

**Universidade, mobilidade urbana e sustentabilidade: uma experiência
extensionista em São João del-Rei (MG)**

***University, Urban Mobility and Sustainability: an Extension Experience in São
João del-Rei (MG)***

Yan Silveira Marendino Gonçalves, graduando, UFSJ.

yanmarendino.sg@aluno.ufsj.edu.br

Bruna Daiane de Oliveira, graduanda, UFSJ.

brunadaiane2001@aluno.ufsj.edu.br

Paloma Stefanie Silva, graduanda, UFSJ.

palomasts7@aluno.ufsj.edu.br

Ana Beatriz Silva Fonseca, graduanda, UFSJ.

anabsf2004@aluno.ufsj.edu.br

Profa. Lívia R. A. Muchinelli, Doutora, UFSJ.

liviamuchinelli@ufsj.edu.br

Número da sessão temática da submissão – [07. Urbanismo e Cidade Sustentável]

Resumo

O presente artigo tem como objetivo sistematizar e analisar as ações desenvolvidas no âmbito do projeto de extensão Apoio à Comissão de Mobilidade Urbana de São João del-Rei – MG. O projeto buscou fortalecer a articulação entre universidade e poder público municipal por meio do apoio técnico às atividades da Comissão de Mobilidade Urbana, contribuindo para a elaboração de estudos e propostas voltadas à qualificação do espaço público e da mobilidade urbana. A metodologia adotada baseou-se em reuniões institucionais, visitas de campo, levantamentos técnicos, estudos de caso e desenvolvimento projetual aplicado. Como principais resultados, destacam-se a definição da área de um projeto piloto no centro histórico e a elaboração e aprovação do estudo preliminar de requalificação da Travessa Lopes Bahia - ambas metas do Plano de Mobilidade de 2024. O projeto para a Travessa foi concebido como via compartilhada, com soluções integradas de drenagem urbana, reorganização do tráfego e qualificação do espaço público. Conclui-se que a experiência extensionista possibilitou impactos institucionais positivos, formação prática dos estudantes envolvidos e fortalecimento do papel da universidade na construção de políticas públicas urbanas.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; extensão universitária; espaço público; planejamento urbano.

Abstract

This report aims to systematize and analyze the actions developed within the scope of the extension project "Support for the Urban Mobility Commission of São João del-Rei – MG". The project sought to strengthen the articulation between the university and the municipal public authorities through technical support to the activities of the Urban Mobility Commission, contributing to the elaboration of studies and proposals aimed at improving public space and urban mobility. The methodology adopted was based on institutional meetings, field visits, technical surveys, case studies, and applied project development. The main results include the definition of the area for a pilot project in the historical center and the elaboration and approval of the preliminary study for the requalification of Travessa Lopes Bahia – both goals of the 2024 Mobility Plan. The project for the Travessa was conceived as a shared thoroughfare, with integrated solutions for urban drainage, traffic reorganization, and improvement of public space. It is concluded that the extension experience enabled positive institutional impacts, practical training for the students involved, and strengthened the role of the university in the construction of urban public policies.

Keywords: Urban mobility; university extension; public space; urban planning.

1. Introdução

A mobilidade urbana constitui um dos principais desafios enfrentados pelas cidades brasileiras contemporâneas, especialmente em áreas centrais e históricas, onde o traçado urbano consolidado impõe limitações à circulação de veículos, pedestres e modos ativos (Brasil, 2012). Nesse contexto, a qualificação do espaço público e a reorganização do sistema viário tornam-se fundamentais para promover maior segurança, acessibilidade e qualidade de vida urbana (Gehl, 2013).

Os esforços no sentido de proporcionar a mobilidade visam a garantia de condições dignas de locomoção e acesso por todas as pessoas a todos os espaços urbanos e seus equipamentos e serviços; e a Lei Federal nº 12.587, de 2012, além de indicar diretrizes para a mobilidade urbana nacional, tornou obrigatória a elaboração de um Plano de Mobilidade para municípios com mais de vinte mil habitantes. E, em São João del-Rei, no ano de 2024 foi aprovada a Lei nº 7985 que instituiu o novo Plano de Mobilidade Urbana do município de São João del-Rei, objetivando regulamentar e regularizar a mobilidade na cidade.

