu entorno”.

Posteriormente, a Carta de Petrópolis de 1987 reitera a importância do sítio histórico urbano que concentra testemunhos do fazer cultural da cidade, devendo ser entendido que toda cidade é um organismo histórico. Segundo a carta, o sítio histórico urbano, chamado na carta como SHU, faz parte de um contexto amplo que engloba a paisagem natural e construída formada a partir da vivência dos habitantes produzidos no passado e presente através de um processo dinâmico de transformação, devendo esses espaços urbanos ser entendidos como testemunhos desse ambiente em formação. Outro importante fator apontado pela carta é a característica polifuncional do sítio que deve abrigar os universos de trabalho e do cotidiano.

Ainda em relação as cartas patrimoniais, podemos finalizar com a Carta de Brasília de 1995 que faz referência ao significado e valor do patrimônio e que reitera que a conservação da autenticidade dos conjuntos urbanos com valor patrimonial, reiterando que é necessário que seja realizada a manutenção de seu conteúdo

⁷ Segundo Caderno Técnico 9 - Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos do IPHAN, a “autenticidade do bem é a capacidade de um determinado bem de comunicar seu significado ao longo do tempo (STOVEL, apud FERREIRA). É aquilo que é tido como verdadeiro e importante. Diz respeito ao verdadeiro sentido do objeto a ser preservado e é possível verificar sua identidade” (IPHAN, 2014, p. 22).

sociocultural com o intuito de melhorar a qualidade de vida de seus habitantes, devendo ainda ser mantido o equilíbrio entre o edifício e seu entorno, tanto da paisagem urbana quanto na rural uma vez que sua ruptura seria um atentado a autenticidade. Dessa forma, é necessário criar normas especiais que assegurem a manutenção do entorno primitivo sempre que possível.

Entramos no século XXI com o patrimônio ocupando um papel central na reflexão não só sobre a cultura, mas também nas abordagens de hoje se fazem do presente e do futuro das cidades, do planejamento urbano e do próprio meio-ambiente (...). Essa ampliação da abrangência do campo do patrimônio, (...), pode ser explicada, (...), pelo avanço da globalização, que nas últimas décadas parece conduzir a certa padronização do mundo, com a uniformização de valores, comportamentos e estilo de vida, e a conseqüente ameaça às diferenças regionais e à própria tradição. (Castriota, 2009, p. 11)

A importância do Patrimônio se expandiu e ocupa, atualmente, um papel central nas discussões sobre preservação, cultura, identidade e memória presentes no contexto das cidades, do planejamento urbano e do meio-ambiente. Assim, mobilidade urbana no âmbito da preservação do patrimônio cultural deve tratar dos diversos setores que compõem as cidades através do reconhecimento de suas identidades e funções urbanas, sobretudo das áreas centrais como responsáveis pelos papéis de convergência.

[...] planejar a mobilidade urbana dentro de parâmetros atuais é desconstruir a visão de cidades como meros espaços de deslocamentos, reconhecendo-as como cenários e espaços de vida, tributários de acúmulos e tradições, merecedores de trajetórias próprias, cujo maior potencial é a identidade e o amor-próprio. (IPHAN, 2014, p. 101)

Podemos perceber que a ambiência e percepção das cidades a partir do patrimônio estão atreladas a utilização e manutenção do espaço urbano histórico que deve ser planejada de forma a garantir a inclusão social permitindo o uso do espaço público de forma igualitária entre todos os usuários que dela usufruem, além de possibilitar valorização e vivência do espaço público.

CAPÍTULO 3– DISCUTINDO LEGISLAÇÕES

3.1. Constituição Federal, Estatuto da Cidade e Plano Diretor

Desde a promulgação dos Artigos 182 e 183 na Constituição Federal de 1988, que estabelecem o Plano Diretor como instrumento normativo na aplicação de políticas públicas urbanas na esfera municipal, os municípios brasileiros ganharam mais autonomia administrativa no âmbito do planejamento urbano.

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana. (BRASIL, 2008, p. 109).

Assim, o município passa a ter a responsabilidade de realizar a política de desenvolvimento urbano de maneira a ordenar o desenvolvimento das funções sociais da cidade e como forma de garantir o bem-estar de seus habitantes.

Com isso, o Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001) tem como objetivo garantir o direito à cidade como um dos direitos fundamentais da população, regulamenta os Artigos 182 e 183 da Constituição Federal, determinando normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos aliado ao planejamento do desenvolvimento das cidades com a finalidade de evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente, sendo esse o instrumento fundamental para que o crescimento sustentável das cidades brasileiras ocorra de forma ordenada.

Dentre os instrumentos estabelecidos pelo Estatuto da Cidade está o Plano Diretor como instrumento básico da política de desenvolvimento do Município, sendo sua principal finalidade a de orientar a atuação do poder público e da iniciativa privada na construção dos espaços urbano e rural na oferta dos serviços públicos essenciais, visando assegurar melhores condições de vida para a população.

Dessa forma, o Plano Diretor torna-se a peça básica da política de desenvolvimento e expansão urbana, do planejamento e gestão municipal de forma a aplicar o Estatuto das Cidades nos municípios de forma a determinar como será o crescimento e o funcionamento da cidade. Nesse sentido, o Plano Diretor é considerado um instrumento normativo para implantação das políticas públicas urbanas, tornando-se obrigatório para os municípios com população acima de 20 mil habitantes, devendo ser elaborado com participação popular como eixo central no contexto do planejamento urbano municipal.

3.2. Política Nacional de Mobilidade Urbana: Lei 12.587/2012

A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem como principais objetivos promover a integração entre o planejamento urbano, transporte e trânsito e observar os princípios de inclusão social e da sustentabilidade ambiental. Essa política é exigida para os municípios através da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, Lei 12.587/12, que é o instrumento de efetivação da política. Assim, como o Estatuto da Cidade, a Lei estabelece que os municípios acima de 20 mil habitantes⁸ e todos aqueles obrigados, na forma da lei, à elaboração do Plano Diretor, terão que elaborar seus Planos de Mobilidade Urbana integrados ao Plano Diretor do município ou nele inseridos.

O Plano de Mobilidade Urbana deve colocar em prática os princípios, objetivos e diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana. Um plano de mobilidade efetivo é produto e ferramenta do planejamento sistêmico da mobilidade urbana do município, agrega os instrumentos de promoção da acessibilidade à cidade e os princípios de desenvolvimento sustentável. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013, p.22)

Dentre os princípios, objetivos e diretrizes da lei, o Plano de Mobilidade deve contemplar os serviços de transporte público coletivo, a circulação viária, as

⁸Anteriormente a elaboração da Lei de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012), o Estatuto da Cidade em seu Artigo 41, estabelecia que a elaboração de um plano de transporte urbano integrado era obrigatória apenas para municípios com mais de 500 mil habitantes e esse deveria ser compatível com o Plano Diretor Municipal.

infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, os polos geradores de viagens, as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos, as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada, os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana.

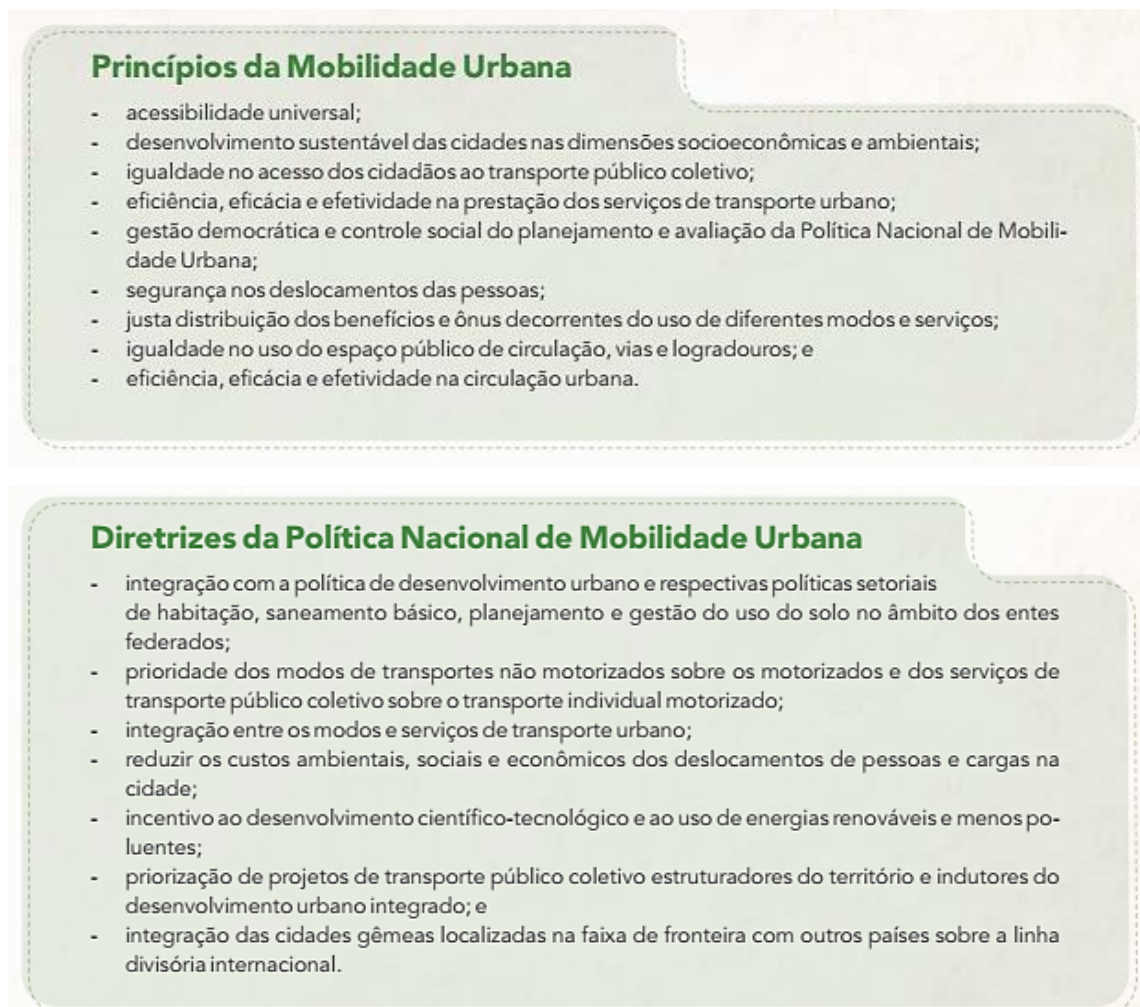


Figura 01: Princípios da Mobilidade Urbana e Diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana. Fonte: Frente Nacional de Prefeitos – FNP. **A nova mobilidade urbana para a sua cidade: transporte público de qualidade.** Brasília. 2012. 40 p. Disponível em: <http://www7.fau.usp.br/arquivos/disciplinas/au/aup0278/Bibliografia_Complementar/Ae04-2015.04.23-fnp-cartilha_Nova_Mobilidade_Urbana.pdf>. Acesso em 10 de abri. de 2016.

Além disso, a lei determina a avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos, devendo os municípios

elaborar os planos até 2015 (três anos a partir da vigência da Lei) para elaborar os seus planos de mobilidade sob pena de não receberem recursos orçamentários federais. O prazo foi estendido, sendo dobrado, conforme projeto de Lei 7898/2014 em tramitação na Câmara dos Deputados, que justifica que há escassez de trabalho qualificado para elaboração do Plano, além da exigência de elaboração dos planos de saneamento e resíduos sólidos (Plano Municipal de Resíduos Sólidos (Lei 12.305/10) e o Plano Municipal de Saneamento (Lei 11.445/07)).

3.3. Acessibilidade: Lei 10.098/2000

No que diz respeito aos espaços urbanos, o conceito de acessibilidade está ligado tanto ao planejamento como a organização do território, não devendo ser confundido somente com a eliminação de barreiras, mas sim ao entendimento de que as pessoas com deficiência têm o direito de usufruir dos espaços urbanos de forma digna, de forma segura e autônoma. Segundo Jurema Machado (2014) “nesse sentido, a acessibilidade não se configura como uma questão meramente técnica, mas como uma questão social: o pleno direito ao uso da cidade”.

Hoje, se considera que a acessibilidade não é um tema que interessa somente às pessoas com deficiência e sim a todos, pois, em algum momento da vida, qualquer pessoa pode entrar em estado de dificuldade de locomoção. A acessibilidade é a concretização de um direito. O direito à igualdade é estabelecido na Declaração dos Direitos do Homem, proclamada pela ONU, em 1948, e na Constituição Federal de 1988. (IPHAN, 2014, p. 24)

Os primeiros passos para a preocupação em relação as pessoas portadoras de deficiência foram dados em 1981 pela Organização das Nações Unidas (ONU) que estipulou esse ano como o Ano Internacional da Pessoa com Deficiência. Em 1993, foram publicadas as Normas sobre a Igualdade de Oportunidades para as Pessoas com Deficiência tratando a Acessibilidade como área fundamental para a igualdade de participação.

A Constituição de 1988, em seu Artigo 5, garante o direito de ir e vir do indivíduo e estabelece que a locomoção é livre no território nacional podendo qualquer pessoa, nele entrar, permanecer ou dele sair. Já no Artigo 227, que define

que a lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.

Posteriormente, é elaborada a Lei Federal 10.048/2000 que trata de atendimento prioritário as pessoas com deficiência e garante a acessibilidade nos meios de transportes, aplicando penalidades ao seu descumprimento. Em seguida entrou em vigor a Lei Federal 10.098/2000, que estabelece normas e critérios para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, tratando a acessibilidade em relação aos meios físicos, aos meios de transporte, na comunicação e informação e em ajudas técnicas.

Em 2004, tais leis foram regulamentadas pelo Decreto 5.296/2004 que trata também do mobiliário urbano, bem como dos elementos da urbanização, construção e reforma de edifícios e para os meios de transporte e de comunicação. Além disso, o decreto trata do atendimento prioritário, das condições gerais da acessibilidade; da implementação da acessibilidade arquitetônica e urbanística, da acessibilidade aos bens culturais imóveis, da acessibilidade aos serviços de transportes coletivos, do acesso à informação e à comunicação e do Programa Nacional de Acessibilidade.

No Brasil, a primeira Norma Técnica da Associação de Normas Técnicas Brasileiras (ABNT) surgiu em 1994, a NBR 9050, intitulada como “Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificações, espaço mobiliário e equipamentos Urbanos”. Posteriormente essa foi revisada em 2004 e 2015, sendo seu título alterado para “Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos”, seguindo as disposições do Decreto 5.296/2004 tornando a acessibilidade como recurso para qualquer pessoa e não somente para a pessoa com deficiência.

A Norma NBR 9050/2015 está em sua terceira edição e passou a ser válida a partir de 11/10/2015 após três anos em revisão, atualmente, é a mais completa e estabelece critérios a serem observados em projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade. O documento estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quanto ao projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, bem como do meio urbano e rural, em relação às condições de acessibilidade.

Em relação a versão anterior, a norma foi reorganizada em seus capítulos e passa a ressaltar critérios de sinalização em espaços públicos, bem como parâmetros de ergonomia para mobiliário e equipamentos urbanos, intervenções em bens tombados pelo patrimônio histórico, entre outros pontos. Além disso, ela passa a tratar aqueles que têm dificuldades para se locomover, como idosos, obesos, gestantes, e seguindo o conceito de desenho universal como forma de assegurar a acessibilidade a todos.

3.4. Breve considerações a respeito das legislações

A legislação brasileira garante o direito à memória e à cidade para todos, sem discriminação, sendo necessário levar em conta o respeito à história e às pessoas para que possam usufruir das cidades. Assim, pode-se entender que a acessibilidade além de garantir a inclusão social, garante acesso aos espaços físicos nas cidades brasileiras, permitindo o uso do espaço público de forma igualitária entre todos os usuários que dela usufruem.

Acessibilidade urbana e mobilidade urbana no contexto do patrimônio cultural são temas complexos que exigem que sejam tratados com cuidado, uma vez que não é possível desenvolver uma teoria única que possa ser aplicada a todos os espaços do patrimônio cultural. Cada caso deve ser estudado em a fim de que sejam alcançadas soluções adequadas.

Conforme Caderno Técnico do IPHAN (2014), incorporar a mobilidade e a acessibilidade ao patrimônio cultural de forma eficaz exige conhecimento do patrimônio em suas diversas faces: contexto histórico, tipologias, características estruturais, materiais, funcionalidade, usos, entorno imediato, composição estética, arquitetônica e urbanística, devendo ser levado em conta ainda como esse espaço foi construído, qual o seu significado, seu simbolismo e sua essência, qual deve ser o plano de visita para a melhor percepção do patrimônio, além de quais os percursos cotidianos para o uso desses espaços e quais são as dificuldades ou problemas quanto à acessibilidade e mobilidade urbana nesses espaços.

Os centros históricos devem possibilitar o usufruto do espaço público e do patrimônio, garantindo o direito constitucional à cidade e à cultura, sendo utilizado com espaço de encontro, circulação, além de fruição do patrimônio, devendo essas

áreas do patrimônio urbano se constituir como espaços onde é possível conhecer, usufruir e desfrutar do patrimônio cultural. Esses espaços devem proporcionar um deslocamento fácil e seguro para todos os usuários, além de possibilitar a permanência para sua fruição.

Dessa forma, na medida em que os espaços públicos dos centros históricos passam a ter mais qualidade, com intervenções que possibilitem mobilidade urbana e acessibilidade, podem ser mais conhecidos e apropriados, o que ajudará na sua valorização e contribuirá para o uso e vivência do espaço urbano.

