

MOBILIDADE, QUALIDADE E PRESERVAÇÃO DAS CALÇADAS NO BAIRRO FUNDINHO EM UBERLÂNDIA E R. SÃO JOSÉ EM OURO PRETO - MG

Alessiane Silva Justino ¹

Beatriz Ribeiro Soares ²

RESUMO

A mobilidade urbana é um conceito muito discutido nos dias atuais, visto que as cidades crescem cada vez mais, e muitas vezes esse processo ocorre sem planejamento. Deste modo o presente artigo tem como objetivo principal realizar uma análise das condições atuais das calçadas no bairro Fundinho em Uberlândia, além de apresentar um modelo de revitalização de calçadas, tendo como exemplo a Rua São José no centro histórico de Ouro Preto –MG. O caminho metodológico seguido foi pautado, em primeiro momento na revisão bibliográfica acerca dos principais conceitos que norteiam a pesquisa, para tal propósito foram utilizados sites de órgãos públicos como a Prefeitura Municipal de Uberlândia e de Ouro Preto, o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), livros, artigos, dissertações. Após o entendimento destes foi realizada uma visita a campo no bairro Fundinho, com observação e realização de um registro fotográfico. Em relação aos resultados, fica evidente que as calçadas do bairro Fundinho em sua maioria necessitam de intervenções para melhoria de sua mobilidade urbana. Há de se ressaltar também que existem bons exemplos do diálogo entre a preservação dos centros históricos e intervenções para a melhoria na mobilidade urbana de seus usuários, como apresentado o caso da Rua São José em Ouro Preto (MG).

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade Urbana. Centros Históricos. Fundinho.

MOBILITY, QUALITY AND PRESERVATION OF SIDEWALKS NEIGHBOURHOOD FUNDINHO IN UBERLÂNDIA AND R. SÃO JOSÉ EM OURO PRETO - MG

¹ Geógrafa, Mestranda em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Uberlândia. alesseiane.geoufu@yahoo.com.br;

² Profª . Drª. Do Instituto de Geografia e do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Uberlândia, brsoares@ufu.br;

ABSTRACT

Urban mobility is a concept much discussed today, as cities grow increasingly, and often this process takes place without planning. Thus the present article is to have the main objective to make an analysis of the current condition of the sidewalks in Fundinho district of Uberlândia, in addition to presenting a model of revitalization sidewalks, taking the example of St. Joseph Street in the historic center of Ouro Preto-MG. The methodological approach followed was marked in the first time in the literature review on the main concepts that guide the search for that purpose have been used by public bodies sites such as Uberlândia City Hall and Ouro Preto, the IPHAN (Historical Heritage Institute and Artistic), books, articles, dissertations. After the understanding of these was carried out a visit to the field Fundinho neighborhood, observing and conducting a photographic record. It is evident that the sidewalks of the neighborhood Fundinho mostly require interventions to improve their urban mobility. One must also point out that there are good examples of dialogue between the preservation of historic centers and interventions to improve the urban mobility of its members, as shown in the case of St. Joseph Street in Ouro Preto (MG).

KEYWORDS: Urban Mobility. Historic Centres. Fundinho.

MOVILIDAD, CALIDAD Y CONSERVACIÓN DE ACERAS BARRIO FUNDINHO EN UBERLÂNDIA Y R. SÃO JOSÉ EM OURO PRETO - MG

RESUMEN

La movilidad urbana es un concepto muy discutido hoy en día, ya que las ciudades crecen cada vez más, ya menudo este proceso se lleva a cabo sin planificación. Así, el presente artículo es que el objetivo principal de hacer un análisis de la condición actual de las aceras en el distrito fundinho de Uberlândia, además de presentar un modelo de aceras de revitalización, tomando el ejemplo de San José de la calle en el centro histórico de Ouro Preto-MG. El enfoque metodológico seguido fue marcado en la primera vez en la revisión de la literatura sobre los principales conceptos que orientan la búsqueda de ese objetivo se han utilizado por sitios públicos cuerpos como Uberlândia Ayuntamiento y Ouro Preto, el (Instituto del Patrimonio Histórico y IPHAN Artístico), libros, artículos, tesis. Después de la comprensión de éstos se llevó a cabo una visita al campo de barrio fundinho, la observación y la realización de un registro fotográfico. Es evidente que las aceras del barrio fundinho su mayoría requieren intervenciones para mejorar su movilidad urbana. También hay que señalar que existen buenos ejemplos de diálogo entre la preservación de los centros históricos y las intervenciones para mejorar la movilidad urbana de sus miembros, como se muestra en el caso de San José de la calle en Ouro Preto (MG).