Os projetos de extensão universitária assumem papel estratégico ao aproximar o conhecimento acadêmico das demandas concretas da sociedade, possibilitando a aplicação prática de saberes técnicos em processos reais de planejamento e gestão urbana. O projeto Apoio à Comissão de Mobilidade Urbana, promovido pelo GEPHIS e pelo GRAAU, ambos grupos de estudo, pesquisa e extensão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de São João del-Rei, insere-se nessa perspectiva ao estabelecer uma parceria direta entre a universidade e a prefeitura municipal de São João del Rei - MG. Por meio da atuação conjunta à Comissão Temática de Mobilidade Urbana foram alinhados esforços em prol da mobilidade e acessibilidade na cidade, trazendo propostas de requalificação viária tendo o pedestre como prioridade. Tal iniciativa tem início a partir do ano de 2024, com encontros

pontuais, visitas de campo e desenvolvimento de um estudo de caso de uma parcela do centro da cidade - compreendendo o entorno da “rodoviária velha”- e o desenvolvimento, no ano seguinte, de um projeto piloto para a Travessa Lopes Bahia caracterizado por intenso fluxo de pedestres e veículos, recorrentes problemas de drenagem e conflitos de uso do espaço viário. A metodologia adotada para o projeto urbano baseou-se em um processo integrado, combinando atividades técnicas e participativas entre poder público e universidade.

2. Articulação do projeto ao Plano Municipal de Mobilidade Urbana

Em março de 2024, foi aprovado pela câmara municipal de São João del-Rei a Lei nº 7985 que institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São João del-Rei (PlanMob) cujo objetivo principal do projeto foi o de organizar o planejamento municipal a fim de garantir o pleno desenvolvimento urbano-ambiental, a sustentabilidade e gestão democrática da cidade. De acordo com o documento:

O objetivo [...] é a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos, preservando e respeitando o patrimônio histórico da cidade, além de repensar o espaço urbano com foco nas pessoas. [...] priorização do transporte não motorizado sobre o motorizado e do transporte coletivo sobre o individual; a integração com a política de desenvolvimento urbano e as demais políticas setoriais (saneamento, habitação, uso do solo) e a participação da sociedade no planejamento, fiscalização e avaliação deste novo instrumento municipal. (p. 32).

Essa formulação evidencia que o PlanMob não se restringe à dimensão técnica da circulação, mas se insere em uma perspectiva mais ampla de planejamento urbano integrado, em que mobilidade, uso do solo, acessibilidade, patrimônio, meio ambiente e participação social passam a ser compreendidos de forma articulada.

A criação e a atuação da Comissão de Mobilidade Urbana, surge a partir do plano de metas e tornam-se relevantes para efetivação das metas instituídas e como garantia de continuidade do processo para as gestões seguintes. A transformação das diretrizes em ações concretas exige articulação institucional, acompanhamento técnico, definição de prioridades e capacidade de interlocução entre poder público, sociedade civil e agentes parceiros. Assim, a comissão passa a desempenhar função estratégica na condução das demandas relacionadas à mobilidade urbana, funcionando como espaço de organização, atuação e encaminhamento de ações vinculadas ao PlanMob.

É nesse cenário que se insere o projeto de extensão vinculado ao curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de São João del Rei, cuja atuação se estabelece como uma forma de apoio técnico ao processo de implementação do plano.

Os primeiros contatos se deram ainda no segundo semestre de 2024 e discutiu a possibilidade de a UFSJ auxiliar na execução das metas prioritárias do Plano de Mobilidade. A

partir disso definiram-se subdivisões nesse plano, de modo a facilitar o trabalho: “ônibus e legislações”, “calçadas e acessibilidade”, “desenho urbano e estacionamentos” - além da construção do Projeto Piloto; para testar a viabilidade das propostas e corrigir as falhas que forem identificadas.

