TADEU STARLING

A EXPERIÊNCIA ESTÉTICA NA CIDADE E SUAS IMPLICAÇÕES ÉTICAS:

TRANSFORMAÇÃO URBANA E PROMOÇÃO DO BEM COMUM NO ESPAÇO PÚBLICO DE BELO HORIZONTE

Dissertação apresentada ao Núcleo de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: Análise Crítica e História da Arquitetura e do Urbanismo

Orientadora: Profª Drª Celina Borges Lemos
UFMG

Belo Horizonte
Escola de Arquitetura da UFMG
2009

À Carmen,
com quem aprendi fundamentais lições de vida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço

Aos meus pais,

João Batista Rolla Perdigão e Nioila Starling Perdigão (*in memoriam*);

à Escola de Arquitetura da UFMG, onde realizei o mestrado, e, em especial,

ao Núcleo de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (NPGAU) e

à Biblioteca Prof. Raffaello Berti;

ao CNPq, pela bolsa concedida;

à Profª Celina Borges Lemos (EAUFMG), pela orientação e ensinamentos valiosos;

à Profª Carmen Couto Ribeiro (EEUFMG), pelo incentivo constante e precioso;

à Profª Joana Darc Silva Pinto (PUCMINAS), pelo apoio e consideração;

ao Flávio César de Oliveira Naves, pelas sugestões e ajuda atenciosa.

Essa história começa ao rés do chão, com passos.

(CERTEAU, 2003, p. 176)

RESUMO

Este trabalho aborda a questão da experiência estética na cidade, no sentido de investigar possíveis implicações e desdobramentos de ordem ética na vida cotidiana dos cidadãos, através da análise da relação entre os processos de transformação urbana e de promoção do bem comum no espaço público de Belo Horizonte. Como objeto específico de estudo, dentre os inúmeros elementos que configuram a dimensão física do espaço público da cidade, foi eleito um conjunto de espaços de permanência e de suporte a deslocamentos de pedestres na área compreendida dentro do perímetro atual da Avenida do Contorno, que foi definida como universo de pesquisa. Os espaços abordados correspondem a praças de características distintas, espaços remanescentes de transformações urbanas, assim como espaços lineares potencialmente ricos na capacidade de acolher os cidadãos em seus percursos pela cidade. Através de procedimentos de observação direta, de deslocamentos aleatórios, do estabelecimento de percursos e de registros fotográficos realizados na área originalmente projetada para Belo Horizonte pelo Engenheiro Aarão Reis no século XIX, foram levantados dados diversos que permitem tecer considerações a respeito da necessidade de se garantir aos cidadãos um espaço público de qualidade. A hipótese defendida é a de que a cidade, quando experimentada esteticamente, pode propiciar ao sujeito condições para seu aprimoramento enquanto cidadão. Nesse sentido, o trabalho propõe uma reflexão sobre o entrelaçamento, no espaço público, do conceito de experiência estética e das questões de natureza ética envolvidas nesse tipo de experiência e desencadeadas por ela.

Palavras-chave: Experiência estética. Ética. Urbanismo.Transformação urbana.

ABSTRACT

This work focuses on the issue of aesthetic experience in the city, in order to investigate possible implications and developments of ethical nature in citizens' everyday life, through the analysis of the relation between urban transformation process and the promotion of common good in the public space of Belo Horizonte. As specific object of study, among the innumerable elements that configure the physical dimension of the city's public spaces, it was chosen a set of permanence spaces and spaces that provide support to displacements of pedestrians in the area inside the current perimeter of Avenue do Contorno, which was defined as research universe. The approached spaces correspond to squares of distinct characteristics, spaces remained of urban transformation, as well as linear spaces potentially rich in the capacity of receiving the citizens in their journeys through the city. Through direct observation procedures, aleatory displacements, establishment of journeys and photographic records accomplished in the area originally designed to Belo Horizonte by Engineer Aarão Reis in the XIX century, diverse data was raised which enables to make considerations about the need of assuring a good quality public space to the citizens. The hypothesis defended is that the city, when aesthetically experienced, can provide the subject of conditions for its improvement as citizen. Accordingly, the work proposes a reflection on the interlacing, in public space, of the concept of aesthetic experience and of ethical issues involved in this kind of experience and started by it.

Keywords: Aesthetic experience. Ethics. Urbanism. Urban transformation.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – [Zona urbana na Planta Geral da Cidade de Minas, datada de 15 de abril de 1895, segundo projeto da Comissão Construtora de Nova Capital] 58

Figura 2 – Zona urbana de Belo Horizonte com a distribuição das sub-áreas propostas na pesquisa de campo 71

Figura 3 – Esquema gráfico em espiral de distribuição das sub-áreas 72

Figura 4 – [Limites administrativos de Paris depois de 1859]. Reprodução de mapa esquemático sem escala 73

Figura 5 – *Paris arrondissements* 73

Figura 6 – SA-1 no esquema gráfico 75

Figura 7 – SA-2 no esquema gráfico 76

Figura 8 – SA-3 no esquema gráfico 77

Figura 9 – SA-4 no esquema gráfico 78

Figura 10 – SA-5 no esquema gráfico 79

Figura 11 – SA-6 no esquema gráfico 80

Figura 12 – SA-7 no esquema gráfico 81

Figura 13 – SA-8 no esquema gráfico 82

Figura 14 – SA-9 no esquema gráfico 83

Figura 15 – SA-10 no esquema gráfico 84

Figura 16 – SA-11 no esquema gráfico 85

Figura 17 – SA-12 no esquema gráfico 86

Figura 18 – SA-13 no esquema gráfico 88

Figura 19 – SA-14 no esquema gráfico 89

Figura 20 – Esquina residual na SA-6 (Savassi), carente de melhor aproveitamento em termos ambientais e urbanísticos 92

Figura 21 – Relógio solar instalado em esquina residual na SA-6 (Savassi) 93

Figura 22 – Esquinas residuais com arborização 94

Figura 23 – Esquinas residuais com áreas ajardinadas em praticamente toda a extensão 95

Figura 24 – Esquinas residuais desprovidas de equipamentos urbanos adequados à permanência de pessoas 96

Figura 25 – Utilização indevida da esquina residual da Rua Ceará com Av. Brasil, na SA-4 (Hospitalar) 97

Figura 26 – Edificações de interesse histórico preservadas em esquinas residuais 98

Figura 27 – Praça dos Vendedores, na SA-8 99

Figura 28 – Praça Sete de Setembro 101

Figura 29 – Arborização original da Av. Afonso Pena 102

Figura 30 – Praça da Savassi 103

Figura 31 – Transformações na Av. Afonso Pena e Praça Sete 104

Figura 32 – Praça Sete de Setembro, nos dias de hoje. Vista parcial com o “Pirulito” 105

Figura 33 – Quarteirões fechados no entorno da Praça Sete de Setembro 106

Figura 34 – Praça Tiradentes..... 107

Figura 35 – Áreas criadas junto aos passeios na Praça Tiradentes 108

Figura 36 – Praça ABC 109

Figura 37 – Áreas de permanência na Praça da Savassi 109

Figura 38 – Esculturas públicas, de autoria do artista plástico Leo Santana, que homenageiam escritores mineiros em áreas de permanência na Praça da Savassi 110

Figura 39 – Praça da Savassi 110

Figura 40 – Savassi / Praça Diogo de Vasconcelos 111

Figura 41 – Praça Milton Campos 111

Figura 42 – Praça Dr. Lucas Machado 112

Figura 43 – Praças residuais do segundo grupo 113

Figura 44 – Espaços de permanência na Praça José Miguel Arges 114

Figura 45 – Praça “Esquina da História”, vendo-se, à direita, o painel instalado pelo MHAB 115

Figura 46 – Representação esquemática do PEE1 117

Figura 47 – Percurso de experimentação estética 1 (PEE1) 118

Figura 48 – Percurso de experimentação estética 1 (PEE1) 118

Figura 49 – Percurso de experimentação estética 1 (PEE1) 119

Figura 50 – Percurso de experimentação estética 1 (PEE1) 119

Figura 51 – Percurso de experimentação estética 1 (PEE1) 120

Figura 52 – Representação esquemática do PEE2, que se conecta ao PEE1 pelo Parque Municipal (SA-3) 121

Figura 53 – Rua Sapucaí 122

Figura 54 – Rua Sapucaí. Escadaria de acesso ao túnel sob a linha férrea. Ao fundo, os arcos do Viaduto Santa Tereza 122

Figura 55 – Túnel de ligação entre a Rua Sapucaí e a Praça da Estação 123

Figura 56 – Praça da Estação (P55) 123

Figura 57 – Praça-percurso da Rua Aarão Reis (a e b), que integra o PEE2 no caminhamento em direção do Viaduto Santa Tereza 123

Figura 58 – Baixio do Viaduto Santa Tereza 124

Figura 59 – Edificação eclética da Serraria Souza Pinto na lateral do Viaduto Santa Tereza..... 124