PALABRAS CLAVE: la movilidad urbana. Centros Históricos. Fundinho.

INTRODUÇÃO

Um dos grandes problemas que as cidades contemporâneas vem enfrentando, nos últimos anos está relacionado a mobilidade urbana, no que refere a questão do deslocamento de pessoas, bens e mercadorias. É nítido que cada vez mais as pessoas estão utilizando o automóvel para realizar suas atividades no dia-a-dia, e este aumento no uso de veículos individuais acabam por gerar nas cidades problemas como congestionamento, poluição atmosférica, aumento no número de acidentes de trânsito, muitas vezes envolvendo pedestres.

As calçadas possuem papel fundamental para uma segura mobilidade urbana, visto que são nestes espaços que todas as pessoas se deslocam para realizar seus afazeres cotidianos, nesse contexto é válido ressaltar que mesmo os condutores de automóveis, motocicletas, bicicletas, se tornam pedestres e utilizam das calçadas.

De acordo com Aguiar (2003), as calçadas são vias destinadas aos pedestres, que constituem uma parcela importante do espaço público que integram a infraestrutura viária da cidade. Por este motivo, a análise de sua qualidade deve atender as necessidades dos vários usuários, desde pessoas fisicamente aptas até pessoas com dificuldades de locomoção, que usam cadeira de rodas, muletas, carinho de bebê, além dos idosos, que também necessitam de calçadas que lhes ofereçam um segura e tranquila mobilidade.

A acessibilidade possui papel fundamental quando o tema é garantir a completa mobilidade dos usuários, e para que tal propósito seja alcançado as calçadas devem possuir características em sua infraestrutura como: acessibilidade, largura adequada, fluidez, continuidade, segurança, espaço de socialização e desenho da paisagem, de acordo com o Guia Prático para Construção de Calçadas (2007).

Segundo o IPHAN (2014), para que tenhamos acessibilidade no ambiente físico das cidades é necessário eliminar barreiras e adotar o desenho universal, ou

seja, projetar pensando em todos os usuários, respeitando as diferenças entre as pessoas. Para isso, projetos e obras devem inserir soluções de caráter universal, como guias rebaixadas e rampas nas travessias, em substituição a degraus, calçadas com larguras adequadas para atender aos que carregam carrinhos de bebê ou de compras e às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade.

As áreas destinadas a centros históricos são espaços onde é possível conhecer e usufruir do patrimônio cultural, proporcionando ao usuário um deslocamento fácil, seguro, possibilitando a permanência de sua fluidez. Os centros históricos devem permitir o usufruto do espaço público e do patrimônio, garantindo o direito constitucional à cidade e à cultura, assim é essencial calçadas em boas condições .

O centro histórico de uma cidade, é considerada a área mais antiga, ou seja, é o núcleo de origem de um aglomerado urbano, e que com o tempo se expande para regiões mais periféricas, assim devido a este valor histórico e a suas características deve-se implicar todo um conjunto de regras tendentes a sua conservação, valorização, bem como a melhorias voltadas a sua infraestrutura.

É evidente que nas áreas urbanas onde estão localizados os centros históricos, alguns problemas como questões relacionadas a mobilidade urbana e a acessibilidade ainda necessitam de soluções, como a topografia acentuada, calçadas e ruas estreitas, intenso trânsito de veículos falta de sinalização, entre outros. Todas estas características dos centros históricos são explicados devido a origem das cidades que muitas das vezes não possuem planejamento no seu surgimento.