CAPÍTULO 4– A CIDADE DE MARIANA-MG⁹

4.1. A formação da cidade

A formação do povoado de Mariana-MG tem suas raízes no século XVIII com o início da exploração de ouro pela expedição do Coronel Salvador Fernandes Furtado de Mendonça que fundou um arraial no dia 16 de junho de 1696 as margens de um ribeirão ao qual deu o nome de Ribeirão do Carmo, em homenagem ao dia de Nossa Senhora do Carmo, que se tornou a padroeira da cidade. Próximo às margens do rio, foi construída a primeira capela do Arraial, a Capela de Santo Antônio.



Figura 02: Capela de Santo Antônio, antiga Capela do Carmo. Fonte: Disponível em: <<http://www.panoramio.com/user/2463054/tags/Mariana>>. Acesso em: 19 de abril de 2016.

Posteriormente o núcleo foi abandonado por duas vezes, a primeira em 1697, devido a fome que assolava o núcleo urbano, uma vez que esse se mantinha longe da rota dos mascates e o solo não era propício a agricultura, e em seguida em 1701, permanecendo somente o proprietário Francisco Fernandes no chamado Vamos-Vamos no atual córrego do Seminário.

A ocupação do núcleo foi retomada pelo português Antônio Pereira Machado, sendo construído o povoado de Arraial de Baixo em contraposição ao Mata Cavalos chamado de Arraial de Cima. Nessa mesma época foi formado também o núcleo de

⁹A elaboração do Capítulo 4 foi feita com base na dissertação de mestrado da historiadora Cláudia Damasceno Fonseca defendida em 1995 (ver referência bibliográfica) e com o histórico e informações contidas no Livro de Belas Artes, Inscrição 062, em 14/05/1938, disponível no Arquivo Noronha Santos do IPHAN (Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/ans/>>. Acesso em 24 de abril de 2016.

São Gonçalo na estrada que levava a Vila Rica (atual Ouro Preto). Próximo a esse núcleo, ficava a Capela de Nossa Senhora do Carmo, que pertencia a Irmandade do Carmo, atual Capela de Santo Antônio, tendo recebido esse nome após a construção da Igreja do Rosário que ficava localizada na primitiva Rua Direita do núcleo, atual Rua do Rosário Velho.

No encontro da Rua São Gonçalo com a Rua Direita do núcleo de Mata Cavalos ficava o Largo da Quintana, local no qual os tropeiros vendiam suas mercadorias. Desse largo, existia a leste uma ladeira chamada “dos quartéis” que tinha como continuidade a Rua do Piolho, paralela ao ribeirão e a mais povoada, sendo ocupada por nobres. Após a ponte sobre o Córrego do Seminário, tinha continuação a Rua do Piolho que levava ao bairro do Secretário, atual bairro Santana.

Era a Rua do Piolho que fazia a ligação entre o arraial velho (de Cima) e a Conceição, pois a atual rua Direita, “era então um simples caminho, mal preparado, sem a ponte [Ponte de Areia] atual” (D. de Vasconcelos, 1948) e conhecido como caminho de cima. (FONSECA, 1995, p. 65)

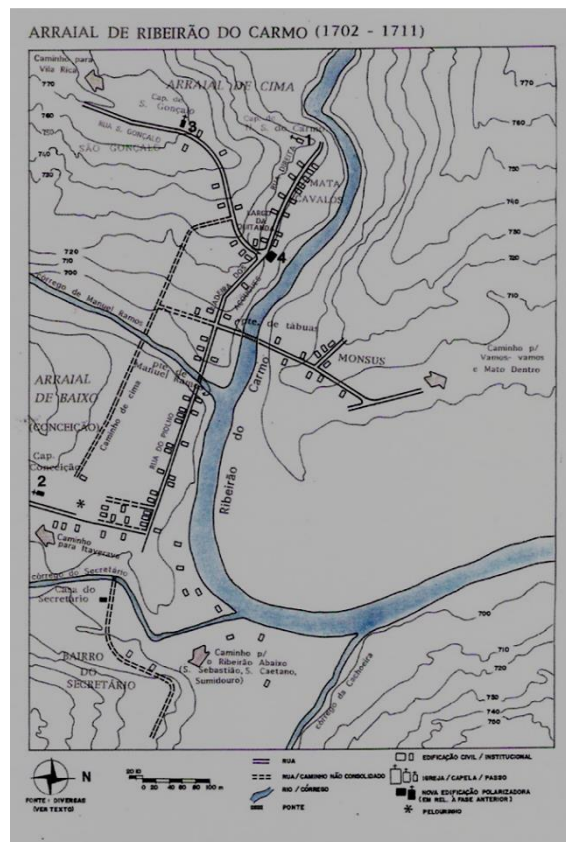


Figura 03: Reconstituição do traçado urbano de Mariana entre os anos de 1702 a 1711. Fonte: FONSECA, Cláudia Damasceno. **Mariana: gênese e transformação de uma paisagem cultural.** [Dissertação de Mestrado]. Instituto de Geociências. Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte: 1995, 200 p.

Em 1711 o núcleo de Ribeirão do Carmo foi elevado a Vila devido ao crescimento populacional e econômico advindo da exploração aurífera. No largo em frente a matriz foi colocado o pelourinho. Posteriormente, foram construídos os edifícios que abrigariam a casa da Intendência e a dos Juízes de Fora situados na rua lateral direita da igreja, chamada de Rua da Intendência ou caminho de cima.

Em 1717 foi construído o Palácio do Conde de Assumar, na rua de atrás da Matriz, e em 1719, o quartel dos Dragões do Conde de Assumar, próxima a sua residência, no terreno no qual hoje se encontra a Casa de Câmara e Cadeia. Paralelamente a Rua da Intendência estava situada a Rua da Olaria, que tangenciava a Rua das Cortes, sendo construída nessa rua a Casa de Fundição em 1734. Em 1720 foi erguida a Capela de Santana na chácara do Seminário.

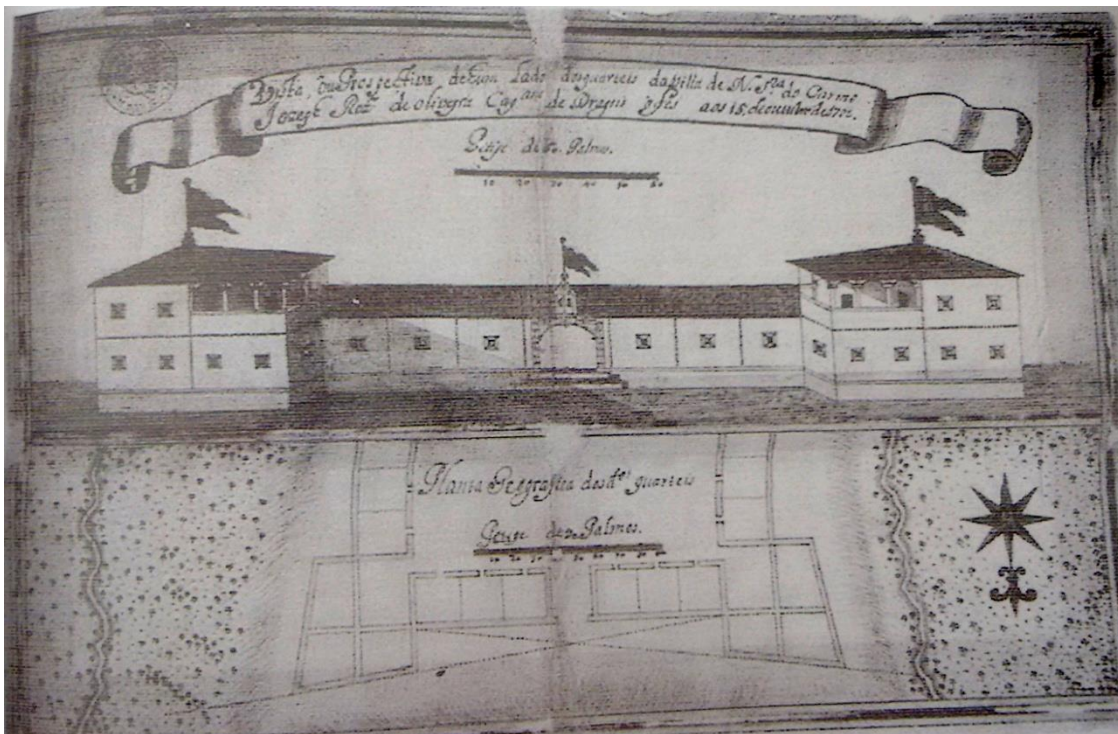


Figura 04: Quartel dos Dragões de Conde de Assumar - Vista de um dos lados em perspectiva e planta geográfica dos quartéis (Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa). Fonte: FONSECA, Cláudia Damasceno. **Mariana: gênese e transformação de uma paisagem cultural.** [Dissertação de Mestrado]. Instituto de Geociências. Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte: 1995, 200 p.



Figura 05: Palácio do Conde de Assumar e ao lado chafariz. Fonte: Autor desconhecido (Sem data).



Figura 06 e 07: Capela Santana. A esquerda, a capela com a torre sineira que existia na fachada frontal, e a direita, sem a torre já readequada. Fonte: Autor desconhecido (Sem data).

Posteriormente a vila foi elevada a cidade através de carta régia datada de 23 de abril de 1745, sendo atribuído o nome de Mariana, em homenagem a D. Maria Ana D'Austria, esposa de D. João V. A cidade de Mariana foi à primeira vila do período colonial e capital do Estado de Minas Gerais. No mesmo ano, Mariana se tornou sede do primeiro Bispado do Estado, através da Bula Papal pelo Papa Bento XIV. Porém, nesse mesmo ano, o título de capital do Estado de Minas Gerais foi transferido a Vila

Rica com o intuito de diminuir as rebeliões e devido a economia aurífera da cidade que conferia a Vila Rica uma importância maior.

Com a perda do título de capital e com as constantes perdas acarretadas pelas inundações do ribeirão que destruíram as ruas do Piolho e a antiga Rua Direita do arraial de Mata Cavalos, ficando essas reduzidas a praia, segundo Damasceno (1995, p. 84). Assim, em decorrência da nomeação de Mariana à bispado de Minas Gerais em 1745, o rei decidiu construir uma nova cidade para acolher o bispado, para isso, foi encarregado o engenheiro militar José Fernandes Pinto do Alpoim a planta da cidade no local conhecido a época como pastos da cavalhada, próximo ao Quartel dos Dragões.

Assim, a fim de se planejar uma cidade que refletisse a importância de um centro religioso com a “aparência digna de uma rainha – regular, ordenada, diferente do arraial decadente e castigado pelas inundações do Ribeirão do Carmo” (Fonseca, 1995, p. 87), foi contratado o engenheiro militar José Fernandes Pinto Alpoim. O engenheiro foi responsável em criar uma cidade ordenada e planejada através de uma malha regular ortogonal, que foi definida entre 1743 e 1749 a pedido do Rei.

...neste citio devem edificar as Cazas que de novo se fizerem e para esse efeito se ordena façam logo planta da nova povoação, elegendo-se sitio para praça espaçosa, demarcando-se ruas, que fiquem direitas e com bastante largura sem atenção a convivências particulares, ou edifícios que contra essa ordem se acham feitos no referido citio dos pastos, porque se deve antepor a formosura das ruas, e cordeadas estas de demarquem sítios em que se edifiquem os edifícios públicos e depois se aforem braços de terra que os moradores pedirem preferindo sempre os que já tiverem aforado no caso em que se seja necessário demolir-se parte de algum edifício para se observar a boa ordem que fica estabelecida na situação da Cidade [...] ficando entendendo eles oficiais da Camara que em nenhum tempo poderão dar licença para se tornar parte da praça ou das ruas demarcadas, e que todos os edifícios terão de fazer face das ruas demarcadas, e que todos os edifícios terão de fazer face das ruas cordeadas, as paredes em linha reta, e havendo comodidade para quintaes das casas devem estes ficar pela parte detraz delas, e não pela parte das ruas em que as Cazas tiverem suas entradas e os foros feitos na na Provedoria da Fazenda ficam pertencente a Camara[...]. (Fonseca *apud* Ordem Régia de maio de 1746, 1995, p. 87).

O traçado da nova cidade foi definido ao longo de três eixos no sentido longitudinal voltado ao sul já existente, sendo esses a Rua da Olaria (também chamada

de estrada de Itaverava), a Rua dos Cortes e a Rua Nova, além dos córregos do Catete e do Seminário que se configuravam como eixos naturais.

Visando interligar esses eixos foram traçadas algumas ruas transversais, também chamadas de travessas, sendo ruas secundárias e íngremes que cortam as primeiras em ângulos retos. As quadras retangulares foram definidas por essa divisão, ficando os cursos d'água no fundo do terreno como divisas naturais nas partes mais baixas e planas, e para escoamento das águas da chuva e esgoto, próximo ao Córrego do Seminário.

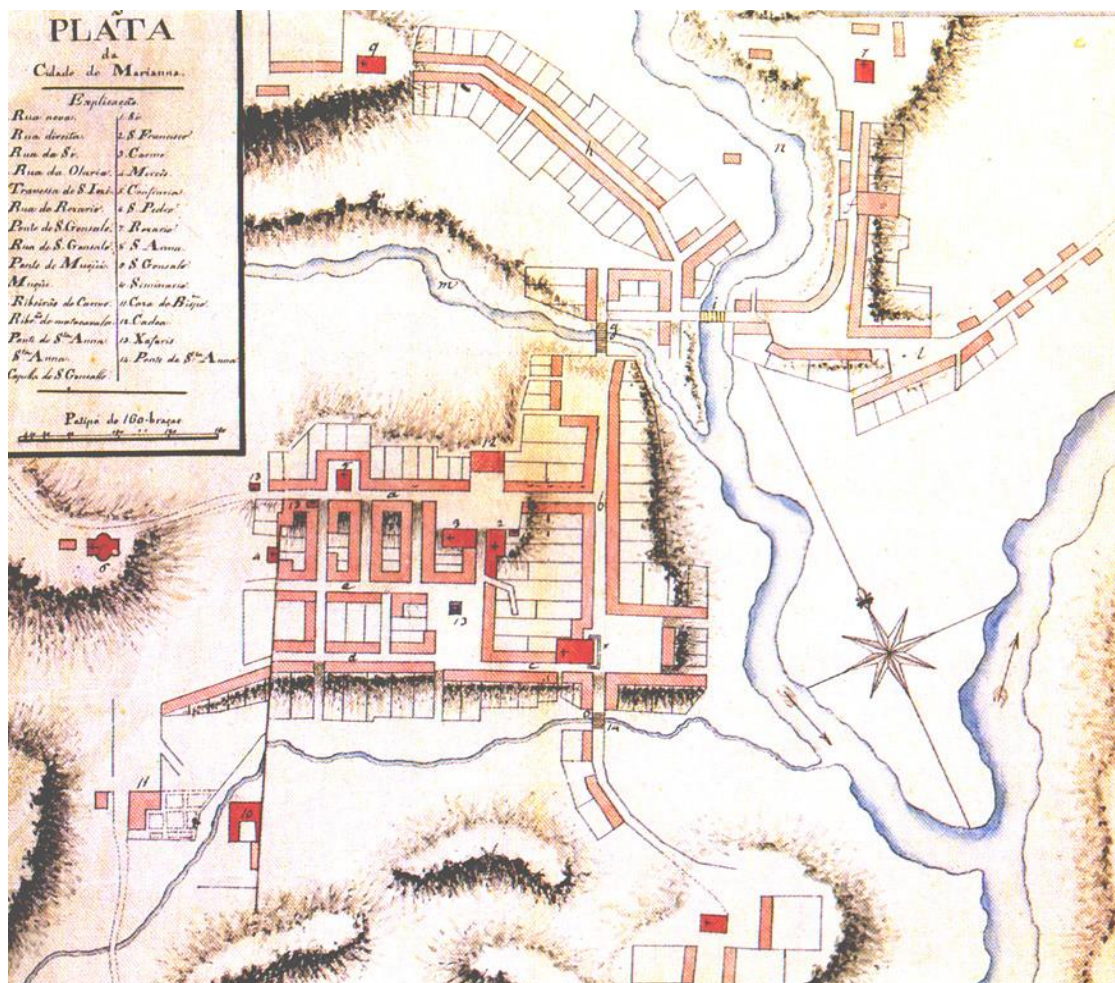


Figura 08: Plãta da Cidade de Mariana (Arquivo Histórico do Exército, Rio de Janeiro). Mapa do traçado urbano planejado da cidade de Mariana, que foi executado de forma diferente. Fonte: CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Casa de Câmara e Cadeia: a recuperação de um patrimônio nacional.** Belo Horizonte: IEDS, 2012, 260 p.



Figura 09: Vista do Centro Histórico de Mariana. Fonte: Autor desconhecido (Sem data).



Figura 10 e 11: Vista do Centro Histórico de Mariana. À esquerda, vista da Avenida Getúlio Vargas. À direita, vista a partir do adro da Igreja de São Pedro dos Clérigos. Fonte: Autor desconhecido (Sem data).

Dentro desse contexto de construção de “uma nova cidade” são construídos equipamento considerados funcionais e elementos de composição urbana, como chafarizes, praças e pontes. Como espaço de contemplação foi criado um jardim público a margem direita do Ribeirão do Carmo, além disso, foi construída a Ponte de Tábuas e os chafarizes, sendo o primeiro o chafariz do Palácio de Assumar como primeiro bebedouro público da cidade.



Figura 12 e 13: A esquerda, chafariz São Francisco situado na lateral direita do Palácio do Conde de Assumar. Acima, Fonte da Samaritana pertencente ao Palácio do Conde de Assumar. Fonte: Autor desconhecido (Sem data).

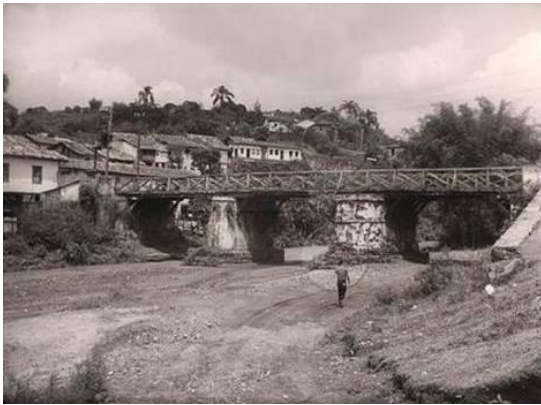


Figura 14 e 15: Ponte de Tábuas. Fonte: Autor desconhecido (Sem data).