Na sequência também foram levantadas outras atividades do Curso de Arquitetura e Urbanismo que pudessem subsidiar esse projeto. E, foi solicitado, pela Comissão de Mobilidade, realização do levantamento planialtimétrico da área para a qual seria pensado o projeto piloto. Com isso foi definido como recorte espacial o entorno da antiga Rodoviária da cidade - conhecida popularmente como rodoviária velha - situada na rua..., e a seleção da Travessa Lopes Bahia como ponto de partida para o projeto de requalificação viária, como demonstrado a seguir;



Figura 01: Mapa de localização e levantamento técnico realizado pela ANVER. Fonte: os autores (2025)

Na virada de 2024 para 2025 a Comissão passa por alterações em seus integrantes e o contato direto com a prefeitura é parcialmente perdido, o que diminuiu um pouco o ritmo do trabalho. Mesmo assim, ao longo do ano, o projeto avança nas etapas previstas de desenvolvimento e reuniões de alinhamento com a nova Comissão de Mobilidade ocorrem, nas quais foram reapresentados os objetivos da parceria e definidas as demandas prioritárias para o município. Entre elas, foi reforçada a necessidade de elaboração do projeto piloto para requalificação urbana da área anteriormente levantada; e a Travessa Lopes Bahia foi novamente escolhida como prioridade de trabalho. E se dá principalmente devido às suas características formais, conflitos de usos entre pedestres, comerciantes e veículos, além de problemas recorrentes com drenagem e alagamentos, exemplificando, em um pequeno trecho, problemas comuns encontrados na maior parte da cidade, sobretudo no centro histórico.

3. Desenvolvimento de Projeto

Inicialmente, foram realizadas visitas de campo à Travessa Lopes Bahia e às vias adjacentes, com o objetivo de compreender as condições físicas da área, os fluxos existentes e as principais problemáticas urbanas. Paralelamente, foram analisados estudos de caso e referências projetuais relacionados a ruas compartilhadas e intervenções de acalmamento de tráfego, subsidiando a formulação de diretrizes conceituais.

Com base nesses levantamentos e referências, o grupo extensionista elaborou um estudo preliminar que compreende a Travessa Lopes Bahia como uma via compartilhada, priorizando o pedestre e promovendo a convivência entre diferentes modos de deslocamento. A proposta prevê a eliminação da diferenciação de níveis entre calçadas e leito carroçável, a reorganização do tráfego veicular, a implantação de jardins de chuva como estratégia de drenagem urbana sustentável e a inserção de mobiliário urbano voltado à qualificação do espaço público e ao incentivo à permanência.

O estudo preliminar foi apresentado à Comissão de Mobilidade Urbana em reunião institucional e aprovado para prosseguimento com as etapas seguintes do trabalho. A partir dessa aprovação, foram realizados levantamentos técnicos mais detalhados, incluindo perfil topográfico da via, medições das fachadas, identificação de dispositivos de drenagem e análise das redes de infraestrutura, com apoio de servidores municipais, para tirar dúvidas e conferir dados. Esses dados subsidiaram o avanço para o desenvolvimento do projeto básico.

De acordo com Rodrigo Macedo, a partir da segunda metade do século XX existe uma inversão de sentido no planejamento das cidades. A priorização do planejamento urbano passa a ser voltado para automóveis em detrimento da circulação feita pelo pedestre a pé, resultando no esvaziamento de espaços públicos (praças, parques e jardins) e em conflitos entre circulação de veículos, circulação de pessoas e a segurança nas vias públicas (Macedo, p.9, 2025). Em resposta, surgiu na Holanda o conceito de Woonerf (ruas para viver), deu origem a outros conceitos como: como Shared space, traffic calm, ruas compartilhadas, ruas completas, ruas sustentáveis, inteligentes, que inverte essa lógica ao priorizar o pedestre sobre o veículo.

As vias compartilhadas representam uma quebra de paradigma no desenho urbano ao integrar diferentes modos de transporte em um único espaço nivelado. Diferente das ruas convencionais, onde há uma separação rígida entre a calçada (pedestre) e a pista (veículo), aqui o pavimento é uniforme e contínuo, utilizando variações de cores, texturas e materiais para orientar o uso sem criar barreiras físicas segregadoras.