De acordo com IPHAN (2014), as intervenções nos centros históricos devem ser executadas com cuidado, para que não haja nenhum tipo de modificação no patrimônio cultural. Segundo Soares (2003), as intervenções que promovem a acessibilidade não devem ser enfocadas como problemas a serem resolvidos, mas como uma qualificação do ambiente e o reconhecimento de um objetivo social a ser alcançado.

As calçadas são um dos principais focos, quando se fala em propostas de revitalização em centros históricos, com um ambiente mais adequado para a caminhada dos pedestres. Assim de acordo com a ABNT, toda calçada deve possuir três faixas para que os usuários possam se deslocar sendo a faixa livre destinada exclusivamente a circulação de pedestres. A faixa de serviço para a construção de rampas de acesso e mobiliário urbano. E por último a faixa de acesso sendo aquela em frente ao imóvel para o mobiliário móvel como mesas de bar, desde que não impeçam o acesso aos imóveis.

OBJETIVO

Nesse cenário, o presente artigo tem como objetivo principal realizar uma análise das condições atuais das calçadas no bairro Fundinho em Uberlândia, buscando identificar quais elementos as compõem e como estes contribuem para a mobilidade urbana da população que utiliza o centro histórico da cidade, e apresentar como exemplo um modelo de revitalização de calçadas, na rua São José no centro histórico de Ouro Preto –MG.

METODOLOGIA

Para que o objetivo proposto fosse alcançado, o caminho metodológico seguido foi pautado, em primeiro momento na revisão bibliográfica acerca dos principais conceitos que norteiam a pesquisa, como a mobilidade urbana, acessibilidade, modelos de calçadas e exemplos de revitalização de centros históricos, para tal propósito foram utilizados sites de órgãos públicos como a Prefeitura Municipal de Uberlândia e de Ouro Preto, o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), livros, artigos, dissertações. Após o entendimento destes, foi realizada uma visita a campo no bairro Fundinho, onde foram observadas as calçadas e realizado um registro fotográfico para uma melhor compreensão da

situação das mesmas, posterior foi desenvolvida uma análise do material levantado. Durante a visita *in loco* foram fotografadas calçadas com usos residenciais e comerciais, para que fosse possível verificar quais as condições das calçadas em seus diferentes usos.

RESULTADOS

De acordo com Oliveira (2001), uma pessoa ao percorrer as ruas do bairro Fundinho, percebe o contraste e a qualidade da paisagem e sua diferenciação. Em um primeiro momento percebe-se uma intensa verticalização no bairro, e em segundo momento a intensa presença de residências, geralmente mais antigas, e muitas destas construções simples. Oliveira (2001), ainda faz uma classificação para esta diferenciação paisagística existente no Fundinho, como sendo a parte alta a que é caracterizada pela presença da verticalização com grandes e modernas lojas de vestuário e departamentos, e já o espaço onde se localizam as residências mais antigas e que ainda remetem a arquitetura originária da cidade de Uberlândia chamada de parte baixa.

A fotografia 1 foi retirada na parte alta do bairro em frente a um edifício residencial, exemplificando uma calçada larga e em boas condições referente a infraestrutura e a mobilidade das pessoas, as três faixas definidas pela ABNT e pelo Guia de Construções de Calçadas estão bem delimitadas e propiciam ao usuário um seguro e confortável deslocamento. Vale ressaltar que a maioria das ruas do Bairro Fundinho são estreitas e como pode ser visto o estacionamento se faz apenas em um dos lados da via.

Figura 1: Boas condições da calçada na parte alta do bairro Fundinho.



Fonte: JUSTINO, A. S. 2014.

Na fotografia 2, podemos observar um outro bom exemplo de construções de calçadas, que também foi fotografada na parte alta do Bairro Fundinho em frente ao edifício da Previdência Social (INSS), de Uberlândia. Outro fator que também é nítido é que quase todas as calçadas localizadas em construções para fins administrativos e serviços públicos estão em boas condições como exemplo a da Biblioteca Municipal que também está localizada no bairro e é considerada o marco zero da cidade de Uberlândia. A calçada na fotografia abaixo é caracterizada pela rampa de acesso e o piso tátil, para pessoas que possuem alguma deficiência visual e a falta de mobilidade, é uma calçada larga e que permite ao usuário fluidez e segurança no seu caminhar.