Figura 60 – Rua Aarão Reis, no caminhamento oposto ao da FIG. 57..... 125

Figura 61 – Baixio do Viaduto da Floresta (a e b) 125

Figura 62 – Área da Casa do Conde de Santa Marinha, situada entre o baixio do Viaduto da Floresta e as áreas lindeiras à linha férrea 125

Figura 63 – Área lindeira à linha férrea, depois da Casa do Conde de Santa Marinha 126

Figura 64 – Montagem fotográfica apresentando espaços entre a linha férrea e o Boulevard Arrudas 126

Figura 65 – Vistas em sentidos opostos da área lindeira à linha férrea. Extremidade do outro caminhamento que compõe o PEE2 (a e b) 126

Figura 66 – Representação esquemática do PEE3, que se conecta ao PEE1 pela Rua Paraíba, que faz a ligação da Praça Tiradentes com a Av. Carandaí 127

Figura 67 – PEE3, nas imediações da Praça Milton Campos, de onde se descortina uma ampla vista da região central 128

Figura 68 – Canteiros centrais da Av. Afonso Pena em trecho de declividade acentuada (a e b) 128

Figura 69 – Um dos bustos existentes ao longo do PEE3 que homenageiam personalidades históricas..... 129

Figura 70 – Trecho do PEE3, combinando jardins e áreas pavimentadas 129

Figura 71 – PEE3 nas imediações da Praça Tiradentes (a e b)..... 130

Figura 72 – Praça Tiradentes, uma das extremidades do PEE3. A partir daí é possível atingir o PEE1 pela Rua Paraíba 130

Figura 73 – Visão panorâmica de trecho do Boulevard Arrudas 131

Figura 74 – Passeios largos do Boulevard Arrudas (a e b) 132

Figura 75 – Passeios largos da Av. Assis Chateaubriand 132

Figura 76 – Canteiros centrais da Av. Francisco Sales (a e b) 132

Figura 77 – Canteiros centrais da Av. Bernardo Monteiro 133

Figura 78 – Praça do Escoteiro, na SA-4 135

Figura 79 – Praça da Independência, na SA-12, vista do Viaduto Santa Tereza..... 136

Figura 80 – Praça Esperanto, na SA-5. Em primeiro plano, esquina residual da Rua Grão-Pará com Av. do Contorno 136

Figura 81 – Praça General Carneiro, na SA-12 137

Figura 82 – Praça Presidente Arthur Bernardes, na SA-6 137

Figura 83 – Edificações no limites da Av. Pasteur 138

Figura 84 – [Av. Parque em detalhe da Planta Geral da Cidade de Minas] 139

Figura 85 – Praça linear da Av. Pasteur, constituída por canteiro central único 140

Figura 86 – Praça linear da Av. Bernardo Monteiro 141

Figura 87 – Trabalhos de recuperação da praça linear da Av. Amazonas, na SA-12, que promoveram o alargamento das calçadas 142

Figura 88 – Praça linear da Av. Amazonas 143

Figura 89 – Exemplos de praças reversíveis nos limites do Parque Municipal 144

Figura 90 – Jardins frontais do Palácio antes do gradil e vista atual da edificação a partir do interior da Praça da Liberdade 145

Figura 91 – Ruptura de acessibilidade entre a calçada do Palácio da Liberdade e a Alameda Travessia, na Praça da Liberdade 146

Figura 92 – Jardim lateral da Igreja de Lourdes 147

Figura 93 – Ocupação por veículos na Praça Prof. Coelho e Souza 149

Figura 94 – Espaço verde entre o Pronto Socorro João XXIII e a Escola de Medicina da UFMG 150

Figura 95 – Quarteirão da Igreja São José, na SA-2 (Centro Alto) 151

Figura 96 – Praça da Liberdade 154

Figura 97 – [Detalhe da Planta Geral da Cidade de Minas com o Parque Municipal em evidência] 155

Figura 98 – Praça Hugo Werneck 156

Figura 99 – Praça da Igreja da Boa Viagem 157

Figura 100 – Praça Raul Soares 158

Figura 101 – Praça da Estação 159

Figura 102 – Praça da Estação 160

Figura 103 – Praça Afonso Arinos 162

Figura 104 – "Espaço circular em cubo virtual", escultura em aço de autoria de Franz Weissmann 163

Figura 105 – ["Liberdade em equilíbrio"] 164

Figura 106 – Praça Rio Branco (Praça da Rodoviária) 165

Figura 107 – Praça Carlos Chagas (Praça da Assembléia) 167

Figura 108 – Escadaria e fachada frontal da Igreja Nossa Senhora de Fátima (à direita), vistas a partir da Av. Olegário Maciel 168

Figura 109 – Praça Floriano Peixoto 169

Figura 110 – Praça José Mendes Júnior 171

Figura 111 – Praça Lions 172

Figura 112 – Praça Mazendoff 172

Figura 113 – Praça Marília de Dirceu 173

Figura 114 – Vistas da Praça Tiawanacu (a e b) 174

Figura 115 – Praça Dom Bosco 174

Figura 116 – Praça Júlio Garcia 175

Figura 117 – Praça Clemente de Faria 176

Figura 118 – Praça da Escola de Arquitetura da UFMG 177

Figura 119 – Área frontal ao edifício da Assembléia Legislativa, vendo-se a escultura de autoria de Amílcar de Castro 179

Figura 120 – Praça Carlos Drummond de Andrade, com as esculturas em primeiro plano..... 180

Figura 121 – Vista aérea do centro da cidade 181

Figura 122 – Ed. “Sul América” e “Sulacap”..... 181

Figura 123 – Torres Sulacap e Sul América, vendo-se a edificação erguida entre elas na década de 1970 (canto inferior esquerdo), o Viaduto Santa Tereza e parte do Parque Municipal 182

Figura 124 – Edificação construída entre as torres Sulacap e Sul América, vista da Av. Afonso Pena 183

Figura 125 – Praça da Independência, vista da passagem entre as torres. Ao fundo, o Viaduto Santa Tereza 183

Figura 126 – [Jardim frontal do Instituto de Educação anteriormente]..... 184

Figura 127 – Jardim frontal do Instituto de Educação atualmente 184

Figura 128 – Área frontal ao edifício Arthur Guimarães, que pertence ao conjunto de prédios da Escola de Engenharia da UFMG, cercada para estacionamento 185

Figura 129 – Parque Municipal Américo Renné Giannetti 186

Figura 130 – [Zona urbana na Planta Geral da Cidade de Minas] 187

Figura 131 – Redução de área do Parque Municipal 187

Figura 132 – Praça dos Fundadores, no Parque Municipal 188

Figura 133 – Réplica da Vitória da Samotrácia 189

Figura 134 – Área de permanência no Parque Municipal, isolada do passeio da Av. Afonso Pena pelo gradil 190

Figura 135 – Acessos impedidos no Parque Municipal 191

Figura 136 – Parque Rosinha Cadar, na SA-8 (Santo Agostinho)..... 192

Figura 137 – Mapa Planta Geral da Cidade de Minas 193

Figura 138 – Viaducto Avenida Tocantins 194

Figura 139 – Complexo Viário da Lagoinha 195

Figura 140 – Detalhes da via férrea e da linha do metrô de superfície em limites da ADC 195

Figura 141 – Local previsto para ser o final da Av. Bias Fortes 196

Figura 142 – Elevado Castelo Branco 197

Figura 143 – Passarelas na região da trincheira situada no Santo Agostinho, sobre a Av. do Contorno 197

Figura 144 – Principais locais onde foram realizadas obras civis de conexão na ADC 198

Figura 145 – Passarela de pedestres sobre o Complexo Viário da Lagoinha 199

Figura 146 – Silhueta da ADC, vista do viaduto da Av. Francisco Sales 200

Figura 147 – Pontos de conectividade entre a ADC e áreas vizinhas 200

Figura 148 – Tratamento padronizado de calçadas na ADC 201

Figura 149 – Descontinuidades de condições adequadas de mobilidade em calçadas 202

Figura 150 – Inexistência de sinalização para a travessia de pedestres na confluência da Av. do Contorno com as ruas Rio de Janeiro, Coletor Celso Werneck e Joaquim Murtinho, no limite da SA-7 (Lourdes) 203

Figura 151 – Rotatória com piso intertravado no cruzamento das ruas Bernardo Guimarães e Paraíba, na SA-6 (Savassi) 204

Figura 152 – Trecho com piso intertravado na Rua Rio de Janeiro que integra os espaços requalificados no entorno do Shopping Cidade, na SA-2 (Centro Alto) 204

Figura 153 – Requalificação das imediações do Mercado Central (a e b), na SA-2 (Centro Alto) 205

Figura 154 – Ponto de travessia segura na Praça Raul Soares 205

Figura 155 – Seqüência de imagens que revelam o caráter inóspito de uma esquina residual na SA-5, desprovida de equipamentos urbanos (a; b; c; d) 207

Figura 156 – [Visitação de um grupo de deficientes visuais a exposição realizada na Praça da Liberdade em 2007] 207