A principal característica dessas vias é a inversão da hierarquia no trânsito: a prioridade absoluta é dada aos modos ativos (pedestres e ciclistas). Para que essa convivência seja pacífica e segura, a circulação de veículos motorizados é rigorosamente regulamentada com velocidades reduzidas e restrições de espaço. Esse modelo é considerado uma alternativa ideal em quatro situações específicas:

- Quando há alto volume de pedestres e baixo volume de veículos — nesses casos, é possível definir um limite de velocidade mais baixo, entre 20 km/h e 30 km/h, para permitir que os pedestres usem todo o espaço da via com segurança;
- Quando a via é estreita e não há espaço suficiente para fazer a divisão entre a pista e a calçada com diferenciação de nível e separação com guia e sarjeta;

- Quando o volume de pedestres é elevado e a calçada não tem largura suficiente para acomodar essa demanda;

Além de garantir o acesso a serviços essenciais, veículos de emergência e logística de carga e descarga, o projeto de vias compartilhadas traz impactos diretos na qualidade de vida urbana. Em áreas comerciais, o conceito agrega vitalidade e estimula o comércio ao ar livre; já em bairros residenciais, o modelo transforma a rua em um espaço de convivência, fortalecendo as relações sociais e comunitárias entre os moradores.

3.1. Estratégias adotadas - soluções para os problemas com drenagem

A rua em questão apresenta sua área inserida em uma condição de declive, recebendo águas pluviais provenientes de vias situadas em cotas mais elevadas. No entanto, observa-se a ausência de um sistema de captação e condução de águas pluviais devidamente dimensionado e distribuído ao longo de sua extensão, o que resulta na concentração do escoamento superficial e na ocorrência de alagamentos, especialmente na porção final e mais baixa da via, durante períodos de precipitação mais intensa. Essa condição evidencia não apenas a insuficiência da infraestrutura existente, mas também a necessidade de adoção de estratégias que considerem o comportamento hidrológico do local de forma mais integrada ao projeto urbano.

Um dos pontos fundamentais na elaboração do projeto consistiu na adoção de soluções baseadas na natureza (SbN) como diretriz orientadora das intervenções propostas. Nesse contexto, a estratégia de implantação de jardins de chuva foi incorporada ao projeto a partir de apontamentos da professora Lívia, estando fundamentada em experiências anteriores relacionadas à adequação e à reestruturação de sistemas de infraestrutura urbana sob uma perspectiva mais sustentável e integrada.

Os jardins de chuva podem ser entendidos como dispositivos paisagísticos que, embora discretos na forma, operam uma lógica bastante sofisticada no funcionamento urbano. Em termos técnicos, tratam-se de áreas vegetadas e rebaixadas, projetadas para captar, armazenar temporariamente e infiltrar a água da chuva no solo, reduzindo o escoamento superficial e aliviando os sistemas convencionais de drenagem. Segundo a Universidade de São Paulo, esses sistemas contribuem não apenas para o controle do volume de água, mas também para a melhoria da sua qualidade, ao promover processos naturais de filtragem e retenção de poluentes (USP, s.d.).

A literatura institucional brasileira também reforça essa definição ao apontar que os jardins de chuva funcionam como estruturas capazes de desacelerar o fluxo da água, favorecer a infiltração e colaborar para a recarga do lençol freático, ao mesmo tempo em que introduzem vegetação e micro-habitats na cidade (Prefeitura de Belo Horizonte, 2022). Nesse sentido, eles não são apenas elementos de drenagem, mas espaços que articulam desempenho ambiental e qualidade urbana.

Quando inseridos no campo das Soluções Baseadas na Natureza (SbN), os jardins de chuva passam a ser compreendidos dentro de uma abordagem mais ampla, que propõe o uso dos próprios processos ecológicos como estratégia de projeto. De acordo com o Ministério do Meio Ambiente, as SbN consistem em ações inspiradas, apoiadas ou copiadas da natureza, capazes de responder a desafios urbanos e ambientais de forma integrada, promovendo benefícios simultâneos para a sociedade e para os ecossistemas (Brasil, s.d.).