Figura 2: Exemplo de calçada que propicia acessibilidade a seus usuários no prédio do INSS no bairro Fundinho.



Fonte: JUSTINO, A. S. 2014.

Todavia ao contrário dos bons exemplos vistos nas duas fotografias acima, na parte baixa do bairro Fundinho existe o predomínio de residências, e as condições na infraestrutura das calçadas são ineficientes, para a mobilidade dos pedestres.

A fotografia 3 apresenta alguns aspectos relativos a falta de mobilidade dos usuários, uma vez que a calçada é estreita, não possui continuidade dos pisos e este é irregular. Ao caminhar nesta calçada o pedestre encontra vários obstáculos como o poste de energia, que acaba por impedir o seu deslocamento, assim o usuário acaba por ter que desviar seu trajeto na calçada para a via, muitas das vezes correndo o risco de sofrer um acidente de trânsito.

Figura 3: Calçadas estreitas.

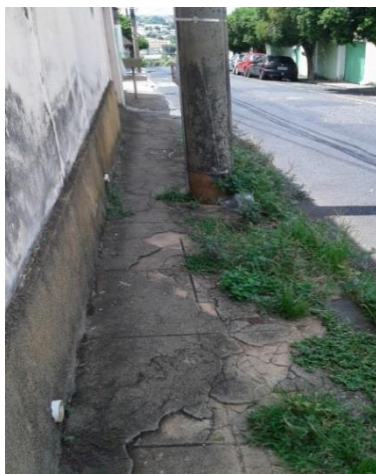


Fonte: JUSTINO, A. S. 2014.

Nas fotografias 4 e 5, podemos observar que os moradores colocam obstáculos nas calçadas, como proteção a suas residências para possíveis acidentes de trânsito que possam vir a colidir com suas casas, no entanto, essa possível proteção acaba por dificultar a mobilidade das pessoas principalmente aquelas que utilizam de cadeiras de rodas, carinhos de bebê, como já ressaltamos nesta pesquisa, devido as inadequadas condições das calçadas, os pedestres e principalmente os cadeirantes disputam espaço com os automóveis nas vias. O piso da calçada nas fotografias está com alguns buracos e com vegetação que

necessitam de capina. É válido ressaltar que nestas residências a maioria dos moradores são idosos e que precisam de melhores condições na infraestrutura para seu deslocamento.

Figuras 4 e 5: Calçadas com obstáculos, desníveis que impedem o caminhar dos pedestres.



Fonte: JUSTINO, A. S. 2014.

As fotografias abaixo 6 e 7, mostram o total descaso dos moradores e do poder público municipal com as calçadas e sua boa infraestrutura, visto que na primeira o problema de restos de construções e a grande quantidade de vegetação impossibilitam qualquer pedestre de caminhar, somado ao fato de que a calçada já não possui a largura ideal exigida pela ABNT. A fotografia 7, também retrata as péssimas condições das calçadas no bairro Fundinho, com o piso irregular com desníveis e o mobiliário urbano (lixeira), em local inadequado, todos estes fatores propiciam que o pedestre ao caminhar por estas calçadas sofra um queda, pois estas não oferecem ao usuário um seguro deslocamento.

Figuras 6 e 7: Desníveis, vegetação e restos de entulhos nas calçadas.



Fonte: JUSTINO, A. S. 2014.

As calçadas de todas as cidades e em qualquer bairro que seja, deve sempre ter o pedestre como o protagonista, de modo a proporcionar fluidez, segurança, acessibilidade e acima de tudo a mobilidade urbana, este fato se torna ainda mais importante quando se trata de centros históricos.

No bairro Fundinho a paisagem se configura a partir de prédios importantes que remetem a origem histórica e a arquitetônica da cidade, a grande maioria da população residente são de idosos, que necessitam de boas condições nas calçadas para o seguro deslocamento.