Figura 157 – Escultura de Jorge dos Anjos 208

Figura 158 – Esculturas na Praça Alberto Deodato 209

Figura 159 – "Homenagem à Mãe Mineira", no Parque Municipal 210

Figura 160 – Escultura do Alferes Joaquim José da Silva Xavier, o Tiradentes, na Praça José Mendes Júnior 210

Figura 161 – "Monumento a Tiradentes", na Praça José Mendes Júnior 211

Figura 162 – "Monumento à Terra Mineira", na Praça da Estação 212

Figura 163 – Painéis em bronze na base do "Monumento à Terra Mineira" 212

Figura 164 – Esculturas existentes na Praça da Estação 213

Figura 165 – Elementos escultóricos em fontes na Praça da Liberdade (a; b; c) 214

Figura 166 – Pedestais desprovidos de esculturas na Praça Afonso Arinos (a; b) 215

Figura 167 – Agressões a elementos escultóricos públicos 215

Figura 168 – Elementos artísticos tridimensionais bem conservados 216

Figura 169 – "Pirulito" da Praça Sete, alvo de pichadores 217

Figura 170 – Inscrições urbanas na paisagem da cidade 218

Figura 171 – Arte *graffiti* em diversos espaços da cidade 219

Figura 172 – Arte *graffiti* e *stickers* em diversos espaços da cidade 220

Figura 173 – Arte *graffiti* no baixio do Viaduto Santa Tereza 221

Figura 174 – Conjunto de bairros imediatamente externos à ADC, integrando a expansão de esquemas de leitura e compreensão dos espaços de Belo Horizonte 223

Figura 175 – Mapa da ADC, com a distribuição dos espaços abordados 247

Figura 176 – Esquema da ADC, com a distribuição dos espaços abordados 248

Figura 177 – [Detalhe de Mapa turístico: mapa I] 249

Figura 178 – Belo Horizonte: mapa de acesso 250

Quadro 1 – Categorias dos espaços abordados – Parte 1 244

Quadro 2 – Categorias dos espaços abordados – Parte 2 245

Quadro 3 – Categorias dos espaços abordados – Parte 3 246

LISTA DE ABREVIATURAS

ADC –	Área dentro da Contorno
BELOTUR –	Empresa Municipal de Turismo
BH CENTRO –	Concurso Nacional para Reestruturação do Centro de Belo Horizonte
EBTU –	Empresa Brasileira de Transportes Urbanos
ER –	Esquina residual
MAO –	Museu de Artes e Ofícios
METROBEL –	Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte
MHAB –	Museu Histórico Abílio Barreto
PACE, PACE/79 –	Projeto da Área Central
PBH –	Prefeitura de Belo Horizonte
PC –	Praça-cruzamento
PCL –	Praça clássica
PCON –	Ponto de conectividade
PE –	Praça especial
PEE –	Percurso de experimentação estética
PL –	Praça linear
PLAMBEL –	Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte
PP –	Praça-percurso
PQ –	Parque
PR –	Praça residual
PROBUS –	Programa de Transporte Público por Ônibus
PRV –	Praça reversível
PS –	Praça subtraída
PT –	Partido dos Trabalhadores
SA –	Sub-área

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO..... 20

2 A EXPERIÊNCIA ESTÉTICA E A CIDADE..... 29
2.1 A natureza da estética e os pressupostos da experiência estética..... 29
2.2 A cidade como objeto da experiência estética..... 36

3 TRANSFORMAÇÃO URBANA E PROMOÇÃO DO BEM COMUM NO ESPAÇO PÚBLICO..... 43
3.1 Espaço urbano em transformação..... 43
3.2 A dimensão pública do espaço urbano..... 48
3.3 Desdobramentos éticos da experiência estética na cidade..... 52

4 BELO HORIZONTE: ORIGENS E TRANSFORMAÇÕES SIGNIFICATIVAS..... 57
4.1 Origens da cidade..... 57
4.2 Transformações do espaço urbano..... 62

5 POTENCIALIDADES NO ESPAÇO PÚBLICO DE BELO HORIZONTE..... 70
5.1 Procedimentos metodológicos de observação e descrição da área objeto de pesquisa..... 70
5.2 Descrição geral das sub-áreas de pesquisa..... 75
5.2.1 Centro Antigo (SA-1)..... 75
5.2.2 Centro Alto (SA-2)..... 76
5.2.3 Parque Municipal (SA-3)..... 77
5.2.4 Hospitalar (SA-4)..... 78
5.2.5 Funcionários (SA-5)..... 79
5.2.6 Savassi (SA-6)..... 80
5.2.7 Lourdes (SA-7)..... 81

5.2.8 Santo Agostinho (SA-8)..... 82
5.2.9 Barro Preto (SA-9)..... 83
5.2.10 Centro Baixo (SA-10)..... 84
5.2.11 Rodoviária (SA-11)..... 85
5.2.12 Estação (SA-12)..... 86
5.2.13 Floresta (SA-13)..... 88
5.2.14 Santa Efigênia (SA-14)..... 89
5.3 Classificação e análise dos espaços abordados..... 91
5.3.1 Esquinas residuais (ER)..... 92
5.3.2 Praças residuais (PR)..... 100
5.3.3 Praças-percurso (PP) e
Percursos de experimentação estética (PEE)..... 116
5.3.4 Praças-cruzamento (PC)..... 134
5.3.5 Praças lineares (PL)..... 138
5.3.6 Praças reversíveis (PRV)..... 144
5.3.7 Praças subtraídas (PS)..... 148
5.3.8 Praças clássicas (PCL)..... 152
5.3.9 Praças especiais (PE)..... 177
5.3.10 Parques (PQ)..... 186
5.3.11 Pontos de Conectividade (PCON)..... 193
5.3.12 Considerações finais sobre a pesquisa de campo..... 206

6 CONCLUSÃO..... 224

REFERÊNCIAS..... 227

APÊNDICE A - Listagem dos espaços abordados..... 237

APÊNDICE B - Categorias dos espaços abordados..... 244

APÊNDICE C - Mapa e esquema da ADC..... 247

ANEXO A - Mapas..... 249

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho nasce de uma reflexão sobre certas potencialidades não efetivadas ou mesmo negadas no processo de conformação do espaço urbanístico de Belo Horizonte. O marco teórico que fundamenta essa reflexão é o entrelaçamento, no espaço público, do conceito de experiência estética e das questões de natureza ética envolvidas nesse tipo de experiência e desencadeadas por ela. Parte-se da hipótese de que a cidade, quando experimentada esteticamente, pode propiciar ao sujeito condições para seu aprimoramento enquanto cidadão. O tema central da pesquisa trata da forma pela qual os processos de percepção da cidade, a partir de seus aspectos estéticos em constante transformação, se ligam à promoção do bem comum nos seus espaços públicos. É a necessidade e a importância de se experimentar a cidade sob o ponto de vista daquilo que a sua dimensão física pode propiciar a uma vivência qualificada para seus habitantes que fundamentam a escolha do tema, sendo que tanto as análises teóricas empreendidas como as proposições advindas da pesquisa de campo procuram sustentar a hipótese adotada.

Dentre os inúmeros elementos que configuram a dimensão física do espaço público de Belo Horizonte, optou-se por eleger, como objeto específico de estudo, um conjunto de espaços de permanência e de suporte a deslocamentos de pedestres na área compreendida dentro do perímetro atual da Avenida do Contorno, que foi definida como universo de pesquisa. Neste estudo, adotar-se-á para essa área a denominação simplificada de “área dentro da Contorno”, ou, abreviadamente, ADC. Dessa maneira, na ADC, os espaços abordados correspondem a praças de características distintas, espaços remanescentes de transformações urbanas, assim como espaços lineares potencialmente ricos na capacidade de acolher o cidadão em seus percursos pela cidade. A ADC tem grande importância histórica, simbólica, econômica e urbanística para o município de Belo Horizonte. Pelo fato de corresponder à área de implantação do projeto original da cidade segundo premissas do urbanismo do século XIX, esta área apresenta características estéticas próprias em função do traçado de suas ruas, avenidas e praças. Na ADC, literalmente

contornada pela Avenida do Contorno (cujo nome oficial é Avenida Dezessete de Dezembro), esse traçado se pauta por determinados padrões de regularidade, sendo que, a uma malha ortogonal de avenidas, se superpõe, diagonalmente, uma malha também ortogonal de ruas, resultando em amplos cruzamentos de várias vias, nos quais se situa a maioria das praças planejadas. Nessa área, a pesquisa de campo procurou detectar diversas possibilidades de adequação de locais para uso e circulação de pedestres, que podem incentivar o uso do espaço público e a experiência estética na cidade. A ADC polariza atividades fundamentais para a cidade como um todo, desempenhando o papel de área central do município e destacando-se como marco permanente de referências simbólicas e memoriais. Na ADC, o centro tradicional, constituído pelos espaços que historicamente abrigaram a efervescência e o provincianismo de uma Belo Horizonte que se constituía enquanto cidade capital

> [...] pode ser considerado o lugar onde as práticas simbólicas alcançam uma dimensão universalizante. Como espaço-síntese do desenvolvimento urbano, nele estão condensadas as marcas principais da história da cidade. Nesse contexto, mesmo seus espaços revelando a saturação e a deterioração causadas pelo tempo, o centro reúne, congrega e conclama para uma centralidade primordial. A partir da ação efetiva do poder público, essa vocação pela “espetacularização” poderá ser devolvida aos seus memoráveis lugares (LEMOS, 1994, p. 46).