Figura 16: Vista da Praça Gomes Freire (Jardim). Fonte: Autor desconhecido (Sem data).

A Rua de Cima, atual Rua Direita, foi planejada no plano de Alpoim, sendo as edificações situadas na lateral esquerda de maior importância, pois davam fundos para o Palácio do Conde de Assumar. Essas edificações eram em sua maior parte sobrados de dois pavimentos, com pontos comerciais no nível térreo. Em 1782 a entrada da cidade foi transferida do São Gonçalo para a Rua Nova, sendo denominada como “Caminho Novo”, entrada solene dos bispos, como afirma Damasceno (1995, p. 111).



Figura 17: Vista do centro histórico de Mariana visto a partir do bairro Santana. Fonte: Autor desconhecido (Sem data).

Os monumentos civis e religiosos foram edificados entre 1745 ao início do século XIX. A Igreja das Mercês foi concluída em 1769 e nela funcionava a Irmandade de Nossa Senhora das Mercês da Redenção dos Cativos (criada em 1749). A Capela de Nossa Senhora dos Anjos, pertencentes a Arquiconfraria de São Francisco, foi construída na mesma época. O Seminário de Mariana e a Capela da Boa Morte, atual Instituto de Ciências Humanas e Sociais (ICHS) da Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP), foram construídos nesse período, sendo inaugurado em 1750.



Figura 18 e 19: À esquerda, antigo Seminário de Mariana e Capela da Boa Morte. A direita, Igreja de Nossa Senhora dos Anjos da Arquiconfraria de São Francisco de Assis. Fonte: Autor desconhecido (Sem data).

A Igreja de São Pedro dos Clérigos teve sua construção iniciada em meados de 1731, sendo finalizada somente na primeira metade do século XX por falta de recursos. A Igreja do Rosário teve sua construção iniciada em 1752, sendo edificada pelas irmandades do Rosário, de São Benedito e Santa Efigênia. Nessa mesma época foi construída a Casa Capitular nos fundos da Igreja da Sé, o atual Museu de Arte Sacra.

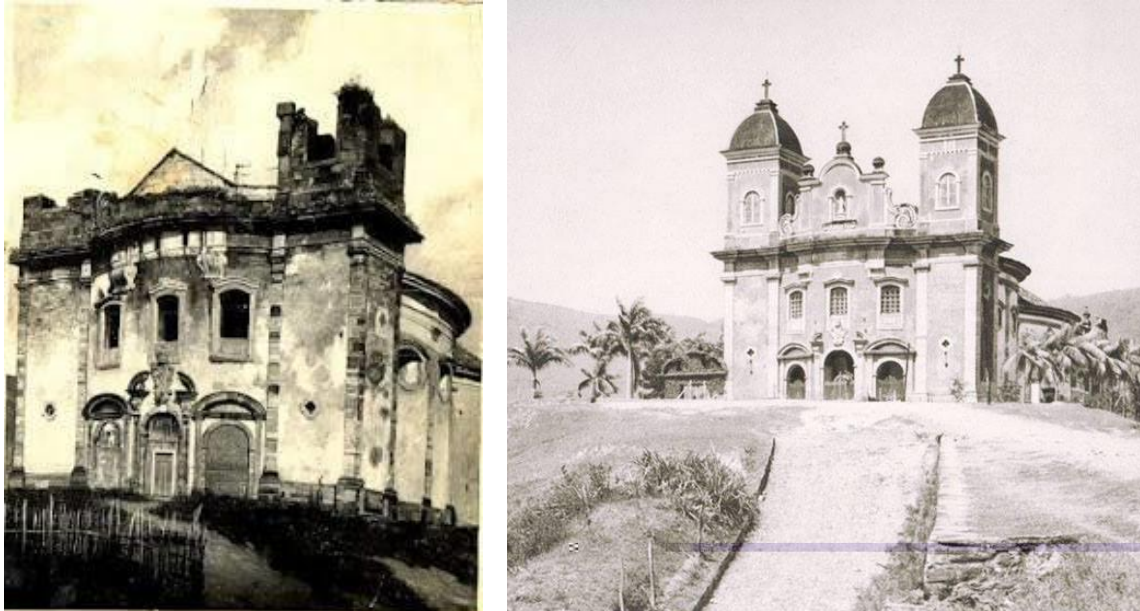


Figura 20 e 21: À esquerda, Igreja de São Pedro dos Clérigos inacabada. A direita, Igreja São Pedro dos Clérigos com as torres sineiras laterais e o frontão acabados. Fonte: Autor desconhecido (Sem data).

Em 1761 tem início a construção da Igreja de São Francisco de Assis, a Igreja de Nossa Senhora do Carmo e a Casa de Câmara e Cadeia formando um dos mais importantes conjuntos da arquitetura colonial brasileira. A Casa de Câmara e Cadeia teve sua construção iniciada 1768 e finalizada em 1798, sendo edificada nos fundos da câmara a Igreja do Senhor dos Passos em 1793, que antes existia em frente a cadeia velha.



Figura 22 e 23: Casa de Câmara e Cadeia. Fonte: Autor desconhecido (Década de 1930).



Figura 24: Praça Minas Gerais. Fonte: Autor desconhecido (Década de 1930).

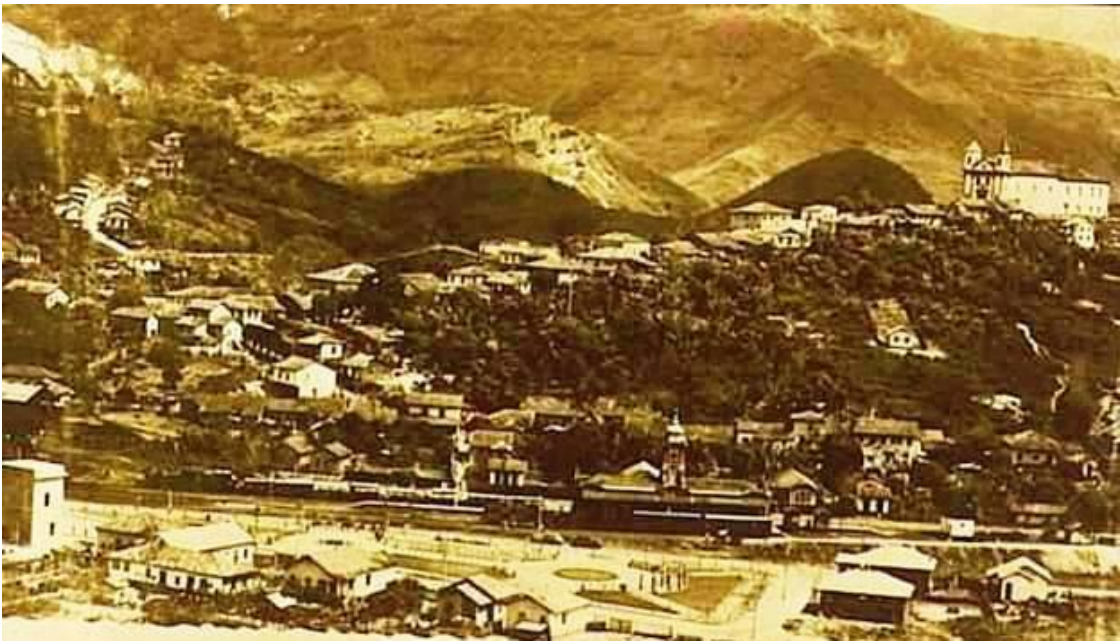


Figura 25: Vista da igreja do Rosário e Estação Ferroviária de Mariana a partir do Galego (Bairro Bela Vista). Fonte: Autor desconhecido (Sem data).

O núcleo histórico e o conjunto arquitetônico e urbanístico de Mariana foi tombado pelo IPHAN conforme Livro de Belas Artes, Inscrição 062, em 14/05/1938 e elevada a Monumento Nacional através do Decreto- Lei nº 7713 em 1945, devido ao traçado urbano planejado no período colonial pelo arquiteto português José Fernandes Pinto Alpoim.

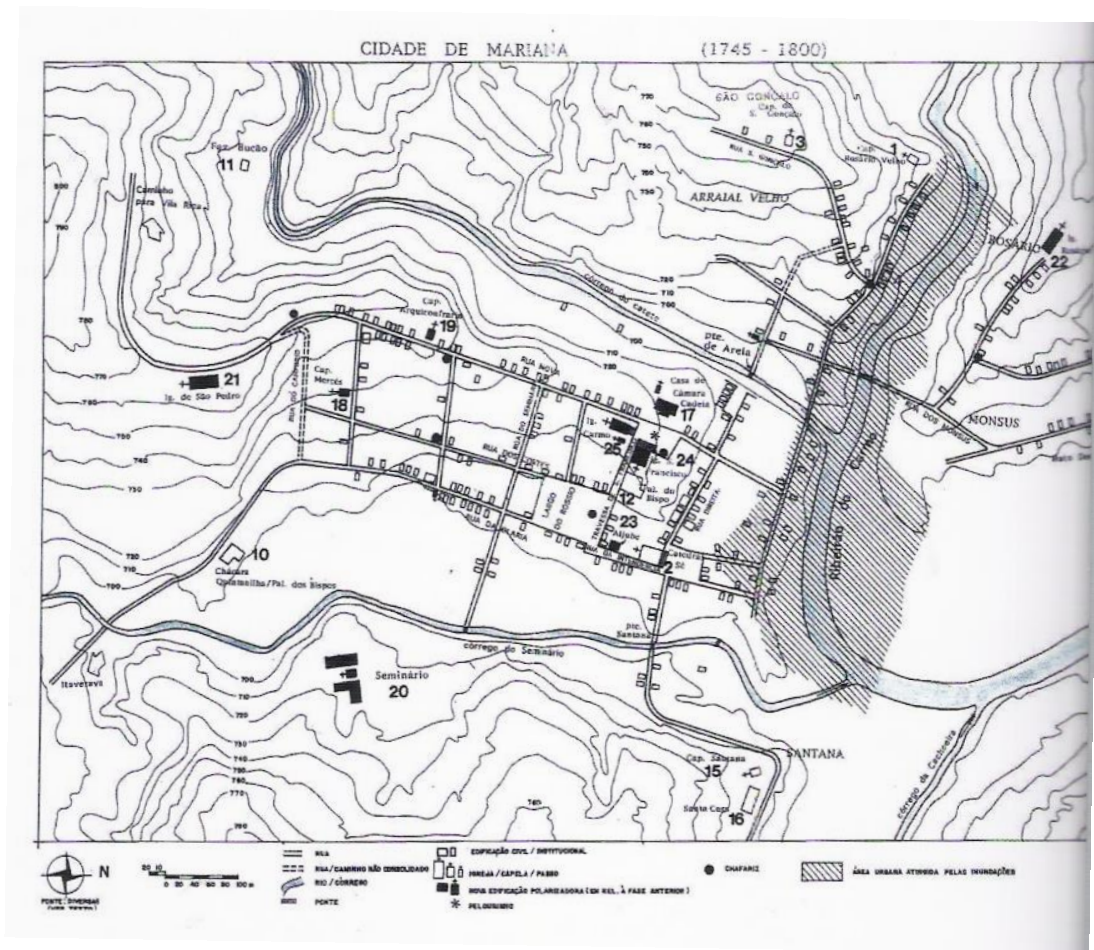


Figura 26: Reconstituição do traçado urbano de Mariana entre os anos de 1745 a 1800. Fonte: FONSECA, Cláudia Damasceno. **Mariana: gênese e transformação de uma paisagem cultural.** [Dissertação de Mestrado]. Instituto de Geociências. Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte: 1995, 200 p.

Ainda nos dias de hoje, Mariana é uma cidade de tradições religiosas, sobretudo devido a importância das Ordens Terceiras na cidade a partir da segunda metade do século XVIII, principalmente com a construção das igrejas de São Francisco de Assis e a do Carmo na atual Praça Minas Gerais, bem como as igrejas de Nossa Senhora das Mercês e do Rosário e a Catedral de Nossa Senhora da Assunção. Além dos importantes edifícios religiosos, Mariana conta com edificações civis de grande valor histórico e arquitetônico, como a edificação da antiga Casa de Câmara e Cadeia construída em 1768, hoje sede da Prefeitura e Câmara Municipal, situada na mesma praça que as igrejas da Ordem Terceira.

O crescimento de Mariana além do centro histórico foi impulsionado a partir da década de 1970 com a instalação de empresas mineradoras para a extração de minério de ferro, entre as quais a Samarco, a Samitre e, na década de 80, a Companhia Vale do

Rio Doce. Após 1970, o crescimento da população provocou uma enorme expansão da área urbanizada, sobretudo durante a gestão do prefeito João Ramos na década de 1980 que criou os loteamentos públicos dos bairros Santo Antônio, Cabanas, Vila Aparecida, Estrela do Sul e São Cristóvão.

Para controlar melhor o entorno da área relevante para o patrimônio, o IPHAN não delimitou um perímetro específico de tombamento, (...), a área efetivamente urbanizada do município não ia muito além do perímetro histórico, o que causava poucas distorções (...). Mas, com o passar das décadas, e principalmente após 1970, o crescimento da população provocou uma enorme expansão da área urbanizada. (CYMBALISTA e CARDOSO, 2002, p.5)

Atualmente, Mariana tem seu desenvolvimento marcado pelas invasões tanto da sede do município como dos distritos, acarretados principalmente pela especulação imobiliária com altos valores dos imóveis e aluguéis, o gera desigualdade social e contribuí para o crescimento desordenado da cidade sem planejamento urbano e infraestrutura adequada. Os bairros que tiveram um aumento significativo das áreas invadidas são Morada do Sol, Jardim Santana e Cabanas (Santa Clara).

Além disso, o surgimento de novos loteamentos se torna moroso em decorrência das ocupações irregulares ou clandestinas das glebas a serem loteadas antes de concluída sua aprovação, o que dificulta ainda mais a ocupação do solo de forma planejada e com infraestrutura adequada.

4.1.2. Tombamento IPHAN

O centro histórico de Mariana foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em 1938 e seu tombamento está inscrito no Livro do Tombo de Belas Artes, volume I, inscrição nº 062, folha nº 12, através do processo 069-T-38, em 14/05/1938. Posteriormente o Centro Histórico de Mariana foi erigido como Monumento Nacional de acordo com o Decreto-Lei nº 7713, em 1945.

O seu Centro Histórico, tombado pelo IPHAN, em 1945, apresenta um acervo arquitetônico composto por nobres monumentos que marcam os anos áureos da opulência do passado marcado pela mineração de ouro. Seu traçado urbano policêntrico pontilhado por igrejas, Passos da Paixão e chafarizes revela o efeito cênico típico da estética barroca de influência portuguesa. (IPHAN, 2014. Disponível

em: <<http://www.iphan.gov.br/ans/>>. Acessado em: 11 de abril de 2016)

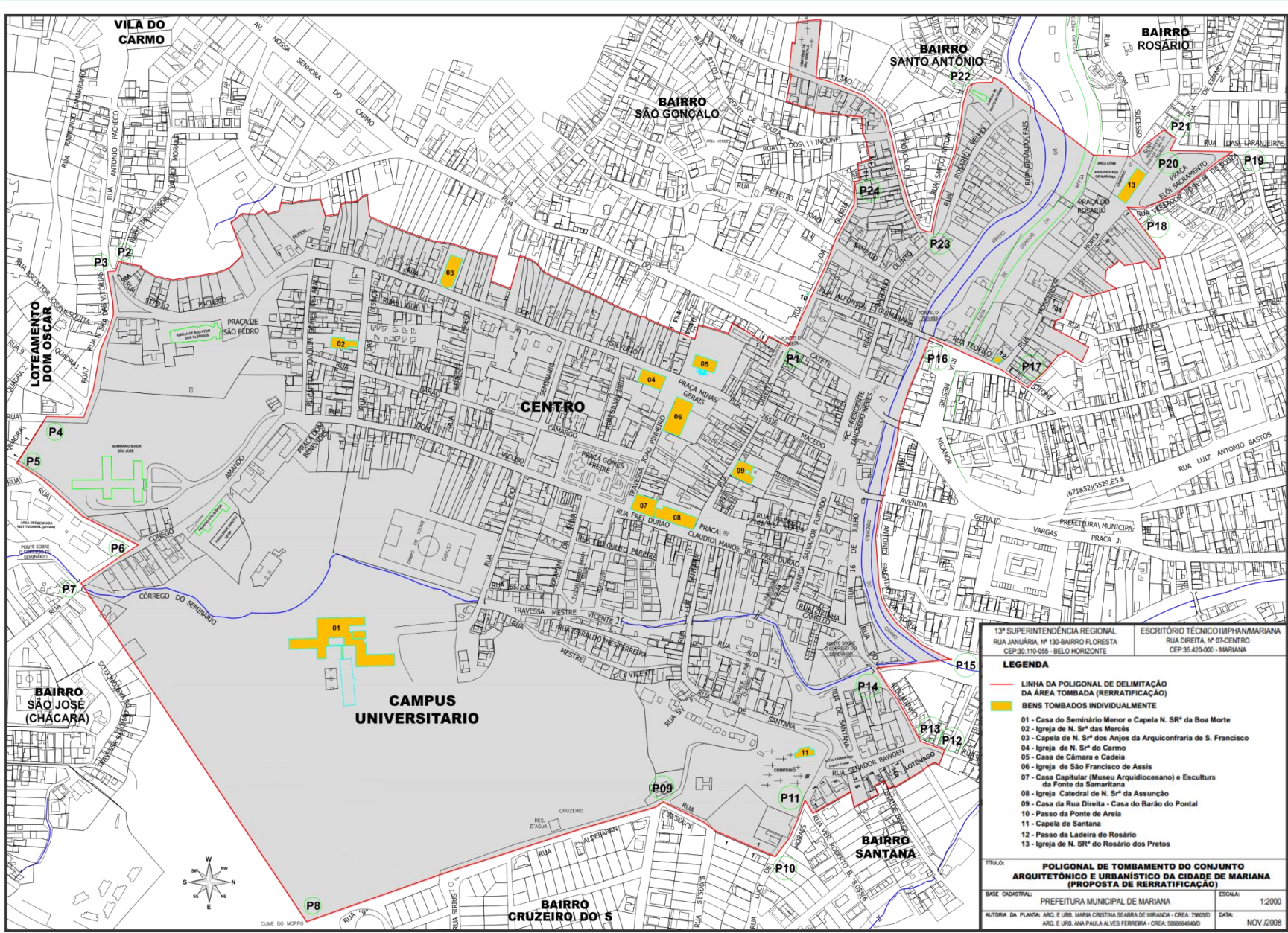
O seu perímetro é delimitado através uma Portaria instituída pelo IPHAN nº 066/2009 (Figura 28). No ano de 2010, a Prefeitura Municipal de Mariana tombou o Núcleo Histórico Urbano do distrito sede de Mariana através do Decreto Municipal Nº 5.272 de 05 de janeiro de 2010, inscrito no Livro do Tombo, Inscrição no. 07, pg. 08.