Ao caminhar pelo bairro, existem calçadas em bom estado principalmente aquelas localizadas nos edifícios, em construções de órgãos públicos e nas lojas de luxo, todavia nas áreas residências e nas construções que ainda retratam a arquitetura originária do início do município de Uberlândia, as calçadas possuem poucas infraestruturas, sendo estas estreitas, com mobiliários urbanos no meio das calçadas, entulhos, vegetação que necessita de capina, piso com desníveis, falta de rampas de acesso para cadeirantes. Sendo função das políticas e do poder público identificar as calçadas como elemento principal do espaço público de importante prática de socialização, e administrar estas transformações e os conflitos existentes.

A seguir será apresentado um modelo de revitalização de calçadas no centro histórico de Ouro Preto, na Rua São José, mostrando que apesar de possuir características próprias a partir da origem da cidade, existem estratégias válidas que podem ser aplicadas nas calçadas dos centros históricos para viabilizar a mobilidade urbana de seus usuários.

Requalificação das calçadas na rua São José no centro histórico de Ouro Preto (MG)

Os centros históricos são parte importante das cidades, como sendo a área que possui maior valor histórico, arquitetônico e que remetem a sua origem, todavia no que se refere a mobilidade urbana nestes locais, os problemas tornam-se evidentes.

Nogueira (2014), diz que junto com dificuldades de tráfego dos veículos, os pedestres enfrentam situações adversas de acessibilidade e deslocamentos nos centros históricos. Calçadas estreitas, com pisos mal conservados que ameaçam a segurança, rampas com inclinações excessivas e obstáculos intercalados, escadarias sem rampas alternativas, exemplos de dificuldades impostas às pessoas, que ainda são forçadas a dividir espaços com veículos em circulação ou estacionados, muitas vezes em locais inadequados ou proibidos.

A cidade de Ouro Preto está localizada no estado de Minas Gerais, com uma área total de 1.245 Km², e uma população de acordo com o censo de 2010 do IBGE 70.281 habitantes. Situado em um relevo montanhoso e acidentado, sua evolução urbana e populacional acontece de forma gradual em determinadas áreas, justificado pelo terreno íngreme e a um fator determinante a exploração do ouro.

De acordo com IPHAN (2000), Ouro Preto em 1980 foi declarada pela UNESCO como patrimônio mundial, devido ao seu conjunto arquitetônico e urbanístico. Tal reconhecimento deve-se principalmente ao fato de constituir-se em um sítio urbano completo e pouco alterado em relação à sua essência que é de formação espontânea, a partir de um sistema minerador.

A mobilidade urbana e a acessibilidade em Ouro Preto ainda é fator de grande importância e discussão no cotidiano dos moradores e turistas, pois ainda existem alguns obstáculos que interferem no deslocamento dos pedestres. O centro histórico em Ouro Preto, como na maioria das cidades sofre com o aumento da frota de veículos, o desenho das ruas que são estreitas e tortuosas, com calçadas para pedestres e pavimentos para veículos de pedras irregulares que ainda permanecem e dificultam o deslocamento adequado, seguro e contínuo dos moradores e visitantes na cidade.

Algumas propostas de intervenções vêm sendo realizadas no centro histórico de Ouro Preto, nas calçadas da Rua São José, mostrando que existem exemplos positivos de intervenções relativas a mobilidade e acessibilidade urbana que podem ser aplicados em outras cidades, como nas calçadas do bairro Fundinho.

A rua São José se localiza no centro de Ouro Preto e liga a região alta à parte baixa da cidade, sendo caracterizada por ser uma via estreita, ocupada principalmente de lojas, restaurantes e bancos, bastante frequentada por turistas, de acordo com Villaschi (2014). Corresponde atualmente como umas das principais concentrações de atividades urbanas, como também um local onde as práticas sociais acontecem. A concentração de agências bancárias na rua São José, reforçou seu caráter especializado na concentração de funções urbanas, mobilizadora de fluxos de todas as demais regiões da cidade de Ouro Preto.