Pela sua extensão e também pela ocupação diferenciada de seus espaços ao longo da história de Belo Horizonte, a ADC apresenta-se como um universo extremamente rico no que diz respeito às pesquisas do urbano, principalmente no que se refere às transformações sofridas pela cidade projetada e às possibilidades de articulação de seus espaços em função do bem comum.

Esse estudo se justifica na medida em que procura contribuir para a qualidade da experiência de observação, percepção e compreensão da cidade, ao apontar possibilidades de uso qualificado e de articulação dos espaços abordados, não somente no sentido físico, mas, também, considerando a inserção desses espaços no contexto histórico da cidade e a importância do seu significado para a memória coletiva.

Não sem considerar a pureza e o rigor da experiência estética que se pode ter diante da obra de arte elevada à categoria de objeto estético, como se verá, os espaços abordados neste estudo, além de se constituírem como passíveis de serem experimentados esteticamente, apresentam-se como meios ou suportes para o acontecimento da experiência estética na cidade. Não se trata aqui de privilegiar o estético em detrimento do ético, mas, antes, de analisar certas condições em que a interação dialética desses dois conceitos pode contribuir para a promoção do bem comum no espaço público.

Além disso, o processo de transformação urbana, quando fomentado exclusivamente pelas exigências do capital, tende a negar ao sujeito o exercício de necessidades vitais e uma delas é, fundamentalmente, o direito à cidade. Embora fuja ao escopo deste trabalho a abordagem das causas e conseqüências do processo de degradação do espaço público, desencadeadas por um modelo perverso de desenvolvimento que exclui a grande maioria da população ao impor uma distribuição injusta dos ganhos do capital, não se pode deixar de apontar esse processo como um dos principais responsáveis pela negação daquele direito fundamental. O direito à cidade, que sustenta antes de tudo o direito à moradia e ao trabalho dignos, quer também garantir a possibilidade do estar, do ir e vir, do viver a cidade em sua plenitude, como lugar do encontro, do exercício da sociabilidade urbana, condições essenciais para a qualidade de vida dos seus cidadãos. Quando se pretende dotar o espaço urbanístico de condições ótimas para o seu uso público, contribui-se também, como dito acima, para promover a qualidade da experiência de observação, percepção e compreensão da cidade, e, portanto, para a inserção do sujeito nesse espaço. É nesse sentido que se propõe, neste trabalho, a análise das implicações éticas da experiência estética na cidade.

Como procedimento metodológico adotado na pesquisa de campo, a ADC foi objeto de processos de observação direta, de registros fotográficos e de análises críticas que apontam vacuidades e desconexões, as quais concorrem para um esvaziamento das potencialidades do contexto urbano no que ele pode oferecer de mais significativo, tanto sob o ponto de vista estético quanto ético, ou seja, qualidade de vida no espaço público.

No intuito de organizar o trabalho e de possibilitar um olhar crítico apurado sobre as características dos espaços abordados e sobre seu significado no contexto da cidade, tanto no que se refere aos usos atuais a que se destinam quanto ao potencial que eles encerram, a ADC foi dividida em quatorze sub-áreas delimitadas em função da distribuição de atividades e práticas vivenciais com características próximas. As delimitações adotadas não correspondem diretamente às mesmas dos bairros existentes na ADC, embora haja uma aproximação em certos casos. As quatorze sub-áreas receberam as seguintes denominações: Centro Antigo, Centro Alto, Parque Municipal, Hospitalar, Funcionários, Savassi, Lourdes, Santo Agostinho, Barro Preto, Centro Baixo, Rodoviária, Estação, Floresta e Santa Efigênia.

Nessas sub-áreas, foram realizados percursos pré-estabelecidos e também deslocamentos aleatórios que possibilitaram a eleição dos objetos específicos de estudo, os quais se traduzem em um conjunto de espaços abordados e classificados em doze categorias, em função de suas características físicas e de sua constituição ao longo do processo histórico de conformação e transformação do tecido urbano de Belo Horizonte. Esses espaços receberam as seguintes denominações: esquinas residuais, praças residuais, praças-percurso, praças-cruzamento, praças lineares, praças reversíveis, praças subtraídas, praças clássicas, praças especiais, parques, percursos de experiência estética e pontos de conectividade.

A análise crítica dos dados obtidos também permitiu sugerir algumas possibilidades de intervenção, que, embora não pretendam ter o caráter de projeto, levam à reflexão sobre determinadas potencialidades que o espaço público de Belo Horizonte reserva para os cidadãos, no sentido de ampliar meios ou suportes para o acontecimento da experiência estética na cidade, a qual, como se procurará demonstrar neste trabalho, pode suscitar uma série de reflexões de ordem ética nos sujeitos. Como lembra Isaac Joseph, em entrevista concedida a Valladares e Lima (2005, p. 79), “é importante dar um tratamento qualitativo e sensível aos espaços urbanos, o que garante o sentido e a pertinência do modo como os citadinos vão usá-los”.

Experimentar esteticamente a cidade é estar aberto à pluralidade das manifestações e dos discursos da contemporaneidade. Se “a cidade é o lugar doador de sentido à existência individual e do aprimoramento do nosso corpo, nosso espírito e dos usos e hábitos de nosso tempo” (BRANDÃO, 2006a, p. 61), as transformações, por vezes constantes e intensas do espaço público, tanto em sua dimensão sócio-político-cultural como também em sua dimensão física, afetam diretamente os sujeitos que nela habitam, através de uma profusão de experiências que se lhes são possíveis, voluntária ou mesmo involuntariamente.

Uma vertente ética do acontecer da experiência estética revela-se na capacidade que esse tipo de experiência tem, diferente da experiência dita ordinária, de promover a inclusão do sujeito nos processos da vida, especialmente porque desencadeia nele, através também da imaginação, uma renovação da linguagem com que ele interpreta seus desejos, escolhas, valores, enfim, “uma tomada de consciência das circunstâncias em que ele tem de realizar seu aprendizado prático e teórico” (BARBOSA, 2006, p. 34). Pode-se dizer, portanto, que em seu sentido ético, a experiência estética é capaz de estimular no sujeito um olhar crítico sobre o ambiente em que vive, abrindo-lhe possibilidades para o exercício pleno de sua condição de cidadão.

Através do caminhar pela cidade este trabalho foi sendo construindo. Esses deslocamentos, como forma de experimentar esteticamente a cidade e seus elementos, é que permitiram apontar potencialidades no espaço urbanístico de Belo Horizonte: caminhar com trajeto pré-estabelecido, por trajetórias que se definiram no próprio caminhar e, também, aleatoriamente, assumindo a postura de urbanista errante, para quem as errâncias são processos de experimentar a cidade. O urbanista errante é aquele “que se preocupa mais com as ações e percursos, do que com as representações gráficas, planificações ou projeções, ou seja, com os mapas e planos, com o culto do desenho e da imagem” (JACQUES, 2006, p. 118). Nessa perspectiva, quando o urbanista, no sentido clássico do termo, concentra suas análises e fundamenta suas proposições com ênfase excessiva nos aspectos de representação gráfica, o que a autora citada acima chama de culto do desenho e da imagem, ele faz da cidade um

espaço ideal no sentido do distanciamento do vivido. Na pesquisa de campo empreendida neste estudo, o que se buscou foi justamente percorrer esse espaço vivido e, nele, apontar possibilidades da ordem do vivível. O amplo levantamento fotográfico aqui empreendido se coloca como importante, e até mesmo fundamental, não como base ideal para proposições, mas como registro indicativo das potencialidades observadas.

Ao traçar um pequeno histórico das errâncias urbanas em Paris, Jacques (2006) identifica três momentos, sendo o primeiro, o das *flâneries* (de meados e final do século XIX até início do século XX), em que atua a figura do *flâneur*, personificado por Baudelaire e objeto de análises por Walter Benjamin nos anos 1930. No segundo momento, o das deambulações (dos anos 1910-30), ocorrem as ações dos dadaístas e surrealistas, as excursões urbanas por lugares banais organizadas por Aragon, Breton, Picabia e Tzara. O terceiro momento, o das derivas (dos anos 1950-60), corresponde ao pensamento urbano dos situacionistas enquanto crítica radical ao urbanismo, através de Debord, Vaneiguem, Jorn ou Constant. Segundo a autora, essas experiências parisienses serviram como uma referência para outras experiências urbanas que também se desenvolveram no meio artístico, não só em Paris, mas em outros grandes centros de produção da arte contemporânea, principalmente Nova York. Ela chama a atenção para as errâncias que se realizaram também no Brasil, incluindo as flanâncias de João do Rio e as performances empreendidas pelos artistas modernistas e pelos tropicalistas, como as *Experiências* realizadas pelo engenheiro civil, arquiteto, escultor e decorador Flávio de Carvalho e o *Delirium Ambulatorium* de Hélio Oiticica. As intervenções performáticas desses artistas constituem experiências de investigação do espaço urbano que possibilitam novas formas de apreensão, levando a uma reinvenção poética e sensorial das cidades. Dessa forma, elas se apresentam como uma crítica dos artistas errantes aos urbanistas modernos, que, ao priorizarem aspectos funcionais e formais, teriam se esquecido do enorme potencial poético do urbano. Essa crítica pode ser estendida às abordagens contemporâneas da cidade, o que aponta para a necessidade do sujeito urbanista se relacionar física e afetuosamente com ela,

para não projetar simplesmente espaços espetacularizados ou descarnados, como enfatiza Jacques (2006, p. 134):

> No urbanismo contemporâneo, a distância, ou deslocamento, entre sujeito e objeto, entre prática profissional e vivência-experiência da cidade, se mostra desastrosa ao esquecer o que o espaço urbano possui de mais poético, que seria precisamente seu caráter humano, sensorial e corpóreo.