Figura 27: Decreto de tombamento do Perímetro Tombado de Mariana - Portaria instituída pelo IPHAN nº 066/2009. Fonte: Prefeitura Municipal de Mariana.

Entre os monumentos religiosos tombados destacam-se a Catedral de Nossa Senhora da Assunção (Também chamada de Igreja da Sé), o Seminário Maior de Mariana (de estilo neoclássico), o conjunto de sobrados da Rua Direita (com casas comerciais no térreo e sacadas no andar superior), as pinturas sacras de Manoel da Costa Athaíde, as Igrejas de São Francisco de Assis e do Carmo, na Praça Minas Gerais e as igrejas de Nossa Senhora das Mercês e do Rosário (Figura28).

FIGURA 28 - DELIMITAÇÃO DO PERÍMETRO DE TOMBAMENTO IPHAN MARIANA/MG E BENS TOMBADOS ISOLADAMENTE



1 - Seminário Menor de São José. Fonte: Disponível em: <<http://viagem.uol.com.br/guia/brasil/mariana/atracoes/seminario-maior-sao-jose/>>. Acesso em: 14 de abril de 2016.



1 - Igreja da Boa Morte. Fonte: Disponível em: <<http://www.panoramio.com/user/2463054/tags/Mariana>>. Acesso em: 14 de abril de 2016.



2 - Igreja das Mercês. Fonte: Disponível em: <<http://www.panoramio.com/photo/38972226>>. Acesso em: 14 de abril de 2016.



3 - Capela de Nossa Senhora dos Anjos da Arquiconfraria. Fonte: Disponível em: <<http://viagem.uol.com.br/album/guia/2013/07/29/mariana-em-minas-gerais.htm>>. Acesso em: 14 de abril de 2016.



4 e 6 - Igreja São Francisco (Esquerda) e Igreja Nossa Senhora do Carmo (direita). Fonte: Acervo autora. Março de 2016.



5 - Casa de Câmara e Cadeia. Fonte: Acervo autora. Março de 2016.



7 - Casa Capitular. Fonte: Disponível em: <<http://www.panoramio.com/photo/38971733>>. Acesso em: 14 de abril de 2016.



8 - Igreja Catedral Nossa Senhora de Assunção. Fonte: Disponível em: <<http://www.panoramio.com/photo/38972537>>. Acesso em: 14 de abril de 2016.



10 e 12 - Passo Ladeira do Rosário e Passo da Ponte de Areia. Fonte: Disponível em: <<http://turismo2014.pmmariana.com.br/atrativos/religiosos/passos/passo-da-ladeira-do-rosario>>. Acesso em: 14 de abril de 2016.



11 - Igreja das Mercês. Fonte: Disponível em: <<http://www.panoramio.com/photo/38972311>>. Acesso em: 14 de abril de 2016.



13 - Igreja Catedral Nossa Senhora de Assunção. Fonte: Disponível em: <<http://www.coracaodejesusmariana.com.br/>>. Acesso em: 14 de abril de 2016.

4.2. Plano Diretor Municipal de Mariana/MG

O Plano Diretor Municipal de Mariana- MG foi elaborado em 2003 e foi publicado e sancionado em 02 de janeiro de 2004, denominado de Lei Complementar 016/2004. Posteriormente, o Plano Diretor foi alterado pela Lei Complementar 143/2014 de 14 de novembro de 2014, tendo sido alterada a redação de alguns artigos, sendo introduzidos outros, principalmente no que se refere ao parcelamento e uso e ocupação do solo que se encontra inserido no plano, não havendo lei própria.

O Plano Diretor não aborda a questão da mobilidade de forma específica ao longo do seu texto, porém faz algumas considerações em relação ao Patrimônio, objeto de estudo por se tratar do centro histórico tombado. Em seu Artigo 2, o Plano Diretor apresenta seus princípios estruturais do planejamento urbano-ambiental do Município, dentre eles boa governança; inserção de Mariana na rede de cidades globalizadas e utilização ambiental adequada do território urbano. No parágrafo 4º do mesmo artigo, é dito que:

[...] entende-se por utilização ambiental adequada do território urbano o parcelamento, o uso e a ocupação do solo municipal de maneira a assegurar qualidade de vida a todos os seus habitantes, a partir do aproveitamento sustentável dos recursos naturais e da preservação do patrimônio cultural existente”. Assim, entende-se que a qualidade de vida da população deve ser assegurada através da preservação do patrimônio cultural existente. (Mariana/MG. Lei Complementar 143/2014, p. 02)

Já em seu Artigo 5º, a questão do trânsito, sistema viário e transporte coletivo é tratado em relação ao crescimento do município, devendo essas estruturas ser oferecida de forma proporcional ao seu adensamento, assim como os equipamentos públicos, urbanos e comunitários, devendo ser garantida a preservação do patrimônio cultural e ambiental existente.

Art. 5 - A utilização adequada do território urbano é alcançada pela fixação de parâmetros urbanísticos de parcelamento, uso e ocupação do solo que considerem a necessária multiplicidade de usos e o aproveitamento duradouro dos recursos naturais, pela proporcionalidade do adensamento à existência de equipamentos públicos, urbanos e comunitários, e privados, pela estruturação eficaz do sistema viário e sistematização do trânsito e transporte coletivo, bem como pela preservação do patrimônio ambiental e cultural existente. (Mariana/MG. Lei Complementar 016/2004, p. 02)

Na Seção I, Artigo 49, inciso II e III da referida Lei, o patrimônio cultural e ambiental volta a ser tratado, fazendo parte dos seis programas estratégicos de desenvolvimento econômico do município. Já na Subseção II, Artigo 53, é apresentado o Programa de Valorização do Patrimônio Cultural. No Inciso IV, do Artigo 53 da Lei Complementar 143/2014, o Programa de Valorização do Patrimônio Cultural deve estar articulado com as ações e estudos promovidos pelos diversos níveis de Governo.

No Artigo 54, são colocadas as metas do Programa de Valorização Cultural, estando entre essas, no Inciso III, “a elaboração de projetos de intervenção física que assegurem a integridade dos bens inventariados e das referências culturais que corram riscos de destruição”, e no Inciso V, “a elaboração de leis específicas de proteção e planos de preservação que compatibilizem uso e manutenção do acervo do patrimônio cultural municipal”, tratando das questões que envolvem o patrimônio e das políticas que garantam sua proteção.

Na Subseção III, Artigo 56, do Programa de Valorização do Patrimônio Ambiental, seus objetivos são o de preservar o patrimônio natural marianense, incentivar a exploração econômica sustentável do patrimônio ambiental, construir áreas públicas de lazer, destinadas à população municipal e a turistas e criar cadastro municipal integrado ao Sistema de Gestão de Informação Urbana do patrimônio ambiental da cidade de Mariana. Já as suas metas, Artigo 57, é a elaboração de projetos de intervenção física que assegurem a integridade das áreas que corram riscos de destruição ou perdas (Inciso III) e elaboração de leis específicas de proteção e planos de preservação que compatibilizem o uso e a manutenção do acervo do patrimônio natural (Inciso IV).

Posteriormente, a questão patrimonial é retomada apenas no Artigo 118 que define a Zona de Proteção Cultural da sede do município como sendo “a porção do território da Zona de Interesse de Adequação Ambiental do Distrito Sede caracterizada pela ocupação urbana consolidada no Século XVIII e seu entorno imediato, que, em conjunto, compõem a ambiência paisagística da época e seu referencial histórico, e cuja manutenção considera-se fundamental para a proteção do patrimônio histórico cultural”.

No artigo posterior, Artigo 119, é definida a Área de Proteção Cultural Intensiva como sendo “a porção do território da Zona de Proteção Cultural

caracterizada pela ocupação urbana antiga consolidada no Século XVIII que apresenta tipologia arquitetônica original ou semelhante à colonial mineira, pela boa qualidade construtiva das edificações, e na qual localizam-se os monumentos tombados pela União e concentra-se parte considerável dos empreendimentos comerciais de pequeno e médio porte e de prestação de serviços da cidade”. A zona referente ao estudo a ser realizado é a Área de Proteção Cultural Intensiva, por se tratar da área na qual está inserida o Perímetro Tombado do IPHAN.

O uso e ocupação do solo na Zona de Interesse de Adequação Ambiental do Distrito Sede é tratada a partir do Capítulo I, do Livro I (Artigo 115, § 2º). No Artigo 140, onde são definidas as diretrizes gerais da utilização do solo urbano do Município de Mariana, são expostos os princípios estruturais a necessidade de manutenção do perfil urbanístico existente e porte das edificações predominantemente horizontal.

Dentre essa diretrizes estão listadas as que dizem respeito a proteção e preservação do patrimônio, dentre essas, a indução da utilização do solo para fins urbanos dentro do perímetro já urbanizado e seu entorno imediato em razão do seu reconhecimento de Mariana como cidade histórica a fim de garantir que todo o conjunto urbano esteja harmonizado com o núcleo urbano do Século XVIII, valorização da identidade formada a partir da apropriação do espaço urbano pela população marianense, indução do crescimento urbano para áreas onde é possível a rearticulação das vias e melhoria das condições de trânsito atuais, otimização da infraestrutura urbana.

Assim, pode-se perceber que o Artigo 140, nas suas diretrizes, tem como preocupação a ocupação do entorno imediato do Perímetro Tombado, devendo o crescimento urbano ser realizado em áreas que permitam novas vias e otimização da infraestrutura urbana, havendo, portanto, uma apreensão com o impacto que o crescimento da cidade de forma não planejada pode acarretar no centro histórico. Dessa forma, embora não seja abordado de forma específica a questão da mobilidade no Plano Diretor, há diretrizes e objetivos estabelecidos ao longo da lei que propõe a preservação e proteção do centro histórico tratado na lei como sendo a Área de Proteção Cultural Intensiva (APCI) uma subárea da Zona de Proteção Cultural (ZPC).

CAPÍTULO 5 – UMA ANÁLISE DA MOBILIDADE URBANA EM MARIANA- MG

5.1. Definição do perímetro a ser analisado

Para realizar esse levantamento, foram escolhidas três ruas do centro histórico como amostragem a fim de apontar os principais problemas no que tange a mobilidade e acessibilidade dentro do Perímetro Histórico. Assim, a escolha do perímetro a ser analisado, foi feito com base nas principais ruas do Centro Histórico, duas principais e coletoras, sendo uma plana, Rua Direita, e a outra, Rua Dom Silvério, que possui certa declividade e é mais longa em relação a primeira, e uma íngreme local que teve seu uso alterado para coletora recentemente, a Rua das Mercês.



Figura 29: Imagem aérea do Centro Histórico e suas ruas. Fonte: Google Earth – modificado pela autora em 11 de abril de 2016.

Até o final de 2015, a Rua Dom Silvério possuía mão dupla em relação a Praça Minas Gerais até o Adro da Igreja de São Pedro dos Clérigos (Rua Antônio Pacheco), porém, posteriormente seu sentido da rua foi alterado. Assim, a Rua Dom Silvério passou a ser mão-única no sentido Praça Minas Gerais até o encontro dessa com a Rua das Mercês, sendo o restante da rua até o Adro da Igreja de São Pedro dos Clérigos mão dupla (ver Figura 94).

Após a mudança, a Rua das Mercês tornou-se obrigatória para os veículos que vão em direção ao centro, vindos da Rua Antônio Pacheco, o provocou o aumento de veículos transitando por ela, alterando o uso local, que até então se limitava a passagem de poucos carros apenas para fazer a ligação a Rua Barão de Camargos e a Rua Dom Viçoso. Devido a essa mudança, a Rua das Mercês foi considerada na análise a fim de se ter uma amostragem das ruas perpendiculares às vias principais. A Rua Dom Viçoso não foi analisada por ser considerada uma rua plana que não possui grande variação na largura da caixa da rua e largura dos passeios, sendo o seu sentido de tráfego de mão dupla. As demais ruas foram consideradas como vias locais que destinada apenas ao acesso local.

5.2. Levantamento do centro histórico de Mariana - MG

- **Rua Direita:**

A Rua Direita é caracterizada por sobrados do período colonial. Atualmente é uma das mais importantes da cidade por sua importância histórica e seu uso comercial desde o período colonial. Segundo Fonseca (1995, p.111), “embora tenha surgido no início da formação do povoado, era pouco utilizada, sendo marcada por ser apenas local de passagem, uma vez que o arruamento principal era situado na parte mais baixa, próxima a margem do Ribeirão do Carmo”.

A Rua Direita só foi se tornar umas das mais importantes ruas com a construção da Catedral da Sé a partir de 1713¹⁰, quando seu nome foi alterado de Rua de Cima

¹⁰A igreja da Sé teve sua construção iniciada em 1713, no lugar da antiga Capela da Conceição, tendo essa sido aproveitada como sacristia. Segundo descrição da Igreja da Sé realizada pelo IPHAN, “até esta data, apenas duas modestas capelinhas existiam no antigo arraial bandeirante: a Capela de Nossa

para Rua Direita, por ser essa a rua que dá acesso a igreja mais importante do povoado, e ganhou ainda mais importância no projeto do arquiteto português José Fernandes Pinto Alpoim para o novo traçado urbano da cidade. A construção das edificações da Rua Direita se deu a partir de 1753 e sua tipologia é marcada por sobrados de dois a três pavimentos com sacadas voltadas para a rua e possuem uso comercial no pavimento térreo e residência nos demais pavimentos.



Figura 30 e 31: Acima, vista da Rua Direita a partir da Igreja da Sé. Abaixo, vista das edificações próximas a Ponte de Areia. Fonte: Autor desconhecido (Sem data).

Senhora do Carmo, erguida pelo descobridor Salvador Fernandes Furtado e a Capela da Conceição, construída pelo português Antônio Pereira Machado. A primeira, por ser a mais antiga e a padroeira, tomou desde logo os foros de Matriz. Entretanto, com a criação da Vila do Carmo, em 1712 e a determinação da Coroa para que se erigisse uma matriz, optou-se pela Capela da Conceição por se situar em local mais adequado, proporcionado maior atendimento à crescente população” (IPHAN, Arquivo Noronha Santos Livro de Belas Artes, Inscrição 263, inscrito em 08/09/1939. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/ans.net/tema_consulta.asp?Linha=tc_belas.gif&Cod=1331>. Acesso em 16 de abri. de 2016).



Figura 32 e 33: Vista da Rua Direita a partir da Ponte de Areia. Fonte: Autor desconhecido (Sem data).

O sobrado de maior proeminência é a antiga residência do "Barão de Pontal", por suas belíssimas sacadas em pedra-sabão, construído em 1752 por José Pereira Arouca, e a casa onde morou Alphonsus de Guimarães, funcionando no local o museu com os pertences do poeta-simbolista que nasceu no município.

O início das construções das casas se deu a partir de 1753. No livro de Atas da Câmara (de 1751 a 1753), segundo Salomão de Vasconcelos, há um acordo determinando que todos os pretendentes à edificação do lado esquerdo da rua construíssem as casas “de maior nobreza, dando fundos para o Palácio”. Essa é a razão de se ver até hoje todas as casas desse lado da rua de dois andares e de sacadas, enquanto as do lado oposto, dando fundos para a antiga praia, são, na maioria, baixas, de um só pavimento. O referido “palácio”, mencionado no acordo, era, evidentemente, o do bispo, antiga sede do governo da Capitania de Minas do Ouro/São Paulo, à época do Conde de Assumar. (Prefeitura Municipal de Mariana *apud* GOMES, 2010, p.29)



Figura 34: Ponte de Areia 1930- 2012. Fonte: Arquivo Público Mineiro. Disponível em: <http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modulos/fotografico_docs/photo.php?lid=29445>. Acesso em 15 de abril de 2016.



Figura 35: Ponte de Areia – Outubro de 2014. Fonte: Arquivo Público Mineiro. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps>>. Acesso em 15 de abril de 2016.

- Levantamento físico das calçadas e rua:

O calçamento da Rua Direita é em paralelepípedo em toda sua extensão e as calçadas possuem materiais diversos, como laje de pedra de quartzo, placas cimentícias e de pedra, além de concreto, que variam devido a intervenção que os proprietários das edificações foram fazendo nas suas calçadas ao longo do tempo.