Em 2011 foram iniciadas as obras de revitalização para melhorias na infraestrutura, saneamento básico, recuperação e ampliação das calçadas que até então eram de pedras na rua São José, este projeto fez parte do Programa de Humanização de Ouro Preto, da Prefeitura Municipal da cidade.

Segundo Villaschi (2014), durante o início das obras houve embargos sucessivos provocados por uma minoria de comerciantes localizados na rua, ancorados em interpretação controversa ao do termo de tombamento de Ouro Preto, todavia alguns comerciantes e moradores eram favoráveis as obras alegando que os pedestres não têm espaços adequados para seu deslocamento. As obras de

revitalização das calçadas na rua São José ganhou grande repercussão, de um lado estavam os interesses pessoais dos comerciantes em manter os estacionamentos e o calçamento original, e de outro lado o anseio social pela mobilidade dos pedestres e a socialização da comunidade em espaços públicos.

O projeto de revitalização das calçadas e da rua São José consistiu em um primeiro momento na implantação de uma nova rede de saneamento básico (água e esgoto), realizado pela Secretária Municipal de Água e Esgoto (SEMAE), de acordo com a imagem 3.

Figura 8: Obras de saneamento básico na rua São José Ouro Preto.



Fonte: Portal Mariana: <http://www.portalmariana.org>. 2011.

Em um segundo momento de acordo com a imagem 4, a obra teve como foco a recomposição do calçamento, tendo como responsabilidade a Secretaria de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano, onde foi feito o alargamento das calçadas com a recuperação de pedras e criação de travessias que deram a Ouro Preto maior acessibilidade aos moradores e turistas.

Figura 9: Requalificação das calçadas na rua São José.



Fonte: Jornal Voz Ativa: <http://jornalvozativa.com>. 2011.

Algumas medidas foram tomadas para se chegar a tal propósito como a proibição de veículos estacionarem na rua São José no período das 8 às 20 horas, as calçadas foram refeitas tendo um acréscimo de 30 centímetros de cada lado, sinalização tátil, preservando locais de paradas para polícia, carga e descarga.

Após a conclusão da revitalização da rua São José e o alargamento das calçadas, Villaschi (2014), relata que os comerciantes reprovaram as obras realizadas na rua tendo como justificativa a retirada dos estacionamentos gerando prejuízos ao comércio, obras de saneamento mal feitas com problemas de escoamento das águas pluviais que inundam seus estabelecimentos e a descaracterização da rua com a retirada do piso feito de pedras.

Todavia, segundo Villaschi (2014), os moradores e turistas aprovaram as modificações ocorridas, descrevendo que ao caminhar pelas novas calçadas está mais confortável, seguro, com mais espaço e liberdade para os pedestres transitar, conforme a imagem 5, antes eles tinham que dividir espaço com os veículos na rua. Outro ponto positivo ressaltado pela população e turistas foi a retirada dos estacionamento o que diminui o fluxo de carros na rua São José e ficou melhor para se caminhar.

Figura 10: Obras concluídas possibilitando maior fluidez e conforto aos pedestres.



Fonte: Villaschi (2014).

Assim o Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais (2012), ressalta que em plena área tombada, o alargamento das calçadas e a instalação de pavimento com sinalização tátil, dentre tantas mudanças foram aprovadas pelo IPHAN e pelos Ministérios Públicos Estadual e Federal, que não viram na obra riscos relevantes de descaracterização do centro Histórico de Ouro Preto.

A revitalização da rua São José em Ouro Preto, apesar de suas controvérsias perante aos anseios de alguns agentes envolvidos, é um claro exemplo de que podem haver diálogos entre a acessibilidade e os centros históricos, devemos ressaltar que cada cidade possui elementos e necessidades diferentes, mas que é possível melhorar as condições de mobilidade urbana nestes centros que preservam a história das cidades.