Michel de Certeau (1996, p. 176) afirma que “os jogos dos passos moldam os espaços. Tecem os lugares”. Ou seja, são os praticantes da cidade, através da prática dos espaços urbanos, que atualizam os projetos urbanos, revelando ou denunciando o que eles excluem. Para esse autor, o caminhante, ao atualizar um conjunto de possibilidades e de proibições organizado por uma determinada ordem espacial, transforma em outra coisa cada significante espacial, como se as caminhadas dos pedestres, constituindo uma espécie de enunciação pedestre, revelasse uma retórica do caminhar, estabelecendo um paralelo entre a arte de “moldar” frases e a arte de moldar percursos.

É possível estabelecer uma aproximação entre as considerações de Certeau e de Jacques, uma vez que “os praticantes da cidade, como os errantes, realmente experimentam os espaços quando os percorrem, e, assim, lhes dão corpo e vida, pela simples ação de percorrê-los” (JACQUES, 2006, p. 127). Esse entendimento ilumina a noção de que a construção dessa retórica do caminhar está impregnada por um entrelaçamento da experiência estética e das questões de natureza ética envolvidas na prática da cidade.

No segundo capítulo desse estudo, no sentido de fundamentar as proposições e as análises empreendidas, aborda-se a noção de experiência estética a partir de considerações sobre a natureza da estética propriamente dita. Também nesse capítulo, aborda-se a cidade como objeto da experiência estética. O terceiro capítulo trata do espaço urbano em transformação e da dimensão pública desse espaço, procurando estabelecer ligações entre as principais transformações observadas nas cidades contemporâneas e os reflexos sobre a qualidade de seus espaços públicos no que concerne à questão do bem

comum. Com base na noção de espaço público, esse terceiro capítulo trata ainda dos desdobramentos éticos da experiência estética, de maneira a fundamentar a hipótese defendida nesse estudo, ou seja, a de que a cidade, quando experimentada esteticamente, pode propiciar ao sujeito condições para seu aprimoramento enquanto cidadão. O quarto capítulo apresenta um panorama das origens e transformações significativas pelas quais passou a cidade de Belo Horizonte, com enfoque específico na ADC, no intuito de situar o processo de conformação de certas configurações espaciais que abrem possibilidades de intervenção urbana a favor do bem estar do cidadão, estimulando uma vivência qualificada nos espaços públicos, através de medidas que ofereçam suporte à permanência e aos deslocamentos dos indivíduos. No quinto capítulo, são apontadas certas potencialidades no espaço urbanístico de Belo Horizonte, detectadas a partir da pesquisa de campo empreendida na ADC, a qual possibilitou o desenvolvimento de descrições e de reflexões críticas relativas às sub-áreas e aos espaços nelas abordados. No sexto capítulo da dissertação, empreende-se uma análise conclusiva que estabelece ligações entre os pressupostos teóricos e as observações e proposições feitas com base na pesquisa de campo.

2 A EXPERIÊNCIA ESTÉTICA E A CIDADE

2.1 A natureza da estética e os pressupostos da experiência estética

As reflexões de Wolfgang Iser (2001) a respeito da natureza cambiante da estética ao longo do tempo partem de um retorno à sua história, a partir de sua primeira exposição sistemática desenvolvida por Alexander von Baumgarten que, em 1735, a definiu como “a ciência de como as coisas podem ser conhecidas pelos sentidos”. Iser chama a atenção para a dualidade híbrida da estética enquanto conhecimento sensorial e aponta para uma questão maior que se coloca: a estética

> [...] é uma interpenetração das faculdades (humanas) iluminada pelo “conhecimento sensorial” ou opera como um agente intermediário para o corpo e para a mente, iluminado por uma relação recíproca que ela coloca em movimento? É algo que se possa agarrar ou é uma função? (ISER, 2001, p. 35, 36).

Para este autor, o estético está sempre associado a uma coisa outra que o “si mesmo” e implica no acontecimento de um juízo, uma idéia ou um engajamento da imaginação, sendo, basicamente, um movimento de jogo operando entre os sentidos do sujeito e aquilo que lhe é dado perceber ou conceber. “Isso o torna sobretudo elusivo e, assim, propenso à coisificação ao ser equacionado com aquilo que ele trouxe à luz, desde o belo, passando pelo sublime até o feio” (ISER, 2001, p. 40, 41). Não possuindo uma essência própria, o estético está sempre relacionado a realidades contextuais que governaram sua concepção ao longo de sua história, sendo possível testemunhar diversos entrincheiramentos gerativos que determinaram as feições e as operações da estética, isto é, sua natureza num dado momento e seu modo de funcionamento num determinado contexto.

Ainda segundo o autor supracitado, os principais entrincheiramentos gerativos que precederam o entrincheiramento contemporâneo do estético são três. No primeiro deles, através de Kant em *A crítica do juízo*, a estética é concebida como julgamento estético em sua relação com o belo, o sublime e o gosto. Nesse primeiro estágio de sua história, a concepção da estética se baseia em

um entrelaçamento do sujeito humano com os objetos dados, como o belo e o sublime, sendo que nenhum desses componentes é estético em si mesmo: “o estético surge de um juízo subjetivamente fundado, e o jogo da imaginação é disparado por aquilo a que o sujeito é apresentado, resultando numa idéia estética” (ISER, 2001, p. 37).

No segundo entrincheiramento, levado a cabo pelos românticos no século XIX, a estética é identificada com a obra de arte e é entendida como uma filosofia da arte, tornando-se uma disciplina filosófica colocada lado a lado com a metafísica e a ética, fortalecida pela convicção de que a arte é cognoscível. Esse novo entrincheiramento, exemplificado por Hegel, é marcado pelo que este filósofo chama de aparência sensual da idéia e não mais pelo juízo estético de Kant. Nesse contexto, “a estética [...] converte-se num estudo da representação, concebendo a arte como um meio para o aparecimento da verdade” (ISER, 2001, p. 38).

No terceiro entrincheiramento, a concepção hegeliana da arte como representação é substituída, por Adorno, pela negatividade, ou seja:

> Uma obra de arte genuína, Adorno sustenta, está permeada por um lugar vazio. Ao imitar o belo na natureza, a obra cria aparências que, por seu turno, figuram a presença de algo não-existente, e, ao dar forma exterior a algo inconcebível, a obra investe um fingimento de realidade ilusória. O desdobramento disso é, nos termos de Adorno, “*imagerie*” (imageria), que ele qualifica como aparições a fim de sublinhar seu caráter ilusório (ISER, 2001, p. 38).

No mundo contemporâneo, segundo Iser (2001), o estético assume o caráter de operação modeladora que desenvolve um jogo recíproco não somente entre um objeto forjado e um sujeito que percebe, mas também entre as formas impostas aos objetos e aos sentidos requisitados do sujeito. Nesse sentido, “a operação estética não é a cognição do sujeito de um objeto, mas a presença do último para intuição íntima do sujeito” (ISER, 2001, p. 41). Isso revela que o princípio básico da concepção de Kant a cerca do julgamento estético ainda se sustenta. A operação modeladora esboça múltiplas perspectivas para configurar o forjamento do que é dado, o que culmina na revelação de duas feições características do estético, quais sejam aceleração e finalidade aberta,

que dotam “o estético de sua mais proeminente função: ou seja, seu papel de possibilitador” (ISER, 2001, p. 45). O sujeito é chamado a lidar com possibilidades esteticamente geradas, o que exige nele uma interação competitiva entre os processos de cognição, emoção, percepção e ideação. É no curso dessa interação competitiva que a experiência estética de possibilitar é transmitida. Na contemporaneidade, na medida em que o estético é entendido como uma operação modeladora para transmissão daquilo que ele forjou, não há mais sentido em confiná-lo à obra de arte. O estético então se espalha e começa a estetizar tudo que existe.