A largura da Rua Direita é constante em quase toda sua extensão, possuindo apenas um ponto de estrangulamento, esquina com o cruzamento da Rua Joséfa Macedo até a edificação do Centro de Atenção ao Turista (CAT), no trecho que vai das edificações de Nº 87 a Nº105, e de alargamento no cruzamento da Rua Direita com a Praça da Sé (Praça Claudio Manoel).



Figura 36, 37 e 38: A esquerda, vista da Rua Direita, sendo possível observar a largura constante do passeio e o calçamento em paralelepípedo da via. A direita, figura superior, calçamento de paralelepípedo da Rua Direita, bem como na figura inferior da direita, onde é possível observar o calçamento e o passeios (a direita da imagem afastamento com calçamento em pé de moleque utilizado como estacionamento). Fonte: Autora. Março de 2016

A largura das calçadas se mantém constante em toda sua extensão, variando de 1,00m a 1,20m. Já sua altura varia em alguns trechos da via. No trecho que compreende a Igreja da Sé até o cruzamento com a Rua Joséfa Macedo (Trecho 01 da Figura 23), a calçada possui altura variando de 8 a 22 centímetros e no trecho que vai

da Rua Joséfa Macedo até o encontro dessa com a Ponte de Areia (Trecho 02 da Figura 23), sua altura é mais constante e varia de 10 a 15 centímetros.



Figura 39: Análise das alturas das calçadas da Rua Direita. Fonte: Google Maps – modificado pela autora em 15 de abril de 2016.

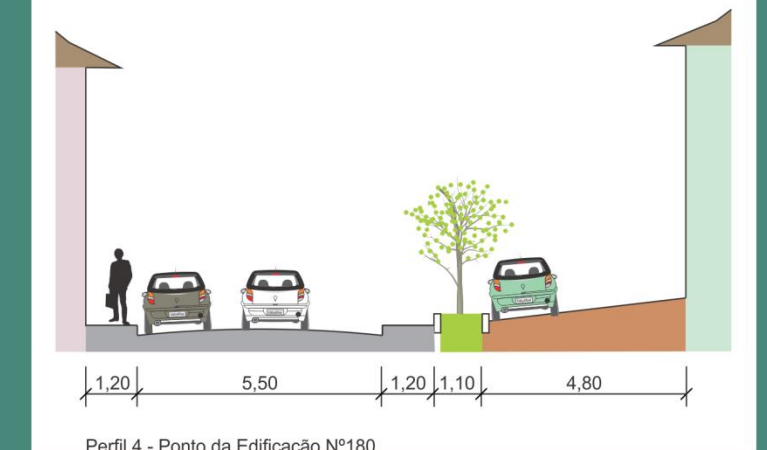
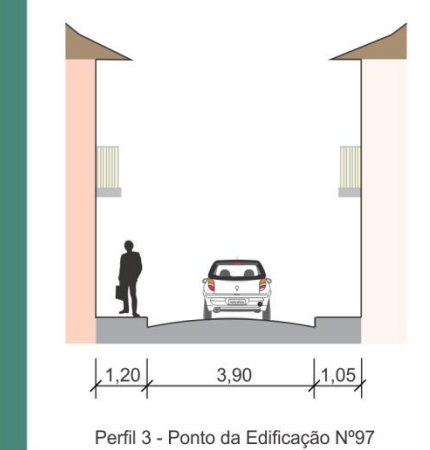
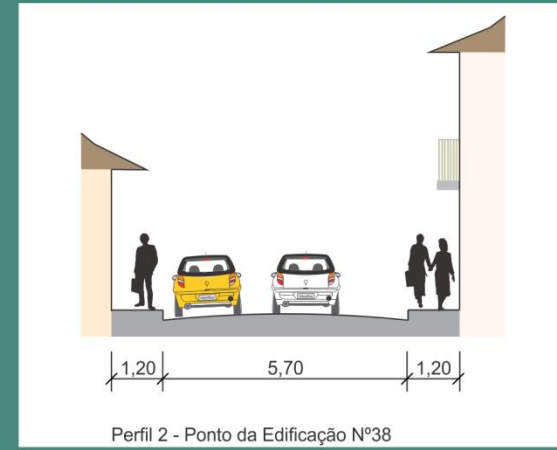
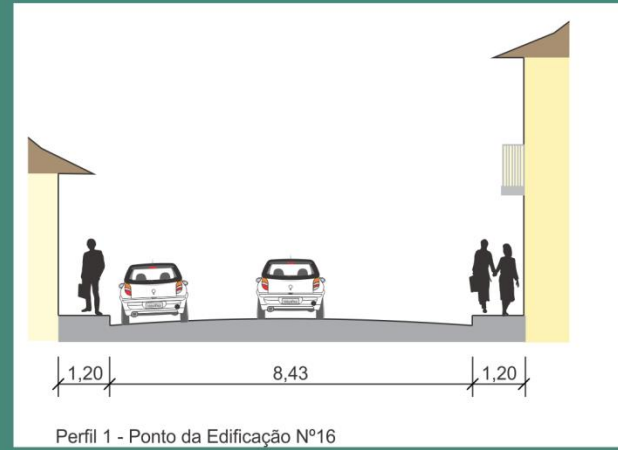
O estacionamento de veículos é permitido em apenas um dos lados da rua, além da carga e descarga. Em alguns pontos, onde o passeio é de laje de pedra e na transição entre o passeio das edificações, algumas pedras se encontram soltas ou



Figura 40: Perfis Rua Direita. Fonte: Google Maps – modificado pela autora em 15 de abril de 2016.

quebradas, o que torna a passagem insegura e pode pequenos acidentes. Em relação a acessibilidade, a calçada não possui rampa de acesso ao longo da rua e não há faixa de pedestres ou sinalização para travessia desses de forma segura. Os estabelecimentos comerciais também não possuem rampa de acesso e alguns utilizam tablados de madeira para vencer o desnível entre a edificação e o passeio.

FIGURA 41 - PERFIS RUA DIREITA



Calçada em laje de pedra com intervenções com cimento. Existência de degraus no passeio.



Calçada de concreto com juntas de dilatação.



Calçada em laje de pedra. Algumas pedras se encontram soltas dificultando a acessibilidade.



Calçada em laje de pedra e entrada para veículos com calçamento em pé de moleque.



Calçada em laje de pedra com intervenções com cimento. Existência de degraus no passeio.



Calçada em laje de pedra e lajota cimentícia. Tabladões de madeira para vencer desnível do passeio.



Calçada em laje de pedra e intervenção com cimentos. Algumas pedras se encontram soltas.



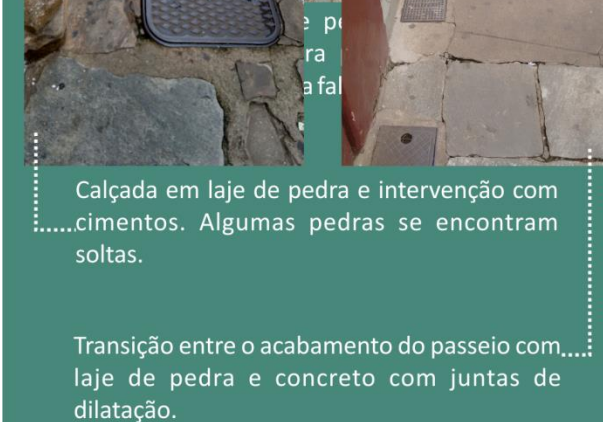
Calçada em laje de pedra com a pedra danificada e solta.



Calçada em laje de pedra e lajota cimentícia. Tabladões de madeira para vencer desnível do passeio.



Calçada em laje de pedra e placas de pedra. Intervenção no passeio com laje de pedra sem fixação.



Transição entre o acabamento do passeio com laje de pedra e concreto com juntas de dilatação.



Calçada em laje de pedra e lajota cimentícia. Tabladões de madeira para vencer desnível do passeio. Laje de pedra faltante.

- Nós de convergência:

A Rua Direita é uma rua estreita, de mão única, que permite a passagem de um carro e estacionamento em fila na sua maior parte. Ela possui largura constante na maior parte da sua extensão, variando apenas nos pontos próximos aos cruzamentos, sendo esses pontos próximos a Praça da Sé com a Rua Padre Gonçalves Lopes (Nó 01 – Figura 24), a Rua Joséfa Macedo (Nó 02 – Figura 24) e no encontro dessa com a Ponte de Areia com a Rua do Catete (Nó 03 – Figura 24).

Esses pontos representam os nós de convergência de veículos nos dias úteis e sua convergência é intensificada principalmente nas horas de pico que são no horário de almoço, entre 11:30 e 13:30 horas, e no final da tarde, entre 17:00 e 19:30 horas.

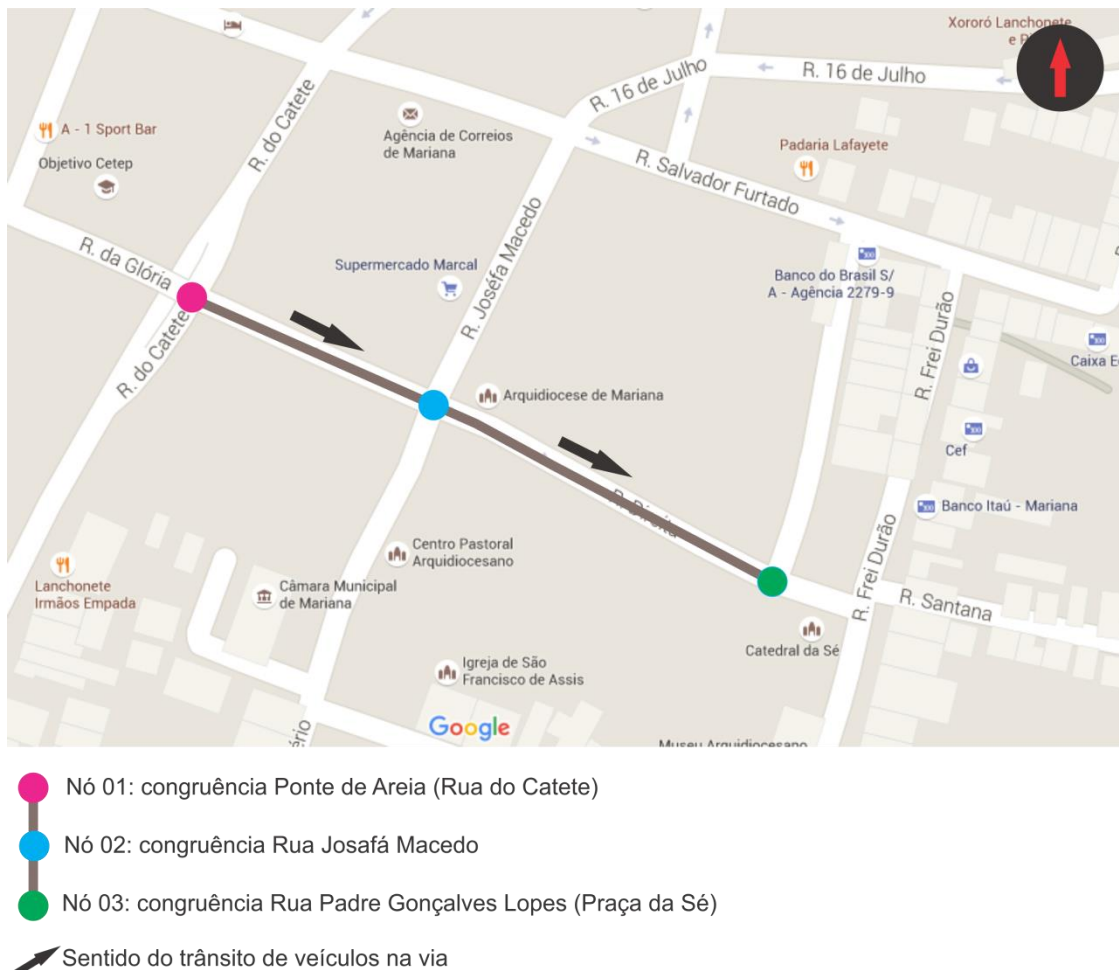


Figura 42: Nós de convergência de veículos na Rua Direita nos dias úteis e sentido do trânsito de veículos. Fonte: Google Maps – modificado pela autora em 15 de abril de 2016.

O primeiro nó de convergência da Praça da Sé, encontro da Praça Cláudio Manoel com a Rua Padre Gonçalves Lopes, se dá principalmente em decorrência do trânsito vindo da Rua Direita e da Rua Padre Gonçalves Lopes, uma vez que esse percurso leva aos bairros a oeste e sudoeste da cidade que são os bairros São Pedro, Santana, São José, Dom Oscar, Cartucha, Cabanas e Vale Verde, e interliga a Praça Gomes Freire (também conhecida como Jardim) e a maior parte da porção plana do centro histórico.



Figura 43: Ponto de alargamento da Rua Direita. Cruzamento da Rua Padre Gonçalves Lopes (Praça da Sé) com a Rua Direita. Fonte: Autora. Março de 2016.

O segundo nó de convergência é formado pelo encontro da Rua Joséfa Macedo com a Rua Direita. Esse ponto converge o trânsito de veículos provenientes da Ponte de Areia, daqueles que vão em direção à Rua Direita e em direção à Praça Minas Gerais, e aqueles que descem da dessa, tornando-se mais crítica nos horários de pico.



Figura 44 e 45: Cruzamento da Rua Joséfa Macedo com a Rua Direita. Fonte: Autora. Março de 2016.



Figura 46 e 47: Cruzamento da Rua Joséfa Macedo com a Rua Direita. Fonte: Autora. Março de 2016.

O terceiro, e último, nó de convergência levantado é formado pelo encontro da Rua do Catete (Ponte de Areia com a Rua Direita). Esse ponto converge o trânsito de veículos vindos do Catete e da Vila do Carmo em direção ao centro, bem como dos bairros Santo Antônio e São Gonçalo por cima da Ponte de Areia vindos da Rua da Glória e daqueles vindo do centro em direção à Rua Direita e ao centro histórico.

Além disso, é o único ponto do centro histórico por onde transita ônibus, principalmente aqueles que fazem o trajeto dos bairros do Norte em direção ao sul (Cabanas em direção ao Rosário, Vila Maquiné, São Sebastião e Morro Santana), intermunicipais para Ouro Preto e dos distritos, que se dá pela alça existente na lateral da Ponte de Areia.



Figura 48, 49, 50 e 51: Cruzamento da Ponte de Areia com a Rua Direita. Ponto de conflito entre veículos e pedestres. Fonte: Autora. Março de 2016.



Figura 52 e 53: Cruzamento da Ponte de Areia com a Rua Direita. Ponto de conflito entre veículos e pedestres. Fonte: Autora. Março de 2016.

- Sinalização:

A Rua Direita é a única rua entre as três analisadas que possui rotativo pago através do parquímetro. A rua possui alguns pontos de cargas e descarga uma vez que é uma rua de uso misto com ponto comercial no térreo e residencial no segundo pavimento nos sobrados.



Figura 54, 55, 56 e 57: Placa de carga e descarga, parquímetro e placa móvel de proibido parar e estacionar. Fonte: Autora. Março de 2016.

O trecho mais estreito da rua possui estacionamento proibido em contraposição ao trecho mais amplo que permite estacionamento em um lado como rotativo e no outro permite o estacionamento de viaturas e carros oficiais (em frente ao IPHAN, Casa Setecentista N°07). Na parte da rua próxima a ponte de areia que possui afastamento frontal e calçamento em pé de moleque, o estacionamento não é proibido e não é pago (não é cobrado o rotativo).



Figura 58, 59, 60 e 61: Placa de permissão para estacionamento de viatura, placa reguladora do rotativo informando o tempo de duração e os horários em que é cobrado o rotativo, placa para estacionamento de deficiente físico e para estacionamento de idoso. Fonte: Autora. Março de 2016.

- Equipamentos Urbanos:

A Rua Direita tem seu início na Praça da Sé que é utilizada em eventos promovidos na cidade, tanto pela Igreja, quanto pela comunidade. Além da praça, a Rua Direita possui um Passo por onde passam as procissões na Semana Santa e o Museu Alphonsus Guimarães localizado no sobrado que foi residência do poeta (Rua Direita, Nº 35).



Figura 62: Foto parcial da Praça da Sé. Fonte: Autora. Março de 2016.



Figura 63: Foto do Passo da Rua Direita. Fonte: Google Street View. Agosto de 2013.



Figura 64: Museu Alphonsus Guimarães. Fonte: <http://mariana.org.br/Museu+Alphonsus>. Acesso em 25 de abril de 2016.

- **Rua Dom Silvério:**

A Rua Dom Silvério, assim como a Rua Direita, foi construída no projeto do arquiteto português José Fernandes Pinto Alpoim no novo traçado urbano da cidade e era chamada de Rua Nova. A construção das edificações da Rua Dom Silvério se deu a partir de 1745 com a construção das Igrejas de Nossa Senhora dos Anjos da Arquiconfraria e com a construção da Igreja de São Pedro dos Clérigos, pois essa via ligava a s demais ruas a essas igrejas.