Nesse contexto, o jardim de chuva exemplifica de maneira bastante clara essa lógica, pois substitui a ideia tradicional de infraestrutura rígida por um sistema que imita o comportamento natural do solo e da vegetação. Em vez de conduzir rapidamente a água para fora do espaço urbano, como ocorre nas soluções convencionais, ele permite que a água seja absorvida, filtrada e reintegrada ao ciclo hidrológico local. Essa mudança de paradigma é central nas SbN, que buscam justamente reaproximar cidade e natureza por meio de estratégias que conciliem desempenho técnico e processos ecológicos.

Assim, mais do que um elemento funcional, o jardim de chuva pode ser entendido como uma síntese dessa transição conceitual. Ele evidencia que a infraestrutura urbana pode deixar de ser apenas um mecanismo de controle e passar a atuar como um meio de mediação entre sistemas naturais e construídos, incorporando a dinâmica da natureza como parte ativa do projeto.

Alinhada a essa abordagem, a solução proposta também contribui para a qualificação do espaço público, ao possibilitar a criação de pequenos espaços de convivência em uma área central carente de infraestrutura voltada à permanência e ao encontro. A implantação dessas áreas vegetadas, associadas ao recuo em relação ao passeio público, permite a inserção de mobiliário urbano, como bancos e elementos de apoio, favorecendo a apropriação do espaço pela população e ampliando suas funções para além da circulação, incorporando usos de permanência e convivência.

O processo de trabalho e o projeto básico elaborado podem ser contemplados nas imagens a seguir:



Figura 02: Levantamento de dimensões da via e calçadas existentes. Fonte: os autores (2025)



Figura 03: Posicionamento do sistema de esgoto e abastecimento de água. Fonte: Os autores (2025)

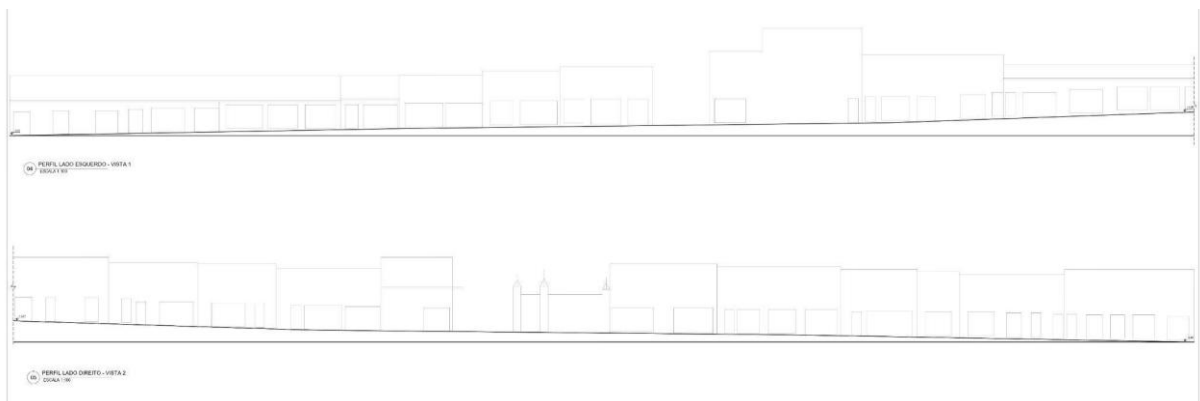


Figura 04: Vista direita e Vista Esquerda da Travessa Lopes Bahia - Proposta do novo perfil viário. Fonte: Os autores (2025)

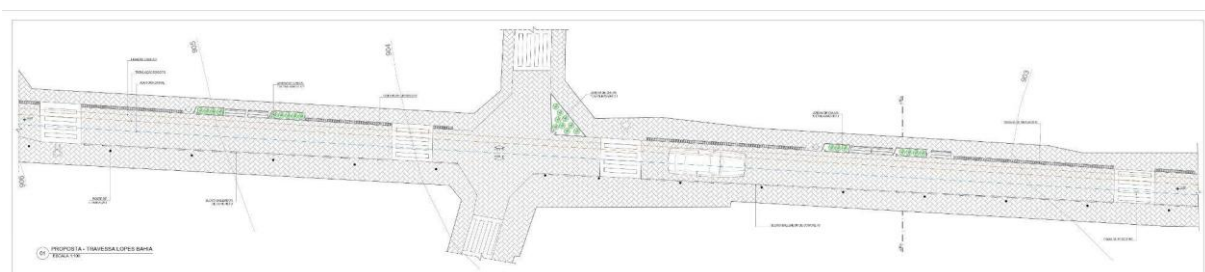


Figura 05: Nova Proposta para a Travessa Lopes Bahia. Fonte: os autores (2025)