Mikel Dufrenne, cuja perspectiva filosófica pode ser situada no contexto geral do movimento fenomenológico, filiando-se, sobretudo, à conformação dada à fenomenologia na França por Sartre e Merleau-Ponty, adota a percepção como um conceito fundante, ponto de partida e solo fértil para a construção de uma fenomenologia da experiência estética, como observa Henriques (2008). Publicada em 1953, *Phénoménologie de l’experiénce esthétique* foi a obra que projetou Dufrenne no cenário internacional da estética. Segundo Figurelli (2004, p. 9), “o escopo da *Phénoménologie* é submeter a experiência estética à descrição fenomenológica, à análise transcendental e à apreensão da significação metafísica”.

Para Dufrenne (2004), a noção de objeto estético, ou seja, aquele que é percebido esteticamente pelo espectador, é fundamental para a realização da experiência estética. Uma vez que o primeiro sentido do objeto estético é um sentido totalmente imanente ao sensível, esse objeto deve, portanto, ser experimentado no nível da sensibilidade. É importante observar que a um olhar indiferente a obra de arte ainda não existe enquanto objeto estético. “O espectador não é somente a testemunha que consagra a obra, ele é, à sua maneira, o executante que a realiza; o objeto estético tem necessidade do espectador para aparecer” (DUFRENNE, 2004, p. 92). Isso quer dizer, segundo Henriques (2008), que a obra-de-arte pode, ao não ser percebida esteticamente, permanecer apenas como um objeto empírico comum, entre tantos outros. Aberta a essa possibilidade negativa, a obra-de-arte pode

suscitar outras experiências, não se mostrando, portanto, como correlato exclusivo da experiência estética.

Os valores estéticos são “criados pelo trabalho artístico e reativados pela experiência estética do espectador” (DUFRENNE, 2004, p. 59). Isso significa que o objeto estético revela certa relação do mundo com a subjetividade. É nesse sentido que o belo não é uma idéia ou um modelo, mas uma qualidade presente em certos objetos – sempre singulares – que nos são dados à percepção. Através do objeto belo, é possível definir a beleza como a perfeição do objeto estético enquanto estético, “valor geral ou, antes, canônico, cujo lugar, ao lado de cinco outros valores, se poderia justificar por uma espécie de dedução transcendental: o útil, o agradável, o amável, o verdadeiro, o bem” (DUFRENNE, 2004, p. 51, 52).

Na experiência estética, o homem manifesta melhor a sua condição, na medida em que esse tipo de experiência revela sua relação mais profunda e mais estreita com o mundo. “Estar no mundo não é ser uma coisa entre as coisas, é sentir-se em casa entre as coisas, mesmo as mais surpreendentes e as mais terríveis, porque elas são expressivas” (DUFRENNE, 2004, p. 25).

Na abordagem do sentido próprio da experiência estética, Dufrenne invoca o patrocínio de Kant (1989, p. 89), para quem a estética é a “ciência das regras da sensibilidade em geral”. Dufrenne observa que Kant se inclina para a negação de toda objetividade do belo e enfatiza que

> [...] o belo não é nem uma idéia em si, nem uma idéia no objeto, nem um conceito objetivamente definível, nem uma propriedade objetiva do objeto; é uma qualidade que atribuímos ao objeto para exprimir a experiência que fazemos de certo estado de nossa subjetividade atestada pelo nosso prazer [...] (DUFRENNE, 2004, p. 40, 41).

É importante ressaltar aqui o que Dufrenne também observa em Kant, ou seja, seu interesse no apoio que a experiência estética pode dar à experiência moral. Há uma afinidade entre essas duas experiências, testemunhada pela linguagem comum, uma vez que “designamos objetos belos com nomes que parecem fundados numa apreciação moral” (KANT *apud* DUFRENNE, 2004, p. 41).

Como observa Henriques (2008), o caráter exemplar da experiência estética é a estrutura de reenvio recíproco entre sujeito e objeto, que se presta como paradigma de uma fenomenologia da percepção geral. Este autor observa que são três as categorias que fundam a experiência estética para Dufrenne – presença, representação e sentimento –, as quais devem ser compreendidas como momentos solidários de um acontecimento unitário. Esse acontecimento unitário é a percepção estética, propriamente dita, do espectador. No momento da presença estabelece-se entre a obra de arte e o expectador uma relação imediata em que o objeto exerce sobre o corpo um poder de sedução e em que sujeito e objeto formam uma totalidade, sem rupturas ou cisões, não sendo possível falar em pensamento. No momento da representação, comparece a herança do que foi experimentado pelo corpo, mas atua aí o papel mediador da imaginação e o objeto se torna objeto do pensamento e, portanto, representado, introduzindo-se uma dualidade entre sujeito e objeto. Finalmente, no momento do sentimento abre-se a interioridade do objeto. O sentimento implica uma nova atitude no sujeito, que é chamado a ouvir uma mensagem.

Sustentando a tese de que a experiência estética que o sujeito faz com as obras de arte se estrutura à base de um certo uso da racionalidade comunicativa, Barbosa (2006) afirma que tanto a produção como a recepção desses objetos é mediatizada por um pano de fundo normativo que permite o reconhecimento de certos objetos como obras de arte. Esse pano de fundo normativo é

> [...] composto por experiências sedimentadas em valores, técnicas, formas de percepção e de orientação no mundo da arte, condicionando e mesmo regulando os comportamentos produtivos e perceptivos considerados adequados, ou seja, conformes a representações mais ou menos consensuais sobre o que deve ou pode ser uma obra de arte aceitável (BARBOSA, 2006, p. 29).

Segundo este autor, o processo de validação das obras de arte e das experiências que elas proporcionam intensifica no sujeito um jogo complexo entre elementos estéticos, éticos, morais, epistêmicos e técnicos que integram esse pano de fundo normativo. Nesse sentido, as obras de arte erguem para si uma pretensão de validade estética, quando fazem ao sujeito uma exigência de

reconhecimento, cuja resposta se traduz pelo juízo de gosto. “Toda obra, como um mimo, diz: Não estou bem?” (ADORNO *apud* BARBOSA, 2006, p. 31). Nas discussões onde está em jogo o êxito ou o malogro de um objeto que se pretende obra de arte, ou seja, no âmbito do discurso estético, o sujeito é levado a tomar posições que mobilizam um saber ele que aprendeu a dominar intuitivamente ao longo de sua socialização e pelo qual adquiriu uma competência específica. “Habermas a chamou de competência comunicativa. Ela consiste em saber fazer uso das regras pragmáticas que tornam possível o entendimento mútuo acerca de algo no mundo” (BARBOSA, 2006, p. 31). O que é importante ressaltar aqui é que, enquanto a experiência estética é a experiência da relação entre sujeito e objeto, o discurso estético é uma forma de argumentação sobre os conteúdos dessa experiência. Há uma mescla de elementos afetivos e cognitivos presentes no âmbito do discurso estético, o que se revela pelo fato de que, ao conversarem sobre suas experiências estéticas, os sujeitos, além de expressarem seus sentimentos, também fazem descrições, comparações e tomam posições, direta ou indiretamente, diante das qualidades do objeto:

> [...] poderíamos dizer que as nossas intuições estéticas seriam de certo modo “cegas” sem o saber, assim como nosso saber seria “vazio” sem nossas intuições estéticas. Na experiência estética, os elementos afetivos e cognitivos inseminam uns aos outros (BARBOSA, 2006, p. 34).

O entrelaçamento de elementos afetivos e cognitivos resulta na capacidade que a experiência estética tem de renovar a linguagem com a qual o sujeito interpreta seus desejos, escolhas, valores, padrões de percepção e de orientação no mundo, o que favorece a tomada de consciência das circunstâncias em que ele tem de realizar seu aprendizado prático e teórico (BARBOSA, 2006). Quanto mais as dimensões afetiva e cognitiva se entrelaçam, mais intensos são os efeitos da experiência estética, sendo possível falar de um ponto de vista estético sobre o mundo interior e exterior:

> Por mais que as obras de arte possam conter “imagens” ou “visões” do mundo, elas são, primeiramente, um jogo de lentes e espelhos: vemos e nos vemos, colhemos imagens do mundo e de nós mesmos. Nesse jogo, nossas representações teóricas e morais [...] se mostram em sua contingência, outros “mundos” se insinuam à imaginação (BARBOSA, 2006, p. 34, 35).

Através do jogo entre os elementos afetivos e cognitivos que se configura a partir da experiência com a obra de arte, a compreensão estética se expressa "na explicação, crítica e comentário, na reprodução, apresentação ou recitação e, por fim, nas transformações produtivas da experiência estética" (WELLMER *apud* BARBOSA, 2006, p. 36). Essas transformações produtivas, ainda segundo Wellmer, incluem manifestações de uma ampliação das capacidades perceptivas, conceituais e comunicativas do sujeito, além da subversão dos seus modos de sentir e pensar e, também, a produção de novas obras.