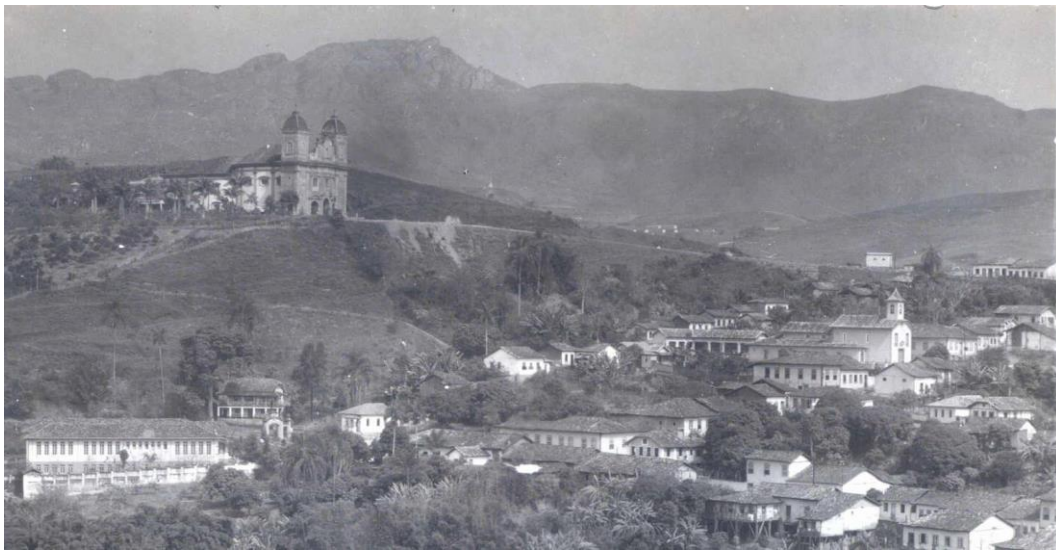


Figura 65: Vista da Rua Dom Silvério (Antiga Rua Nova). Destaque para a Igreja de São Pedro dos Clérigos no lado esquerdo e abaixo o Palácio dos Bispos. A Direita da foto, destaque para a Igreja das Mercês. Fonte: Autor desconhecido (Sem data).



Figura 66 e 67: Vista da Rua Dom Silvério (Antiga Rua Nova). Fonte: Autor desconhecido (Sem data).

A Rua Dom Silvério atualmente é uma importante via de ligação do centro histórico, principalmente a Praça Minas Gerais, à Igreja de São Pedro dos Clérigos e ao bairro São Pedro, onde está localizado o único hospital da cidade, Hospital Monsenhor Horta.



- | | |
|------------------------------------|--|
| ● Casa de Câmara e Cadeia | ● Igreja de Nossa Senhora dos Anjos da Providência |
| ● Igreja de São Francisco de Assis | ● Igreja de São Pedro dos Clérigos |
| ● Igreja de Nossa Senhora do Carmo | ● Hospital Monsenhor Horta |
| ● Colégio Providência | |

Figura 68: Principais edificações existentes na Rua Dom Silvério e sua ligação com o Hospital Monsenhor Horta. Fonte: Google Maps - modificado pela autora em 15 de abril de 2016.

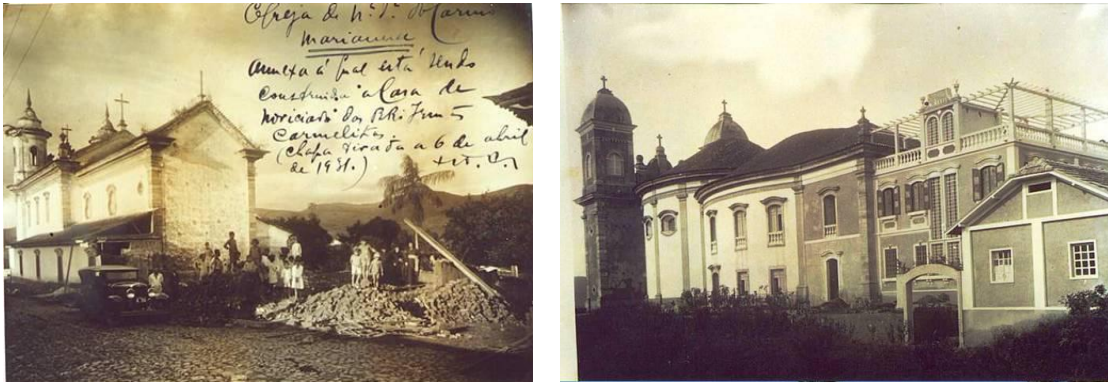


Figura 69 e 70: Rua Dom Silvério. A esquerda, fundo da Igreja do Carmo, ainda não existia a edificação aos fundos. (Sem data). A direita, Igreja São Pedro dos Clérigos vista dos fundos (Década de 1940). Fonte: Autor desconhecido.

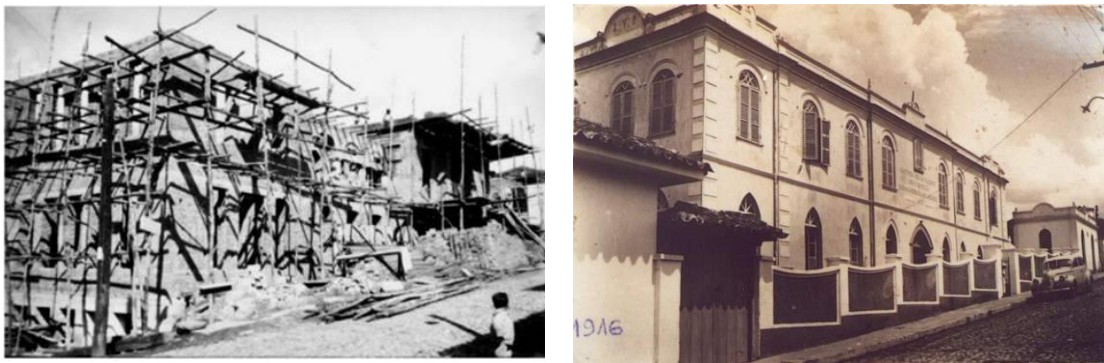


Figura 71 e 72: A esquerda, construção do Colégio Providência (Sem data). A direita, edificação do colégio concluída (Década de 1940). Fonte: Autor desconhecido.

As edificações da Rua Dom Silvério são, em sua maioria, de uso residencial, com exceção das edificações religiosas, do Colégio Providência e sua pousada, bem como da Pousada dos Anjos. A maioria das edificações residenciais possuem apenas um pavimento no nível da rua, porém, abaixo do nível da rua foram construídos mais pavimentos, uma vez que todos os terrenos possuem declive acentuado ao fundo do terreno.



Figura 73 e 74: A esquerda, vista da Rua Dom Silvério próximo a entrada da Rua Silva Jardim. Vista da Igreja do Carmo. A direita, vista da Rua Dom Silvério próximo a entrada da Rua do Seminário. A direita, o Colégio Providência. Fonte: Autora. Março de 2016.



Figura 75 e 76: A esquerda, vista da Rua Dom Silvério próximo a Igreja de Nossa Senhora da Arquiconfraria. A Direita, vista da Rua Dom Silvério próximo a caixa d'água (a esquerda da foto). Ao fundo, Igreja de São Pedro dos Clérigos. Fonte: Autora. Março de 2016.

- Levantamento físico das calçadas e rua:

O calçamento da Rua Dom Silvério é em paralelepípedo em quase toda sua extensão, com exceção do trecho entre a Travessa São Francisco (Praça Minas Gerais) até o acesso à Rua Silva Jardim que possui calçamento de pé de moleque. A largura da Rua Dom Silvério é constante em quase toda sua extensão, possuindo apenas um ponto de estrangulamento, na parte da rua com a esquina com a Rua das Mercês. Em seguida, a rua volta a ter largura próxima ao restante da via.



Figura 77: Calçamento do início da Rua Dom Silvério em pé de moleque. Fonte: Autora. Março de 2016.

Figura 78: Calçamento da Rua Dom Silvério em paralelepípedo. Fonte: Autora. Março de 2016.



As calçadas possuem laje de pedra ou em blocos de pedra, com exceção do passeio da lateral direita da Igreja Nossa Senhora do Carmo e do passeio em frente a caixa d'água próxima a Igreja de São Pedro que é em pé de moleque. A largura das calçadas se mantém constante em toda sua extensão, variando de 1,00m a 1,10m, sendo mais larga apenas no passeio da lateral direita da Igreja Nossa Senhora do Carmo. A altura do passeio também se mantém constante em toda a extensão da via, variando entre 15 a 20 centímetros (Ver Figura 91).

A Rua Dom Silvério apresenta uma diferença em relação a Rua Direita. Por ser uma rua de edificações com uso residencial e com declividade, a calçada possui interrupções na sua continuidade devido as rampas de acesso de veículos que são construídas sobre a calçada e não próximas a borda do passeio, junto ao meio-fio.



Figura 79, 80, 81 e 82: Rampas de acesso a garagem com degraus no passeio em suas laterais.

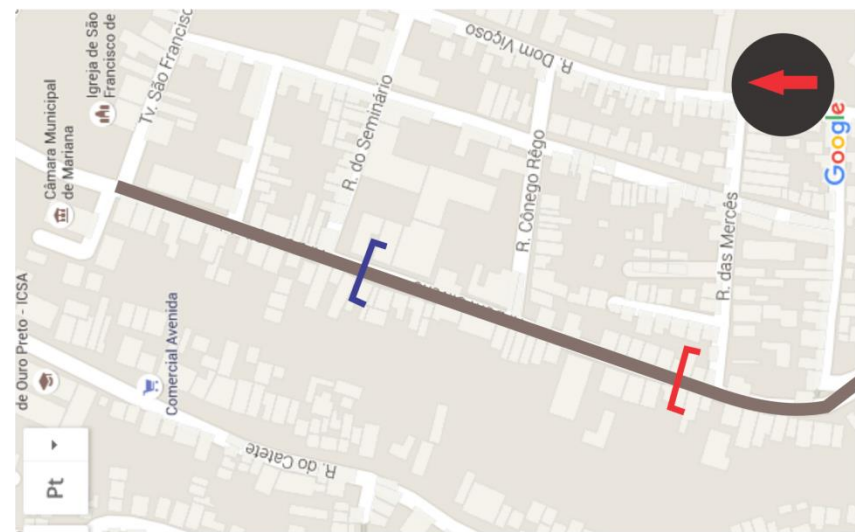
Fonte: Autora. Março de 2016.

Dessa forma, o passeio possui algumas interferências que prejudicam o trânsito de pedestres e, sobretudo, de deficientes físicos. Em relação à acessibilidade, a calçada não possui rampa de acesso ao longo da rua, existindo apenas uma próxima ao Adro da Igreja de São Pedro, e não há faixa de pedestres ou sinalização para travessia desses de forma segura.

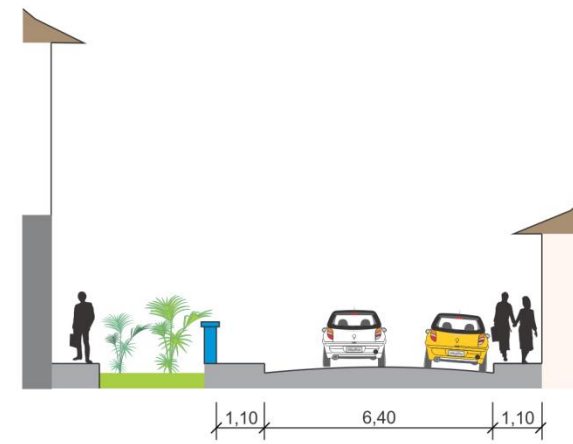


Figura 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89 e 90: Rampas de acesso a garagem com degraus no passeio em suas laterais. A última foto mostra a única rampa para acesso de cadeirantes, próxima ao adro da Igreja de São Pedro. Fonte: Autora. Março de 2016.

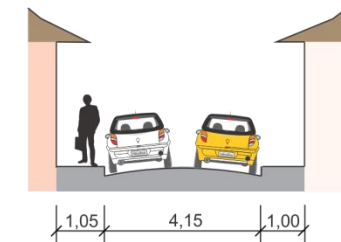
FIGURA 91 -PERFIS RUA DOM SILVÉRIO



Perfil 01
 Perfil 02



Perfil 1 - Ponto da Edificação N°166 (Em frente ao Colégio Providência)



Perfil 2 - Ponto da Edificação N°358 (Acesso a Rua das Mercês)



Calçada de pé de moleque.



Calçada sem obstáculos e com largura constante



Calçada em bloco de pedra com peças faltantes e intervenções em cimento



Passeio em bloco de pedra retangular com algumas peças soltas



Calçada em bloco de pedra retangular



Calçada em bloco de pedra retangular com pedra solta



Calçada em bloco de pedra retangular na porção transitável do passeio e pé de moleque no restante



Calçada com laje de pedra e ao lado com bloco de pedra retangular



Calçada em bloco de pedra recortado



Calçada com bloco de pedra retangular



Passeio em pé de moleque próximo a caixa d'água



Calçada com bloco de pedra retangular e a transição para a com pé de moleque

- Nós de convergência:

A Rua Dom Silvério é uma rua de médio porte (possui em média 6,00 metros de largura), de mão única no trecho da Travessa São Francisco até a Rua das Mercês, sentindo esse o sentido permitido para a via. A rua só se torna mão dupla no trecho da Rua das Mercês até a Igreja de São Pedro dos Clérigos. O único ponto de convergência é no encontro da Rua Dom Silvério com a Rua das Mercês, que recebe o trânsito dos veículos que sobem do centro em direção ao bairro de São Pedro e que descem desse bairro em direção ao centro histórico (Nó 01 – Figura 64).

O cruzamento entre a Travessa São Francisco, Rua Professor Waldemar de Moura Santos e a Rua Dom Silvério, na Praça Minas Gerais, não apresenta conflito normalmente, sendo esse recorrente apenas em datas comemorativas ou eventos promovidos no centro histórico, pois as ruas próximas a Praça Gomes Freire (Jardim) e Praça Cláudio Manoel (Praça da Sé) são fechadas, principalmente nos finais de semana (Nó 02 – Figura 64).

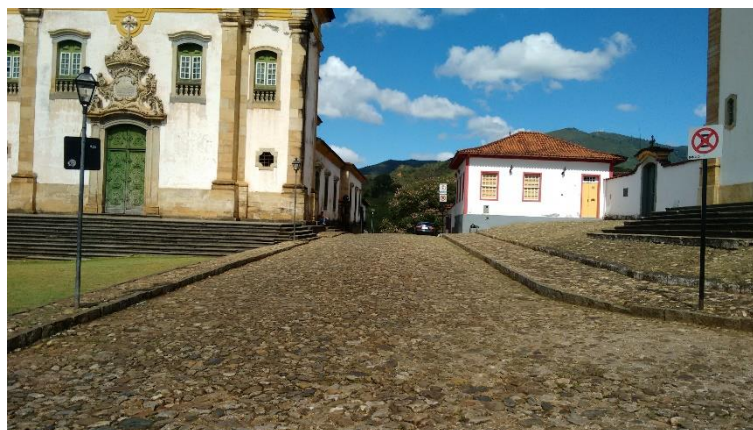
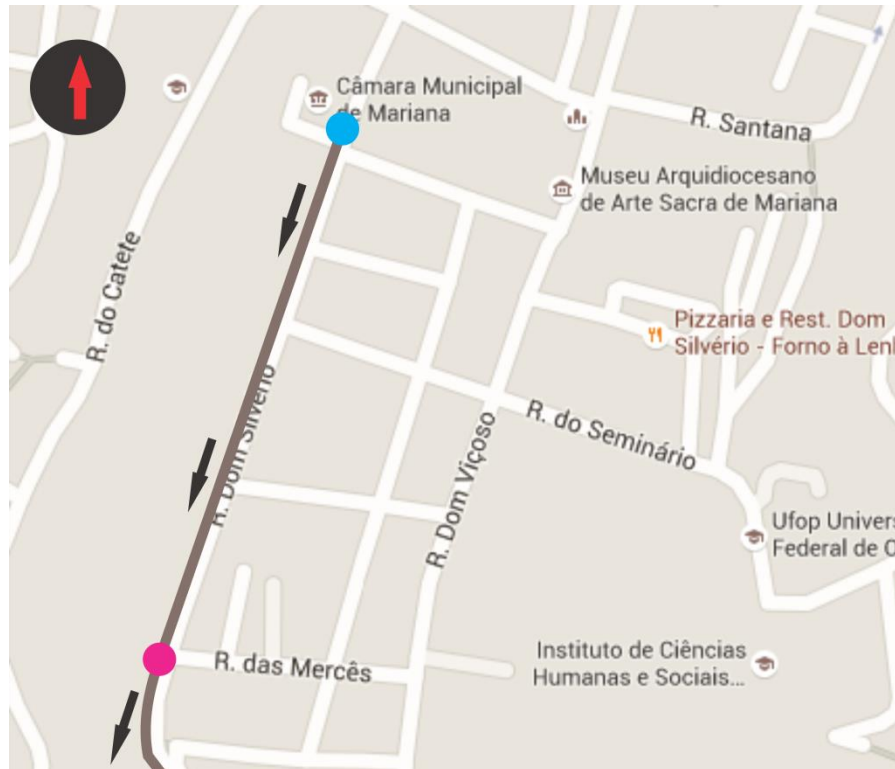


Figura 92 e 93: Na foto da esquerda, cruzamento da Rua Dom Silvério com a Rua das Mercês. Ponto de conflito entre veículos. Na foto da direita, cruzamento da Rua Dom Silvério com a Travessa São Francisco. Fonte: Autora. Março de 2016.






-  Nó 01: congruência com a Rua das Mercês
-  Nó 02: congruência Praça Minas Gerais
-  Sentido trânsito de veículos

Figura 94: Nós de convergência de veículos na Rua Dom Silvério. Fonte: Google Maps – modificado pela autora em 15 de abril de 2016.

- Sinalização:

A Rua Dom Silvério não possui rotativo e permite o estacionamento na sua lateral direita (no sentido do centro para a Igreja de São Pedro). A rua possui alguns pontos de parada rápida e de travessia de crianças. O trecho mais estreito da rua possui estacionamento proibido em contraposição ao trecho mais amplo que permite estacionamento em uma das laterais (direita como dito acima). A rua possui placas de indicação de sentido obrigatório, sendo alterada apenas a partir da Rua das Mercês, onde o sentido muda para mão dupla.



Figura 95, 96, 97 e 98: Placa de parada rápida, placa de proibido parar e estacionar e de mão dupla, placa de travessia de crianças e velocidade permitida e de proibido prosseguir, respectivamente. Fonte: Autora. Março de 2016.