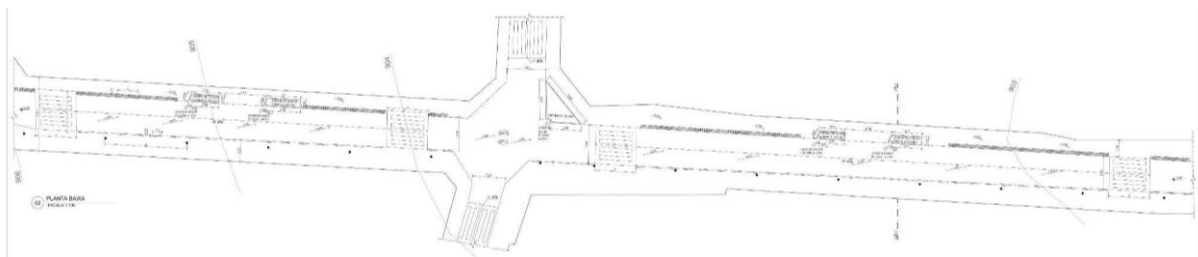


Figura 06: Planta Baixa. Fonte: Os autores (2025)

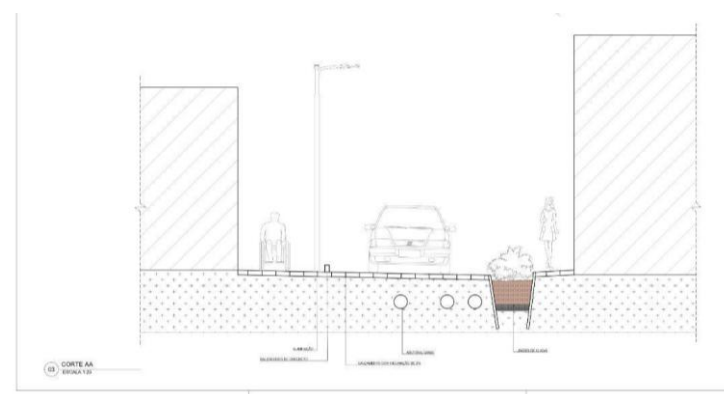


Figura 07: Corte. Fonte: Os autores (2025)

Outro ponto que cabe aqui destacar é a proximidade conceitual tanto do PlanMob, quanto do projeto piloto aos Objetivos de Desenvoltimentos Sustentáveis da Agenda 2030. A proposta de requalificação da Travessa Lopes Bahia apresenta relação direta com os princípios estabelecidos pela ODS 11 — Cidades e Comunidades Sustentáveis, na medida em que propõe uma reorganização do espaço público orientada pela valorização do pedestre, pela melhoria das condições de circulação e pela adoção de soluções compatíveis com uma lógica de desenvolvimento urbano mais sustentável. A proposta parte do reconhecimento de problemas recorrentes, como calçadas estreitas e irregulares, ausência de travessias adequadas, estacionamentos irregulares e conflitos entre circulação de veículos e deslocamentos a pé e propõe um desenho de via que tem como porto de partida a circulação segura e confortável dos pedestres e passa a valorizar os espaços públicos como lugar de convivência, abandonando um ideal de rua deixa que opera, exclusivamente, como canal de circulação de veículos. Essa postura e mudança de paradigma se alinham diretamente à noção de cidade sustentável presente na Agenda 2030.

Embora o PlanMob não faça referência explícita à Agenda 2030 ou aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, suas diretrizes, bem como a postura dos membros da Comissão, demonstram fortes convergências, sendo possível compreender essa relação não intencional como uma aproximação conceitual e programática—no sentido de seguir com as tendências e preocupações globais com o meio ambiente e o futuro das cidades—, ainda que não formalmente assumida pelo município.