A experiência de Ouro Preto mostra que é possível promover nos centros históricos ações de preservação do patrimônio cultural aliado ao desenvolvimento urbano das cidades que buscam cada vez mais melhorias na acessibilidade, conforto e segurança tanto para os moradores quanto para os turistas, sem que haja a descaracterização da identidade cultural/arquitetônica do local.



CONCLUSÃO

As calçadas em bom estado são essenciais para a mobilidade urbana na cidade, principalmente nos centros históricos por possibilitar maior fluxo de turistas e uma segura mobilidade e deslocamento dos moradores.

No bairro Fundinho em Uberlândia, a partir da visita em campo o que foi possível observar é que as calçadas que estão em boas condições se localizam na parte alta do bairro onde tem edifícios residenciais, locais destinados a serviços públicos e lojas de alto padrão de consumo. Todavia ao caminhar pelas calçadas na parte baixa do Fundinho de cunho residencial onde ainda estão preservadas as características originais do bairro, percebe-se que em sua maioria estas não estão em boas condições e não proporcionam aos pedestres uma segura e confortável mobilidade, pois existem pisos irregulares, buracos, não possuem continuidade, são estreitas, com mobiliários urbanos que interferem no caminhar de seus usuários, algumas com entulhos dispostos e com vegetação que necessita de capina, é perceptível que os moradores junto ao poder público municipal precisa dar atenção para os espaços públicos do bairro Fundinho, bem como a preservação e conservação de seu centro histórico, a partir de intervenções urbanas que melhore a mobilidade e acessibilidade no bairro.

É válido ressaltar que intervenções urbanas em centros históricos delicado e que exige a participação popular, técnicos e estudiosos especializados, para atender todas demandas além de preservar as características locais. Como apresentado na seção anterior existem bons exemplos de intervenções que proporcionam melhorias na a mobilidade urbana de seus usuários e não descaracterizam elementos que compõem seu patrimônio cultural, como foi apresentado a intervenção em Ouro Preto- MG, com a revitalização das calçadas e da rua São José, onde houve obras de melhorias no saneamento básico e alargamento de suas calçadas, e se tornam “espelho” para várias cidades brasileiras e como também para o bairro Fundinho em Uberlândia.



REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 9050: 1994**. Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificação, espaço mobiliário e equipamentos urbanos /Associação Brasileira de Normas Técnicas. Rio de Janeiro: ABNT, 1994.

AGUIAR, F. O. Análise de Métodos Para Avaliação da Qualidade de Calçadas. 124 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana). Universidade Federal de São Carlos. São Carlos, 2003.

ATTUX, D. E. Revitalização Urbana em Centros Históricos: estudo de caso do bairro Fundinho. 2001. 198 f. Dissertação (mestrado em Geografia). Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2001.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro (CTB). **Lei Nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Brasília: 2007.

Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN). Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/montarDetalheConteudo.do;jsessionid=F4794396D02B497213F6111E706A15E2?id=17246&sigla=Institucional&retorno=detalheInstitucional>. Acessado em Dezembro de 2014.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE). Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=317020>. Acessado em Dezembro de 2014.

OLIVEIRA, B. S. Uberlândia/MG: Imagens Representações do Bairro Fundinho. 2001. 109f. Trabalho Final de Graduação. Instituto de Geografia. Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2001.

NOGUEIRA, J. A. N. Estudo Diagnóstico do Desenvolvimento Urbano e do Sistema de Transportes da Cidade de Ouro Preto/MG: subsídios para a implantação de um teleférico. 2014. 161 f. Dissertação (Mestrado Profissional Programa de Pós-Graduação em Sustentabilidade Socioeconômica Ambiental). Universidade de Ouro Preto. Ouro Preto, 2014.

SOARES, B. R. **Habitação e Produção do Espaço em Uberlândia**. 236 f. 1988. Dissertação (Mestrado em Geografia)- Faculdade de Filosofia, Ciências Humanas e Letras, Universidade de São Paulo, São Paulo. 1988.

VILLASCHI, J. N. S. Hermenêutica do Patrimônio e Apropriação do Território em Ouro Preto- MG. 294 f. 2014. Tese (Doutorado- Programa de Pós Graduação em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letra e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2014.