- Equipamentos Urbanos:

A Rua Dom Silvério tem seu início na Praça Minas Gerais que, assim como a Praça da Sé, no início da Rua Direita, é utilizada em eventos promovidos na cidade, tanto pela Igreja, quanto pela comunidade. Além da Praça Minas Gérias, a Rua Dom Silvério possui uma praça de convivência em frente a Igreja de Nossa Senhora dos Anjos da Confraria. A rua possui ainda um Passo, por onde passa as procissões na Semana Santa, e dois chafarizes construídos na época do planejamento do centro histórico que tinham como função abastecer o centro histórico com água potável.



Figura 99: Praça Minas Gerais. Fonte: Autora. Março de 2016.



Figura 100: Espaço de convivência da Igreja da Arquiconfraria. Fonte: Autora. Março de 2016.



Figura 101 e 102: Passo da Rua Dom Silvério. Fonte: Autora. Março de 2016.



Figura 103 e 104: Chafarizes da Rua Dom Silvério. Fonte: Autora. Março de 2016.

- **Rua das Mercês:**

A Rua das Mercês, assim como as outras ruas em análise, foi construída no projeto do arquiteto português José Fernandes Pinto Alpoim no novo traçado urbano da cidade. O nome da rua foi atribuído devido a existência da Igreja das Mercês na rua.

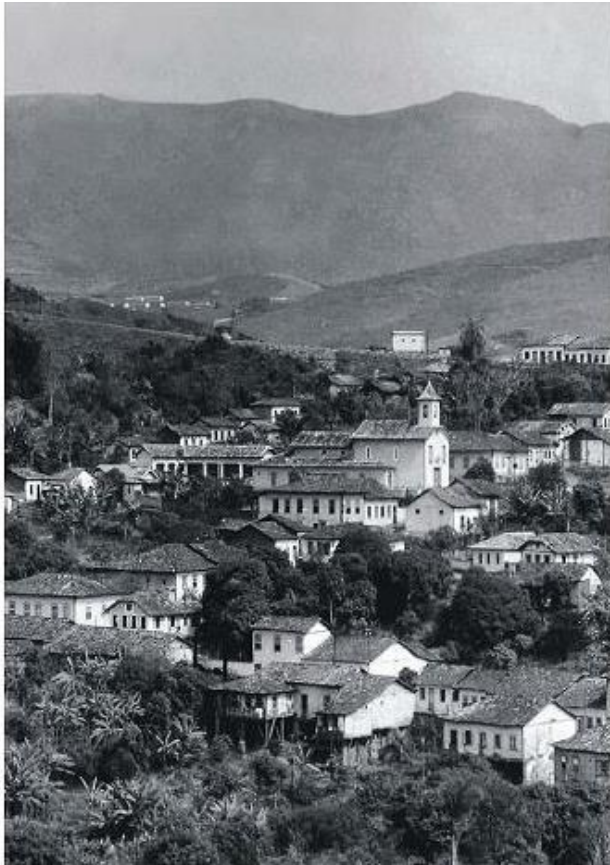


Figura 105: Vista da Rua das Mercês. Fonte: Autor desconhecido (Sem data).



Figura 106: Igreja das Mercês. Fonte: Autora. Março de 2016.

A Rua das Mercês é estritamente residencial, sendo as edificações existentes na rua de um a dois pavimentos. A Rua das Mercês, assim como a Rua do Seminário, a Rua Cônego Rego, Rua Silva Jardim e Travessa São Francisco, são que têm como função interligar as vias principais e mais longas que são as ruas Dom Viçoso, Rua Dom Silvério e Rua Barão de Camargos, sobretudo as duas primeiras. Até o final de 2015 era caracterizada por ser uma rua com pouco movimento, pois era utilizada principalmente por moradores. Com a alteração do trânsito da Rua Dom Silvério, a Rua das Mercês passou a receber o trânsito dos veículos vindo do bairro São Pedro em direção ao centro histórico.

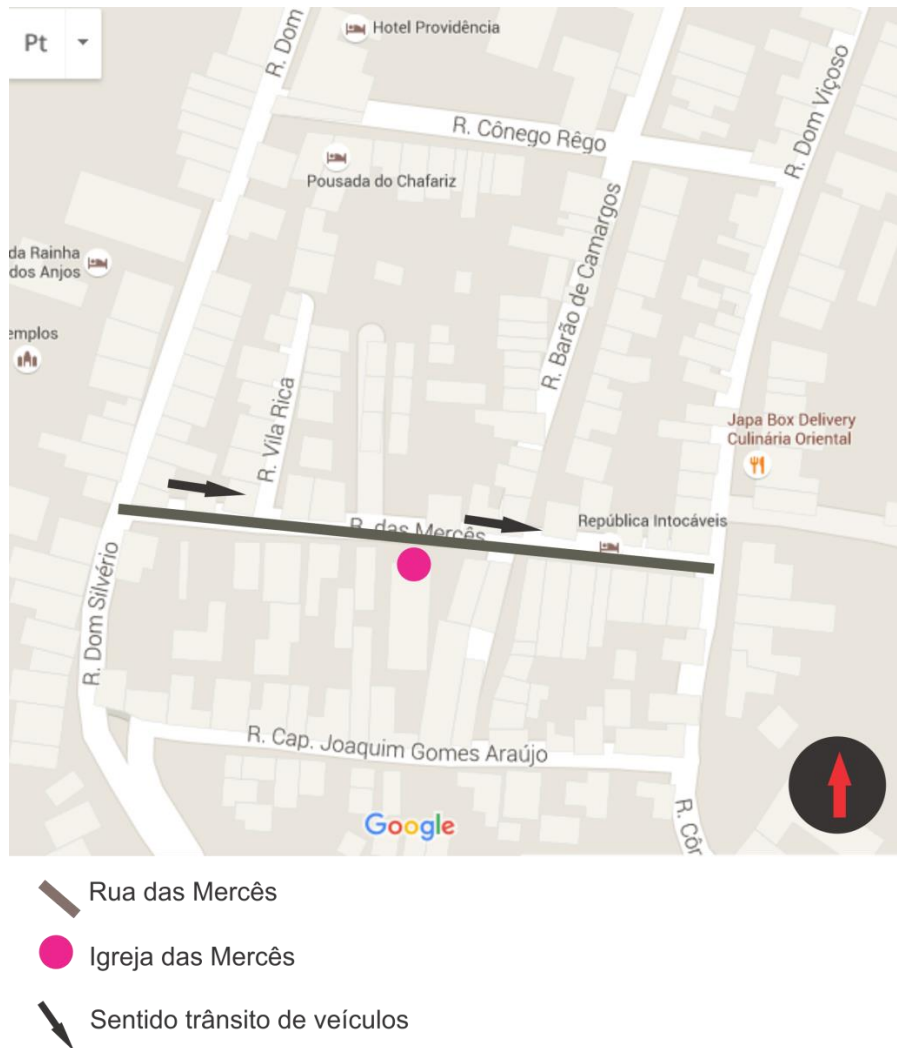


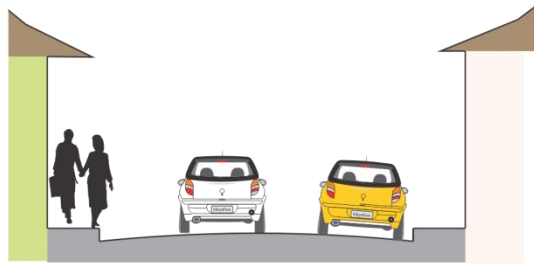
Figura 107: Localização da Rua das Mercês e Igreja das Mercês. Fonte: Autora. Março de 2016.

- Levantamento físico das calçadas e rua:

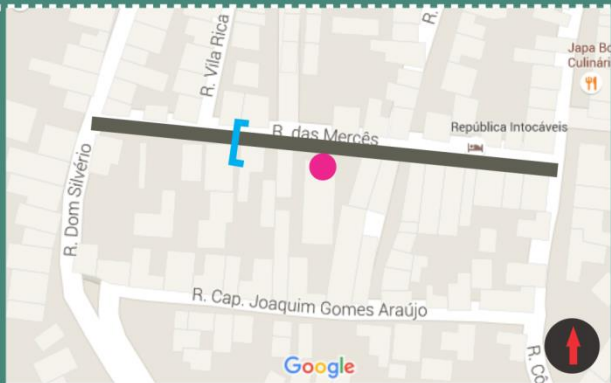
O calçamento da Rua das Mercês é em pé de moleque em toda sua extensão e suas calçadas possuem diversos materiais de acabamento, como bloco de pedras e concreto. A largura da rua é constante em toda sua extensão, assim como suas calçadas que tem medidas variando de 0,80 a 1,00m, poderem as mesmas não seguem um padrão, tendo sua altura variável.

As calçadas possuem muitos obstáculos, desde escadas edificadas sobre o passeio, como degraus e desníveis, o que impossibilita a acessibilidade do passeio. O estado de conservação tanto da rua, como da calçada é ruim.

FIGURA 108 - PERFIL DA RUA DAS MERCÊS



Perfil da Rua das Mercês



- Rua das Mercês
- Igreja das Mercês
- Perfil



Escadas edificadas sobre o passeio, criando obstáculos no passeio



Degraus de escadas edificadas sobre o passeio, criando obstáculos no passeio



Degraus e desníveis no passeio, criando obstáculos e dificultando a passagem de pedestres

- Nós de convergência:

A Rua das Mercês não possui um ponto de convergência no trânsito significativo por não ser uma rua de grande movimento em relação às demais vias que estão interligadas a ela. Embora ela receba o trânsito da Rua Dom Silvério, ela não é utilizada como via obrigatória para nenhuma outra via, e o fato dela dessa íngreme, estreita e com um calçamento ruim, faz com que ela seja utilizada somente quando necessário.

- Sinalização:

A Rua das Mercês é a rua que possui mais placas de sinalização em relação as demais analisadas. Por se tratar de uma rua de passagem de trânsito, sendo utilizada para estacionamento apenas dos moradores, a quantidade de placas utilizadas é enorme. As placas mais utilizadas são as de proibido estacionar e proibido parar e estacionar, o que chama mais atenção é a pouca distância entre as placas. Além dessas placas citadas, são utilizadas também as placas de sentido obrigatório.



Figura 109 e 110: Placa proibido parar e estacionar e placa de sentido (mão dupla e proibido virar à direita). Fonte: Autora. Março de 2016.

- Equipamentos Urbanos:

A Rua das Mercês não possui nenhum equipamento próximo para utilização dos moradores, porém, por estar muito próxima a Rua Dom Silvério e a Igreja de São Pedro dos Clérigos, considera-se que os moradores fazem uso dos equipamentos nelas presentes.



Figura 111 e 112: Vista da Rua das Mercês. Fonte: Autora. Março de 2016.

5.3. Análise da mobilidade urbana no centro histórico de Mariana - MG

Com o intuito de analisar a Mobilidade Urbana em relação aos itens levantados nas três ruas delimitadas do Centro Histórico - Rua Direita, Rua Dom Silvério e Rua das Mercês – foi utilizado como parâmetro de sistematização e fundamentação, objetivando a futura elaboração de diretrizes, a Lei de Mobilidade Urbana, Lei Federal Nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, que define como um dos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana o de contribuir para o acesso universal a cidade. Dessa forma, em seu Artigo 3º, a lei define o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana como sendo “o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do município”.

Com esse intuito, foram escolhidos como base para essa análise os itens definidos como a infraestrutura da mobilidade urbana, Artigo 3º da referida lei, Parágrafo 3º:

- § 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:
- I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;
 - II - estacionamentos;
 - III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
V - sinalização viária e de trânsito;
VI - equipamentos e instalações; e
VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações. (Brasil, Lei Nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012)

Para fundamentar essa análise conforme os itens listados acima, foi considerado ainda o Artigo 5º da mesma lei, bem como os objetivos listados no Artigo 7º, Inciso I ao III, que são de reduzir as desigualdades e promover a inclusão social, promover o acesso aos serviços básicos e equipamento social, proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere a mobilidade e acessibilidade.

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;
II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

- **Rua Direita:**

A Rua Direita é uma via que possui todos os itens definidos no quesito da infraestrutura da mobilidade urbana, com exceção do Inciso III, sobre terminais, estações e demais conexões, pois ônibus e demais veículos do transporte público não transitam pela rua.

Em relação a via, pode-se considerar que a Rua Direita possui boa infraestrutura, apesar de se tratar de uma rua estreita construída no período colonial, porém, essa não possui ciclovia como alternativa para a mobilidade urbana sustentável. Os estacionamentos são ordenados e também estão entre os itens com

boa qualidade, uma vez que além da via possuir uma sinalização de trânsito bem definida, o pagamento de arrecadação e tarifas é regulamentado pelo rotativo e cobrado pelos parquímetros instalados na rua, além disso, ainda há fiscalização para que o sistema seja de fato eficiente.

A sinalização é promovida corretamente pelas diversas placas instaladas na via, que definem o horário de funcionamento do rotativo, bem com os locais permitidos para estacionamento, além das vagas destinadas a idosos e deficientes físicos, sendo os locais de carga e descarga de mercadorias bem sinalizadas, pois se trata de uma rua com uso estritamente comercial no nível térreo de suas edificações.

Porém, ao analisarmos os nós de convergência que ocorrem nos cruzamentos e a questão do trânsito de veículos em detrimento ao de pedestres e ciclistas, conforme a definição do conceito de mobilidade urbana sustentável, podemos perceber que aqueles possuem privilégio em relação a esses. A questão da fruição e uso do espaço urbano e do patrimônio urbano é tratado de forma secundária em relação a mobilidade no centro histórico que fica restrita ao beneficiamento do trânsito de veículos, principalmente por ser uma via de uso comercial, sendo marcada por conflito entre pedestres e veículos.

O material utilizado na calçada torna o percurso de cadeirantes difícil, uma vez que existem pedras soltas, buracos ocasionados pela falta de manutenção e não foi feita a recolocação das pedras faltantes. Além disso, os tabuados de madeira colocados sobre o passeio diminuem a área transitável que segundo NBR 9050 deve ser de no mínimo 1,20m e se configuram como obstáculos. As esquinas não possuem rampa de acesso ao passeio e não há diferenciação o calçamento da via de paralelepípedo sinalizando uma faixa de pedestres para que a travessia seja realizada de forma segura.

Os equipamentos e instalações existentes, Praça Minas Gerais e Passo da Rua Direita contribuem para fruição e vivência do patrimônio e do espaço público.

- **Rua Dom Silvério:**

A Rua Dom Silvério difere-se da Rua Direita em relação ao uso, pois é uma rua residencial, com exceção do Colégio Providência e sua pousada, a Pousada dos Anjos e

a Igreja de Nossa Senhora dos Anjos da Providencia e a Igreja do Carmo no seu início. Além disso, difere-se também em relação ao estacionamento que é permitido em alguns trechos da rua sem a cobrança do rotativo, fato que se supõe ser devido ao uso da edificação ser residencial e as edificações coloniais não possuir vagas de garagem para os veículos.

Em relação a via, pode-se considerar que a Rua Dom Silvério, assim como a Rua Direita, possui boa infraestrutura, apesar de se trata de uma rua construída no período colonial, porém, essa também não possui ciclovia como alternativa para a mobilidade urbana sustentável.

Os estacionamentos, como já dito, embora não sejam realizados através do rotativo, são ordenados e também estão entre os itens com boa qualidade, uma vez que possuem uma sinalização de trânsito bem definida, sendo realizados através das placas instaladas na via, os locais permitidos para estacionamento, o sentido obrigatório da rua e o sentido da mão da rua, além de indicar à travessia de crianças visto a existência do Colégio Providência.

Porém, ao analisarmos os nós de convergência que ocorrem nos cruzamentos podemos perceber que o conflito foi originado em função da alteração do trânsito o que acarretou no aumento de veículos na Rua das Mercês. Embora tenha motivado a congruência no cruzamento dessas vias, a mudança foi importante por ter sido realizada no ponto de estreitamento da via. Por ser uma via situada em uma região residencial, os pedestres têm a possibilidade de usufruir do patrimônio e utilizar a via mais tranquilamente do que na Rua Direita que é marcada por conflito entre pedestres e veículos.

No que tange a questão da acessibilidade, a Rua Dom Silvério apresenta as mesmas características da Rua Direita que foram construídas no período colonial, sendo a mobilidade pouco abordada assim como a questão do trânsito de pedestres, uma vez que as calçadas não foram readequadas para o uso de pessoas com deficiência e capacidade motora reduzida. O material utilizado na calçada também torna o percurso de pessoas com mobilidade reduzida ou portadoras de deficiência difícil, porém, menos que na Rua Direita que possui um número de usuários utilizando aquele espaço urbano muito maior que a Rua Dom Silvério principalmente em decorrência do uso comercial.

Assim como a Rua Direita, existem pedras soltas e buracos ocasionados pela falta de manutenção. As esquinas não possuem rampa de acesso ao passeio e não há diferenciação o calçamento da via de paralelepípedo sinalizando uma faixa de pedestres para que a travessia seja realizada de forma segura. Além disso, alguns trechos da calçada são em pé de moleque, o que não permite a passagem de cadeirantes, embora o passeio do lado oposto seja de melhor trânsito, e há no passeio de degraus ocasionados pelas rampas de acesso de veículos executadas ocupando toda a largura da calçada e não somente junto a borda do passeio (meio-fio) como deveriam. A Rua Dom Silvério possui uma rampa de acesso ao passeio próximo a Igreja de São Pedro, o que permite o acesso ao adro e espaço de vivência existente à frente da igreja.

A Rua Dom Silvério é a única das três ruas analisadas que possuem espaços públicos de permanência, como o espaço de convivência a do adro da Igreja de São Pedro e em frente a Igreja de Nossa Senhora dos Anjos da Arquiconfraria. Além desses, há a Praça Minas Gerais que é espaço de contemplação das igrejas das Ordens Terceiras, a Igreja de Nossa Senhora do Carmo e a Igreja de São Francisco de Assis, os chafarizes e o Passo com sua importância histórica e religiosa para a cidade.