4. Relatório cronológico das Atividades

Do ponto de vista institucional, a experiência extensionista contribuiu para o fortalecimento da relação entre universidade e poder público municipal, oferecendo suporte técnico qualificado às ações da Comissão de Mobilidade Urbana. Para os estudantes envolvidos, o projeto proporcionou uma formação prática relevante, ao possibilitar o contato direto com processos reais de planejamento urbano, negociação institucional e desenvolvimento projetual aplicado. A seguir, têm-se descrito as reuniões e ações realizadas pelos extensionistas em parceria com a Comissão de Mobilidade Urbana.

- 1º semestre de 2024

Local: Salão Nobre da Prefeitura Municipal

Reuniões diversas para entender o potencial de atuação da equipe do Curso de Arquitetura da UFSJ e os papéis dos diferentes atores envolvidos. Elaboração e submissão da proposta de projeto de extensão à Pró-Reitoria de Extensão (Proex), com aprovação - sem bolsa - no começo de 2025.

- 25/05/2025 (sexta-feira) – Reunião com a Comissão de Mobilidade Urbana

Local: Salão Nobre da Prefeitura Municipal

Realização da primeira reunião do projeto junto à Comissão de Mobilidade Urbana, na qual foram discutidos os objetivos da parceria entre universidade e prefeitura, bem como as formas de colaboração técnica. Na ocasião, foram disponibilizados materiais de levantamento da área central da cidade e debatida a possibilidade de intervenção na Travessa Lopes Bahia, com enfoque na transformação do logradouro em via compartilhada, associada a soluções de drenagem urbana e qualificação do espaço público. Também foi solicitada ao GRAAU a realização de levantamentos de acessibilidade em edifícios públicos municipais.

- 19/05/2025 (terça-feira) – Visita de campo à Travessa Lopes Bahia

Visita técnica à Travessa Lopes Bahia e às vias adjacentes, com o objetivo de realizar levantamento in loco das condições físicas, fluxos e principais problemáticas, subsidiando a elaboração de diretrizes e propostas de intervenção urbana.

- 06/06/2025 (sexta-feira) – Reunião com a Comissão de Mobilidade Urbana

Local: Salão Nobre da Prefeitura Municipal

Apresentação do estudo preliminar do projeto para a Travessa Lopes Bahia, acompanhada de referências e estudos de caso de ruas compartilhadas. O material foi analisado pela comissão e aprovado para prosseguimento às etapas seguintes do projeto - elaboração do projeto básico.

- 12/06/2025 (quinta-feira) – Visita de campo à Travessa Lopes Bahia

Visita técnica com o objetivo de levantar informações sobre as redes de abastecimento de água e esgotamento sanitário da área. As orientações obtidas foram posteriormente repassadas ao grupo de trabalho, possibilitando a divisão de tarefas e o avanço do desenvolvimento do projeto.

- 26/06/2025 (quinta-feira) – Levantamento da área

Realização do levantamento físico da Travessa Lopes Bahia, incluindo perfil topográfico, altura das aberturas das fachadas, dimensões das calçadas e localização dos dispositivos de drenagem. Os dados obtidos complementaram o levantamento previamente cedido pela AMVER, fornecido pela prefeitura, e subsidiaram as etapas subsequentes do projeto.

- 02/07/2025 (quarta-feira) – Reunião sobre o levantamento

Reunião remota destinada ao esclarecimento de dúvidas sobre o levantamento realizado e à organização das próximas etapas de desenvolvimento do projeto.

- 29/08/2025 – Reunião da equipe extensionista

Primeira reunião após o período de recesso acadêmico, realizada de forma remota, com o objetivo de realinhar o andamento do projeto, revisar o material desenvolvido até então e redistribuir tarefas entre os integrantes da equipe.

- 05/11/2025 – Reunião com a Comissão de Mobilidade Urbana

Reunião destinada ao esclarecimento de dúvidas e ajustes decorrentes do desenvolvimento do projeto. Após o encontro, os apontamentos e encaminhamentos foram repassados ao grupo extensionista pela coordenação, por meio de comunicação digital.