Barbosa (2006) ressalta ainda que o caráter público das obras de arte revela que a pretensão de validade estética dessas obras tem um caráter intersubjetivo, que vai além da experiência entre cada indivíduo e as obras. Nesse sentido, elas se dirigem ao público como uma comunidade ilimitada de comunicação e dela esperam um reconhecimento universal:

> As obras se dirigem a todos e a cada um [...]. Enquanto se referem a cada um, mas na medida de todos, as obras erguem para si uma pretensão de validade cujo alcance é análogo ao das proposições científicas e das normas morais: ela transcende todos os contextos e todos os tempos, encontra seu lugar em todos os lugares, é contemporânea de todas as épocas. Já enquanto se refere a todos, mas na medida de cada um, cede a todos os contextos, aos limites culturais, aos matizes das diferentes formas de vida, à história da formação de cada indivíduo em quem pudesse reconhecer um receptor [...] (BARBOSA, 2006, p. 46).

Gumbrecht (2006) propõe quatro conceitos ou planos meta-históricos a partir dos quais constrói uma descrição da experiência estética, definidos como o conteúdo, os objetos, as condições e os efeitos da experiência estética. O conteúdo se traduz pelos sentimentos íntimos, as impressões e as imagens produzidos pela nossa consciência; os objetos são as coisas capazes de desencadear tais sentimentos, impressões e imagens; as condições são as circunstâncias historicamente específicas de sustentação da experiência; por fim, os efeitos são as conseqüências e as transformações decorrentes da experiência estética.

A análise que o autor citado acima faz dessas categorias conceituais da experiência estética na contemporaneidade leva-o a concluir que, hoje em dia,

os sujeitos estão dispostos a aceitar qualquer objeto cotidiano como um objeto de experiência estética, mesmo sem descartar a idéia de que certos objetos são especialmente concebidos e, portanto, seriam aptos a desencadeá-la, caso exemplar da obra de arte. As condições atuais em que ocorre a experiência estética, além de se basearem em um desinteresse – entendido aqui como distância de todos os propósitos práticos que desde Kant ainda se sustenta como uma condição universal –, se estruturam em função de uma particular atenção que, hoje, se dá a uma temporalidade específica que faz com que os conteúdos desse tipo de experiência apresentem uma fugacidade, aparecendo e desaparecendo repentinamente, sem permitir que os sujeitos neles permaneçam ou que estendam sua duração. Em um ambiente cultural e social de ritmo frenético como o atual, os efeitos da experiência estética são vistos como uma busca que os sujeitos empreendem em direção a um sentimento de tranqüilidade e de estabilidade interior.

Considerando algumas modalidades da experiência estética que ocorrem dentro dos moldes cotidianos, o autor supracitado chama a atenção para um certo estado de exaustão dos padrões tradicionais de experiências dessa natureza na atualidade, sendo que, ao empreender tal crítica, ele parte da convicção de que, nos últimos dois ou três séculos, os moldes oficiais da experiência estética foram de uma estranha inflexibilidade:

> O número e as formas daquelas situações que a cultura ocidental marcou como apropriadas para a produção de experiência estética foram surpreendentemente pequenos e rígidos: [...] nada que parece não pertencer aos moldes há muito tempo estabelecidos da experiência estética pode ser fruído como belo ou sublime (GUMBRECHT, 2006, p. 62).

Hoje, a necessidade de substituir esses padrões tradicionais da experiência estética se revela, por exemplo, quando determinado nível elevado de conhecimento é exigido para se captar a forma e desfrutar a beleza de certas manifestações eruditas da arte contemporânea, de maneira que “suas exigências de inclusão se transformam em mecanismos de exclusão social” (GUMBRECHT, 2006, p. 63).

É importante observar, portanto, que o estímulo à experiência estética possibilitada pelos inúmeros elementos que conformam a paisagem de uma cidade contemporânea, principalmente pela qualidade de seus espaços públicos, pode se constituir em um fator de inclusão social ao contribuir para a sensibilização dos indivíduos em relação ao meio em que vivem e, por conseguinte, para o exercício de uma atitude crítica em relação aos processos de preservação e transformação do espaço urbano. Nesse sentido, a experiência estética na cidade também possibilita ao indivíduo condições para a sua inserção como cidadão na dinâmica cotidiana.

2.2 A cidade como objeto da experiência estética

A cidade se apresenta como um universo no qual uma gama enorme de experiências é possível, sejam elas de ordem individual ou coletiva. Tomar a cidade como objeto da experiência estética requer considerar que “tudo o que constitui a cidade em sua materialidade, sua humanidade, mas também seus imaginários, é produtor de uma estética intrínseca” (DEVEL, 2006, p. 154). Na medida em que os elementos que constituem a estética da cidade entram em ressonância uns com os outros, as experiências de ordem sensorial que ela engendra multiplicam-se e ampliam-se. A cidade torna-se, então, um campo expandido para a reflexão sobre novos padrões de experiência estética na contemporaneidade, para além daqueles que privilegiam a obra de arte respaldada pelo pano de fundo normativo enunciado por Barbosa (2006) anteriormente.

A cidade, como objeto passível de ser experimentado esteticamente, reúne uma profusão de signos em constante multiplicação. Nos dizeres de Henri Pierre Jeudy (2005), a cidade excede a representação que cada pessoa faz dela, se oferecendo ou se retraindo segundo a maneira como é apreendida, convidando o cidadão a criar seus próprios modos de leitura e a proceder a uma apropriação imaginária do espaço:

> Ao nos ensinar a viver a simultaneidade temporal e espacial, a cidade oferece provavelmente a mais bela experiência da soberania estética, uma vez que ela jamais obtém sua identidade aparente dos efeitos do totalitarismo da representação (JEUDY, 2005, p. 83, 84).

Esse jogo que a cidade parece estabelecer com quem se dispõe a experimentá-la esteticamente a aproxima da condição de obra de arte. Desse modo, podem ser estendidas à cidade como objeto da experiência estética as análises empreendidas por Umberto Eco (1997) a respeito da impressão de abertura, de profundidade sempre nova, de totalidade inclusiva que é possível reconhecer sempre em toda obra de arte. Essa impressão

> [...] não está no estímulo objetivo, que por si só é materialmente determinado; e não está no sujeito, que por si só está disposto a todas e a nenhuma abertura: mas na relação cognoscitiva no curso da qual se realizam aberturas suscitadas e dirigidas pelos estímulos organizados segundo a intenção estética (ECO, 1997, p. 88).

É essa relação cognoscitiva estabelecida entre o sujeito e o objeto que abre caminho para o processo de apropriação imaginária dos espaços da cidade, onde os recortes infinitos proporcionados pelos signos que se inscrevem em sua paisagem estabelecem pontes que ligam a vida do sujeito à dinâmica urbana.

Para Dufrenne (2004, p. 60) “a reflexão sobre o objeto estético sempre privilegia a arte. É sobre a arte que ela melhor se pode exercer, porque é a arte que melhor exercita o gosto e provoca a percepção estética mais pura”. Entretanto, este autor considera que essa reflexão pode ser estendida ao objeto estético que é proposto pelo objeto natural, sendo possível afirmar que a experiência estética por ele proporcionada amplia a percepção do mundo para além da mera realidade física, abrindo ao sujeito novas possibilidades de compreensão e articulação dos elementos constituintes do contexto em que ele se insere. Quando o objeto natural de que fala Dufrenne se apresenta como paisagem, ele aí inclui a paisagem urbana, ou seja, aquela em que sobre determinada morfologia territorial realizam-se processos e instalam-se objetos artificiais do mundo da cultura. Portanto, pode-se dizer que esse autor toma em suas reflexões, um objeto natural expandido em que cabem perfeitamente a cidade e os elementos que a constituem, sejam eles ou não obras de arte.

Dessa forma, se a experiência estética diante da natureza não tem o caráter de pureza e rigor que pode ter diante da obra de arte

> [...] isso não autoriza a fazer dessa experiência estética um parente pobre da experiência da arte e subordiná-la a ela. [...] a convivência com obras de arte forma o gosto, isto é, ensina não só a julgar corretamente as obras, mas, sobretudo, a assumir a atitude estética: pode, portanto, servir de propedêutica à experiência do belo natural (DUFRENNE, 2004, p.64).

A experiência estética que a cidade proporciona nasce da presença do espectador no objeto estético. “Mesmo se ele se quer como puro olhar, ele não é insensível às solicitações que lhe vêm das coisas e de seu próprio corpo misturado com elas” (DUFRENNE, 2004, p. 63), o que faz com que a comunicação com o objeto natural tenha um estilo diferente da atenção à obra de arte. Recorrendo a Bergson, Dufrenne lembra que estar na obra de arte é instalar-se em um plano de consciência em que somos profundamente nós mesmos, lastrados pelo nosso passado, e tanto mais completamente engajados no presente da contemplação quando assumimos esse passado sem contudo o evocar. Por outro lado, estar no objeto natural “é como estar no mundo; dirigido para o objeto e, também, investido e comprometido por ele. A intencionalidade estética é, portanto, menos pura, mais natural; pertence à natureza o objeto por ela visado” (DUFRENNE, 2004, p.63).

Segundo Argan (1998), a atitude contemplativa faz parte da existência e é modo de experiência tanto quanto a atitude ativa, sendo que, em seus itinerários urbanos, os indivíduos deixam trabalhar a memória e a imaginação. Para este autor, o espaço e a paisagem urbana se configuram nos indivíduos

> [...] com seus pontos de referência afetivos ou apenas habituais, seu complicado mas rico e significativo conjunto de signos e sinais, seus mitos, seus ritos, seus complexos, suas relações associativas, às vezes confiadas apenas à força evocativa de uma forma, de uma cor; com sua aglomeração de imagens mnemônicas, perceptivas, eidéticas; com seu confuso e pitoresco contexto (ARGAN, 1998, p.240).