- **Rua das Mercês:**

A Rua das Mercês é a rua que possui a mobilidade e acessibilidade de forma mais restrita. Ao delimitar o espaço a ser analisado, a Rua das Mercês foi escolhida justamente por se diferenciar das demais ruas no que diz respeito a classificação, uma vez que as outras vias são consideradas vias principais (coletoras) que interligam o centro histórico aos bairros da cidade e devido a sua importância histórica. A Rua das Mercês, assim como a Rua do Seminário, a Rua Cônego Rego, Rua Silva Jardim e Travessa São Francisco, são ruas do centro histórico estritamente residenciais que têm como função interligar as vias principais e mais longas que são as ruas Dom Viçoso, Rua Dom Silvério e Rua Barão de Camargos, sobretudo as duas primeiras. Dessa forma, a Rua das Mercês sempre foi tratada de forma secundária por ser uma via local.

Em relação aos itens definidos no quesito da infraestrutura da mobilidade urbana, a Rua das Mercês não se enquadra em praticamente nenhum deles, se

inserindo apenas nos Incisos I, II e V, no que se refere as vias e demais logradouros públicos, estacionamentos e sinalização viária e de trânsito. Diferente das outras ruas analisadas, a Rua das Mercês não possui boa infraestrutura uma vez que seu calçamento se encontra em condições ruins com afundamento de algumas partes da rua e pedras soltas ou faltantes.

A via não apresenta outras formas de circulação com ciclovias e por ser uma via estreita, não seria possível a execução de uma, pois sua caixa transitável é suficiente para a passagem de um veículo, considerando que o estacionamento é permitido na lateral direita em alguns trechos da rua. No entanto, caso a rua fosse proibida para o trânsito de veículos, novas formas de circulação poderiam ser propostas, como a ciclovia por exemplo.

A sinalização de trânsito é recente na via, sendo colocada no final do ano de 2015. Embora sua intenção seja de sinalizar corretamente a via, o excesso de placas utilizadas causa um impacto visual considerável, principalmente quando analisado do ponto de vista do patrimônio e da ambiência do centro histórico, o que compromete a fruição desse. Em relação a fruição do patrimônio, podemos considerar que essa tem seu potencial de contemplação reduzido, pois a má conservação da via e da calçada impedem que os pedestres e motoristas transitem de forma segura pela rua, o que requer que o trânsito nessa seja feita com atenção a fim de se evitar acidentes.

No que tange a questão da acessibilidade, a Rua das Mercês não possui praticamente nenhuma, visto que suas calçadas estão em péssimas condições de uso e cheia de obstáculos em toda sua extensão, como degraus, escadas, postes e placas de sinalização, incapazes de garantir e promover a circulação segura de pessoas, não sendo possível a passagem de cadeirantes. Além disso, a rua não possui nenhum equipamento urbano, sendo o equipamento mais próximo o espaço de convivência no adro da Igreja de São Pedro e em frente a Igreja de Nossa Senhora dos Anjos da Arquiconfraria.

5.3.1 . Conclusão da análise da mobilidade urbana no centro histórico de Mariana

O Centro Histórico de Marina/ MG é um importante exemplar do planejamento urbano do Período Colonial brasileiro. Após realizado o levantamento e análise das ruas delimitadas como amostragem das ruas planejadas na época colonial, podemos concluir que as principais vias, Rua Direita e Rua Dom Silvério, se encontram com boa parte dos itens descritos no que se refere a infraestrutura da mobilidade urbana, conforme Lei Federal Nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012.

No entanto, podemos analisar que a Rua Direita apresenta sérios problemas de excesso de fluxos, uma vez que o uso do pedestre fica restrito ao passeio e que os veículos fazem uma maior utilização do espaço público. Além disso, a acessibilidade não foi contemplada e inserida nas calçadas, mesmo após a vigência da Lei Federal Nº 10.048 de 08 de novembro de 2000 que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, assim como a Rua Dom Silvério e a Rua das Mercês.

Dessa forma, uma solução seria a readequação dos passeios dessas ruas de forma que os mesmos sejam acessíveis. Para isso, deve ser realizada a manutenção das calçadas e a construção de rampas de acesso junto às esquinas e retirada das rampas de veículos que ocupam toda a largura da calçada, devendo ser adaptadas para que estejam junto ao meio-fio do passeio, bem como a diferenciação do calçamento ou elevação de passarelas a fim de demarcar uma faixa para travessia de pedestres. No caso da Rua Direita, outra solução que poderia contribuir com o uso do espaço seria o fechamento da via para a passagem de veículos, o que possibilitaria que os pedestres usufríssem de maneira mais segura do patrimônio e do espaço público.

A Rua das Mercês é a rua que possui mais problemas relacionados à mobilidade e acessibilidade. Para a utilização da rua pelos pedestres, e não só de veículos, como também é necessário que sejam realizadas obras para readequação das vias e do passeio, sendo necessário ainda que seja revista a sinalização de forma que crie menos impacto visual ao patrimônio cultural e entorno.

A realização das readequações acima citadas é uma proposta para melhoria das condições de uso do espaço público de forma a garantir a vivencia e utilização desse

espaço pelos usuários que dele fazem uso, além de garantir a devida fruição e ambiência do patrimônio histórico cultural. Porém, para que haja medidas efetivas para intervenções que de fato promovam melhorias não só no centro histórico, como em todo o território do município de Mariana, é necessário que seja realizado um Plano de Mobilidade Municipal elaborado a partir de um estudo detalhado da situação existentes atualmente na cidade com diretrizes que levem em conta as especificidades de cada espaço urbano.

CAPÍTULO 6– CONSIDERAÇÕES FINAIS

A discussão realizada ao longo desse trabalho permite visualizar a importância da mobilidade urbana no que tange o planejamento urbano das cidades contemporâneas têm adquirido no cenário atual, principalmente no que se refere à fruição do patrimônio e vivência do espaço urbano. O espaço urbano deve ser pensado de maneira a qualificar esses espaços proporcionando convívios para que se possa usufruir das ambiências e vivências urbanas, uma vez que as cidades devem ser pensadas para ser vividas e não apenas percorridas, ou seja, como lugares de permanência dotados de conteúdos históricos e afetivos, através de espaços de convivência bem tratados e valorização de suas paisagens.

Para que isso ocorra é necessário compreender quais são os setores que formam as cidades, reconhecendo suas identidades e funções urbanas, principalmente das áreas centrais responsáveis pelos papéis de convergência, assim, planejar a mobilidade urbana nesse contexto, é tratar as cidades não só como meros espaços de deslocamentos, mas como cenários e espaços de permanência e não só como mero espaço de passagem de veículos.

As questões ligadas à mobilidade se tornam fundamentais para os planos de revitalização das áreas centrais, sobretudo aquelas com valor histórico e cultural, uma vez que o crescimento das cidades exige maiores demandas de mobilidade, sendo necessária a adoção de políticas de planejamento urbano condizentes com os objetivos de preservação dessas áreas. Assim, a fruição do espaço urbano nas áreas históricas deve propor alternativas de percursos no interior dos centros históricos.

Dessa forma, a realização de obras de infraestrutura e a instalação de equipamentos urbanos, com alargamentos e ampliações de calçadas, criação de ciclovias, mudanças de pavimentações, inversões de sentidos de trânsito, criação de vias exclusivas de pedestres, vagas de estacionamentos, pontos de táxi ou de ônibus, podem criar ambientes favoráveis ao usufruto do patrimônio.

A partir de levantamentos realizados no centro histórico na cidade de Mariana, podemos perceber que a cidade deve ser pensada e planejada de forma a garantir melhor uso dos seus espaços. Para isso, é necessário a elaboração de um Plano

Municipal de Mobilidade Urbana que considere as especificidades desses centros em relação a preservação do patrimônio e usufruto de seu espaço, de maneira a promover a mobilidade e acessibilidade dos usuários que dela utilizam. Assim, percebe-se que o papel dos gestores de forma consciente se faz extremamente importante no que diz respeito a qualidade do espaço urbano de forma a criar legislações que sejam capazes de fazer uma cidade ordenada que preserve sua história e permita uma vivência de fato daqueles que nela vivem.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. 2015. 148 p. Disponível em:<

http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_imagens-filefield-description%5D_164.pdf>. Acessado em: 17 de nov. 2015.

BOARETO, Renato. **A mobilidade urbana sustentável**. Revista dos Transportes Públicos – ANTP, ano 25, 3º trimestre, 2003, p. 45-56. Disponível em :< http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmdocument/2013/01/10/15fbd5eb-f6f4-4d95-b4c4-6aad9c1d7881.pdf>. Acessado em: 10 de abril. 2016.

BRASIL. Decreto-Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937. **Diário oficial República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 16 de jul. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0025.htm> Acesso em: 09 de abr. 2016.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. **Diário oficial República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 16 de jul. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm > Acesso em: 03 de mar. 2016.

BRASIL. **Decreto no 5.296, de 02 de dezembro de 2004**. Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 03 dez. 2004.

BRASIL. Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN. **Arquivo Noronha Santos – Livro de Belas Artes, Inscrição 062**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/ans>>. Acessado em: 17 de nov. 2015.

BRASIL. **Lei no 10.048, de 08 de novembro de 2000**. Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 09 set. 2000.

BRASIL. **Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os Artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 11 set. 2001.

BRASIL. **Lei no 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 20 dez. 2000.

BRASIL. **Lei no 12.587, de 03 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 04 jan. 2012.

CAMARGO, Haroldo Leitão. **Patrimônio Histórico e Cultural**. São Paulo: Aleph, 2002. 99 p.

CARVALHO, Celso Santos; ROSSBACH, Ana Claudia. **O Estatuto da Cidade: comentado**. São Paulo: Ministério das Cidades: Aliança das Cidades, 2010. 120 p. Disponível em:

<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/PlanelamentoUrbano/EstatutoComentado_Portugues.pdf>. Acessado em: 03 de mar. 2016.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Casa de Câmara e Cadeia: a recuperação de um patrimônio nacional**. Belo Horizonte: IEDS, 2012. 260 p.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Patrimônio Cultural: Conceitos, Políticas, Instrumentos**. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: IEDS, 2009. 379 p.

CHOAY, Françoise. **A Alegoria do Patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade: Ed. UNESP, 2006. 282p.

CONSELHO CULTURAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE MARIANA – COMPAT. Disponível em: < <http://www.conselho-patrimonio-cultural-mariana.org/>>. Acessado em: 15 de nov. 2015.

CYMBALISTA, Renato; CARDOSO, Patrícia. **O Plano Diretor de Mariana-MG: a difícil articulação entre planejamento urbano, patrimônio histórico e atores políticos**. In: I Congresso Brasileiro de Direito Urbanístico, São Francisco, São Paulo, 2006. Disponível em: < http://polis.org.br/wp-content/uploads/o_plano_Diretor_mariana.pdf>. Acessado em: 15 de nov. 2015.

FONSECA, Cláudia Damasceno. **Mariana: gênese e transformação de uma paisagem cultural**. [Dissertação de Mestrado]. Instituto de Geociências. Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte: 1995. 200 p.

FRENTE NACIONAL DE PREFEITOS – FNP. **A nova mobilidade urbana para a sua cidade: transporte público de qualidade**. Brasília. 2012. 40 p. Disponível em: <http://www7.fau.usp.br/arquivos/disciplinas/au/aup0278/Bibliografia_Complementar/Ae04-2015.04.23-fnp-cartilha_Nova_Mobilidade_Urbana.pdf>. Acessado em: 10 de abri. 2016.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Editora Atlas S. A., 2010.

HARVEY, David. Espaço Urbano na “Aldeia Global”: Reflexões sobre a condição urbana do capitalismo no final do século XX. **Caderno arquitetura urbana, Belo Horizonte**, n.4, p. 171-189, maio 1996.

HOUAISS, Antônio. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2001.

KAWAGUTI, Luís. **Estudo coloca São Paulo à frente de Nova York em qualidade de mobilidade urbana**. BBC do Brasil, Londres, 2014, no. 2014. Disponível em: <http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2014/11/141125_estudo_mobilidade_lk>. Acessado em: 15 de nov. 2015.

LEMOS, Carlos A. C. **O que é patrimônio histórico**. 5. Ed. São Paulo: Brasiliense, 2006.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Disponível em: <[HTTP://www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)>. Acessado em: 17 de nov. 2010.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. **Carta de Atenas 1931**- Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>>. Acesso em: 25 de fev. 2016.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. **Carta de Brasília 2010**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>>. Acesso em: 25 de fev. 2016.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL –IPHAN. **Carta de Petrópolis 1987**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>>. Acesso em: 25 de fev. de 2016.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. **Carta de Veneza 1964** - Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>>. Acesso em: 25 de fev. 2016.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. **Carta de Washington 1986**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>>. Acesso em: 25 de fev. 2016.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. **Declaração de Amsterdã 1975**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>>. Acesso em: 25 de fev. 2016.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. **Declaração de Nairóbi 1982**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>>. Acesso em: 25 de fev. 2016.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. **Normas de Quito 1967**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>>. Acesso em: 25 de fev. 2016.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. **Caderno Técnico 9 - Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos** / organização de Sandra Bernardes Ribeiro. – Brasília: Iphan, 2014. 120 p.

INSTITUTO DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN. **Guia dos Bens Móveis e Imóveis Inscritos no Livro de Tombo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional 1938-2009**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=1356>>. Acessado em: 17 de Nov. 2015.

INSTITUTO ESTADUAL DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO – IEPHA. **Sobre cultura e patrimônio cultural.** Disponível em: < <http://www.iepha.mg.gov.br/sobre-cultura-e-patrimonio-cultural>>. Acesso em: 07 de mar. 2016.

MAGAGNIN, Renata Cardoso; SILVA, Antônio Nélon Rodrigues da. **A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana.** Revista TRANSPORTES, volume XVI, número 1, 2008. 25-35 p.

MARIANA-MG. **Lei Complementar Nº 016 de 02 de janeiro de 2004.** Institui o Plano Diretor Urbano e Ambiental de Mariana e dá outras providências.

MARIANA-MG. **Lei Complementar Nº 143 de 14 de novembro de 2014.** Altera disposições da Lei Complementar Nº 016 de 02 de janeiro de 2004 - Plano Diretor Urbano e Ambiental do Município de Mariana.

MINISTÉRIO DAS CIDADES -SECRETÁRIA NACIONAL DE TRANSPORTES E MOBILIDADE URBANA – SEMOB. **Construindo a cidade acessível.** Brasil acessível programa brasileiro de acessibilidade urbana. Brasília: s/d. 170 p. Disponível em:<<http://www.capacidades.gov.br/media/doc/acervo/61263933bbacda56ff99bc44944bca4f.pdf>>. Acessado em: 10 de abri. 2016.

MINISTÉRIO DAS CIDADES - SECRETÁRIA NACIONAL DE TRANSPORTES E MOBILIDADE URBANA – SEMOB. **Implementação do Decreto nº 5.296/04 para a construção da cidade acessível.** Brasil acessível programa brasileiro de acessibilidade urbana. Brasília: s/d. 114 p. Disponível em:<<http://www.capacidades.gov.br/media/doc/acervo/6d0e7737fb7243c87cf61f21c90a79cc.pdf>>. Acessado em: 15 de nov. 2015.

MINISTÉRIO DAS CIDADES - SECRETÁRIA NACIONAL DE TRANSPORTES E MOBILIDADE URBANA – SEMOB. **Política Nacional de Mobilidade Urbana: Cartilha Lei nº 12.587/2012.** Brasil acessível programa brasileiro de acessibilidade urbana. Brasília:

2013. 37 p. Disponível em: <<http://www.capacidades.gov.br/media/doc/acervo/61cac65391194d4e8efa1bb24ac34eac.pdf>>. Acessado em: 15 de nov. 2015.

MINISTÉRIO DAS CIDADES - SECRETÁRIA NACIONAL DE TRANSPORTES E MOBILIDADE URBANA – SEMOB. **PlanMob – Caderno de referência para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.** Brasília: s.d. 238 p. Disponível em: <<http://www.capacidades.gov.br/media/doc/acervo/d706aeb94ea696a5d9f303898f759038.pdf>>. Acessado em: 15 de nov. 2015.

MINISTÉRIO DAS CIDADES - SECRETÁRIA NACIONAL DE TRANSPORTES E MOBILIDADE URBANA – SEMOB. **Política nacional de mobilidade urbana sustentável.** Cadernos MCidades Mobilidade Urbana. Brasília: 2014. 72 p. Disponível em: <<http://www.capacidades.gov.br/media/doc/acervo/5a1566905bdf787cb0385521af19a938.pdf>>. Acessado em: 10 de abri. 2016.

PAIVA, Carlos Magno de Souza; MIRANDA, Marcos Paulo de Souza. **Direito do patrimônio cultural: compêndio da legislação brasileira.** Ouro Preto: UFOP, 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MARIANA – PMT. **Dossiê de tombamento do núcleo histórico urbano de Mariana/MG.** Mariana: 2010. 170 p. Disponível em: <<http://www.conselho-patrimonio-cultural-mariana.org/>>. Acessado em: 10 de abri. 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MARIANA - PMT. Disponível em: <<http://prefeitura2014.pmmariana.com.br/>>. Acessado em: 15 de nov. 2015.

SOARES, Ciane Gualberto Feitosa. **Acessibilidade ao Patrimônio Cultural: políticas públicas e desenvolvimento sustentável.** (Dissertação de mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Brasília, 2003.

XAVIER, Tatiana Paiva. **A questão do patrimônio em cidades recentes: uma proposta de reabilitação em Timóteo-MG.** (Monografia). Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Viçosa. Viçosa, 2011.

VASCONCELOS, Eduardo A. **Transporte urbano, espaço e equidade.** FAPESP, São Paulo, 1996.