- 06/03/2026 (sexta-feira) - Reunião de entrega e apresentação do projeto piloto

O encontro foi realizado no 38º BPM da PMMG em São João del Rei com a comissão de mobilidade, foi apresentado o anteprojeto da Travessa Lopes Bahia, os mapas viários de controle de tráfego e sugestões de matérias. No dia foi realizada a troca de professor coordenador do projeto e apresentação de ofício realizado pela bolsista do GRAAU sobre acessibilidade em edificações públicas.

5. Considerações Finais

O projeto de extensão Apoio à Comissão de Mobilidade Urbana de São João del-Rei – MG evidenciou a importância da articulação entre universidade e poder público na qualificação das políticas de mobilidade urbana. A atuação junto à Comissão possibilitou avanços concretos no Plano de Mobilidade do município, com destaque para a definição de uma área piloto e a elaboração do estudo preliminar de requalificação da Travessa Lopes Bahia.

A proposta, baseada no conceito de via compartilhada, demonstrou a viabilidade de soluções que priorizam o pedestre, integram diferentes modos de deslocamento e incorporam estratégias de drenagem urbana e qualificação do espaço público, especialmente em áreas centrais e históricas. Além dos resultados técnicos, o projeto contribuiu de forma significativa para a formação prática dos estudantes envolvidos e para o fortalecimento do papel da universidade pública na construção de políticas urbanas. A continuidade das ações poderá ampliar os impactos positivos sobre a mobilidade e o espaço público em São João del-Rei.

Conclui-se que o projeto de extensão cumpriu seu papel ao articular ensino, pesquisa e extensão, promovendo impactos positivos tanto no âmbito acadêmico quanto social. A continuidade das ações poderá contribuir para a efetiva implementação das propostas desenvolvidas, ampliando os benefícios à mobilidade urbana e à qualificação dos espaços

públicos de São João del-Rei. Ao longo de todo o processo as discussões estiveram articuladas também com outros grupos de extensão da UFSJ, sendo o mais destacado deles o GRAAU (Grupo de Acessibilidade Arquitetônica e Urbanística) - coordenado pela professora Fernanda Corghi, que dará continuidade ao projeto a partir de 2026.

Referências

BRASIL. Ministério das Cidades. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, 2012.

_____. Lei Federal nº 12.587. Política Nacional de Mobilidade Urbana. 2012.

GEHL, Jan. Cidades para pessoas. São Paulo: Perspectiva, 2013.

ITDP. Ruas completas: guia para cidades brasileiras. Rio de Janeiro: ITDP Brasil, 2016.

LERNER, Jaime. Acupuntura urbana. Rio de Janeiro: Record, 2011.

SÃO JOÃO DEL-REI. Lei Municipal nº 7985. Plano de Mobilidade Urbana do município. 2024.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 10520:2023** Informação e documentação – Citações em documentos – Apresentação. Rio de Janeiro, 2023. p.19

DE CARVALHO MACEDO, Rodrigo Rodrigues Coutinho. UMA REFLEXÃO E CRÍTICA SOBRE AS TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO PÚBLICO DA CIDADE DE SALVADOR, BAHIA: RUAS COMPARTILHADAS E RUAS COMPLETAS COMO INTERVENÇÃO URBANA. Anais New Science Publishers | Editora Impacto, 2025.

3.4. Via Compartilhada - Seções - Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias / PMSP. Disponível em: <<https://manualurbano.prefeitura.sp.gov.br/manual/3-parametros-de-desenho-viario/3-4-via-compartilhada>>. Acesso em: 31 mar. 2026.

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO (USP). Jardins de chuva. Disponível em: <https://sites.usp.br/uspsustentabilidade/jardins-de-chuva/>. Acesso em: 25 mar. 2026.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. Soluções Baseadas na Natureza e saneamento. 2022. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br>. Acesso em: 25 mar. 2026.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Soluções Baseadas na Natureza. Disponível em: <https://www.gov.br/mma>. Acesso em: 25 mar. 2026.