Essa configuração do espaço e da paisagem urbana nos indivíduos através dos elementos evocados por Argan remete ao processo de percepção de uma estética intrínseca produzida pelos elementos que constituem a cidade em sua

materialidade e humanidade, apontada acima por Devel. Argan (1998) afirma que os dados visuais do contexto urbano podem assumir uma infinita variedade de valores simbólicos em cada indivíduo, assim como a cidade assume diversos significados para cada um de seus habitantes. Ao considerar a questão do valor estético da cidade, ou a questão da cidade como espaço visual, esse autor não a coloca em termos absolutos no sentido de, a partir do que seria a arte, precisar se a cidade pode ser considerada uma obra de arte ou um conjunto de obras de arte. O que deve ser levado em conta não é o valor em si, mas a atribuição de valor que a comunidade, em todos os seus níveis culturais, dá aos dados visuais da cidade.

"Uma imagem da cidade tendendo para um conceito (ou seja, para um conhecimento) é [...] descoberta através do mito, da ideologia, da utopia", como afirma Lefebvre (2008, p. 100). Segundo ele, o mito pode ser definido como discurso não institucional, não submetido às imposições das leis e instituições. O mito extrai seus elementos do contexto. A ideologia consiste em um discurso institucional que justifica, legitima (ou então critica, recusa e refuta) as instituições existentes. Já a utopia transcende o institucional, mas se vale do mito, da problemática do real e do possível-impossível. Essa descoberta de uma imagem conceitual da cidade, através dessas três categorias, ocorre segundo um processo que, por sua vez, revela três dimensões que lhe são inerentes: a dimensão simbólica (aquela que em geral se refere aos monumentos e, portanto, às ideologias e instituições presentes ou passadas), a dimensão paradigmática (conjunto ou sistema de oposições) e a dimensão sintagmática (encadeamentos, percursos):

> [...] podemos dizer que a dimensão simbólica da Cidade é descoberta por/em Victor Hugo, sua dimensão paradigmática por/em Baudelaire, sua dimensão sintagmática em numerosos poetas que percorrem a cidade e exprimem seus trajetos: dos pequenos românticos e poetas menores, de Gerard de Nerval a Lautréamont, a Rimbaud (LEFEBVRE, 2008, p. 100).

Ainda segundo esse autor, é na descrição dos símbolos que podem ser lidos nos edifícios, nas ruas e até nos esgotos que Hugo revela a dimensão simbólica da cidade. O conjunto de oposições que caracterizam o urbano e que

Baudelaire expõe e liberta, ou seja, a água e a pedra, o imóvel e o móvel, a multidão e a solidão, revela sua dimensão paradigmática. Rimbaud assiste à Comuna, revolução urbana em que os operários, expulsos do centro para a periferia depois das transformações de Paris pelo urbanismo de Haussmann, retomaram o caminho do centro ocupado pela burguesia, em processo que revela a dimensão sintagmática da cidade.

Dessa forma, os tempos-espaços das cidades tornam-se obras de arte e, portanto, por a arte a serviço do urbano não significa de modo algum enfeitar o espaço urbano com objetos de arte, como também afirma Lefebvre (1969). Essa afirmação leva a uma questão importante que se coloca quando se aborda a cidade como objeto da experiência estética: é aquela que indaga sobre o sentido da obra de arte na cidade, ou seja, o papel que ela desempenha, hoje, nos espaços públicos e de que forma interfere na percepção da cidade pelo cidadão. “Deixando a representação, o ornamento, a decoração, a arte pode se tornar *práxis* e *poiesis* em escala social: a arte de viver na cidade como obra de arte” (LEFEBVRE,1969, p. 124). Pode-se dizer que é através do processo de atribuição de valor apontado acima por Argan que isso se consolida: os indivíduos, nos seus percursos urbanos, se deparam com elementos ou situações que percebem, julgam ou vivem, seja em seu dinamismo funcional, seja como objetos de experiências estéticas.

A interação entre arte e arquitetura concorre para o enriquecimento da experiência estética urbana, uma vez que:

> [...] voltando ao estilo, à obra, isto é, ao sentido do monumento e do espaço apropriado na Festa, a arte pode preparar “estruturas de encantamento”. Isolada, a arquitetura não poderia nem restringir as possibilidades, nem – sozinha – abri-las. Há necessidade de mais coisas, ou melhor, de outra coisa. A arquitetura como arte e técnica também tem necessidade de uma orientação. Necessária, não poderia bastar a si mesma, nem poderia o arquiteto fixar suas finalidades, determinar sua estratégia. Por outras palavras, o futuro da arte não é o artístico, mas o urbano. Isto porque o futuro do “homem” não se descobre nem no cosmo, nem no povo, nem na produção, mas na sociedade urbana (LEFEBVRE, 1969, p.124).

Por outro lado, também fundamentais ao processo de experimentação estética na e da cidade, os parques e os jardins públicos, na visão de Lefebvre, não podem ser considerados como elementos neutros do conjunto espacial urbano,

pois tornam os “alhures” sensíveis, visíveis, legíveis, intercalados no tempo urbano, assim como no sítio. “Eles remetem a uma dupla utopia: a natureza absoluta e a pura artificialidade. [...] são ambas as coisas, contrastes absolutos fortemente reunidos, mas de uma maneira que evoca a liberdade e a separação u-tópicas” (LEFEBVRE, 2008, p. 120).

De acordo com Miles (1997), dois tipos de espaço entram em colisão quando a arte contemporânea é instalada na rua. O primeiro deles é estabelecido pela obra de arte autônoma em torno de si própria, como uma extensão de arte-espaço. Corresponde a espaços “livre-de-valor”, espaços conceituais do plano da cidade (“representações de espaço”, nos termos de Lefebvre), havendo uma relação mais ou menos fácil da arte para com o desenho físico do lugar. O segundo tipo de espaço corresponde a

> [...] um tipo de espaço público mais informal e mutável, o espaço em torno dos corpos dos habitantes da cidade, denominado de “espaço representacional” por Lefebvre; este é sempre repleto de valores, associações pessoais, apropriações, exclusões e convites, e de questões compartilhadas ou disputadas do domínio público, um conjunto de espaços sobrepostos “desordenados” pelos usuários, e, como tal, um espaço mais psicológico do que físico, que não pode ser definido por coordenadas de um mapa (MILES, 1997, p. 59).

Na análise de Miles, essas duas categorias de espaço sugerem diferentes papéis para a arte pública. De um lado, o espaço público cria condições para um acesso mais amplo ao domínio estético. Do outro, a arte é uma forma de vida na rua, um meio de articular os valores implícitos de uma cidade, assim como o são o teatro e a música na rua e, também, o carnaval. Para esse autor, a arte é socialmente benéfica na medida em que libera a imaginação dos habitantes da cidade, contribui para o projeto de espaços públicos e deflagra uma crítica social para articular o domínio público. Nesse sentido, o seu papel é duplo: enquanto arte aplicada, configura-se como aspecto integrante do *design* urbano, através de uma prática renovada de arte decorativa, tão prazerosa quanto funcional; enquanto arte como um processo social, apresenta-se como resistência à opressão, intervindo no interesse público e transgredindo os limites de espaços públicos e domésticos, ora criando eventos, ora agindo diretamente.

Recorrendo a Walter Benjamin (2000), é possível ilustrar uma faceta do processo de atribuição de valor aos elementos presentes no espaço urbano e que são revelados pela percepção. No contexto da Paris do século XIX, este autor descreve a relação que o *flâneur*, em suas errâncias (ou sem sua *flânerie*), estabelece com a cidade, em um processo que transmuta o exterior em interior:

> A rua se torna moradia para o *flâneur* que, entre as fachadas dos prédios, sente-se em casa tanto quanto o burguês entre suas quatro paredes. Para ele, os letreiros esmaltados e brilhantes das firmas são um adorno de parede tão bom ou melhor que a pintura a óleo no salão do burguês; muros são a escrivaninha onde apóia o bloco de apontamentos; bancas de jornais são suas bibliotecas e, os terraços dos cafés, as sacadas de onde, após o trabalho, observa o ambiente (BENJAMIN, 1994, p. 35).

Ao considerar a cidade como objeto da experiência estética, é importante ressaltar que os processos de transformação urbana, objeto do próximo capítulo desse estudo, afetam significativamente a maneira pela qual o sujeito percebe o ambiente em que se insere, influenciando diretamente na atribuição de valor que ele confere aos espaços e aos dados visuais da cidade. As intervenções meramente estetizantes do espaço urbano, ao não considerarem a complexidade dinâmica da vida pública, são fadadas ao fracasso e concorrem para o esvaziamento ético das experiências estéticas que podem ser proporcionadas ao cidadão, deixando de promover a qualidade da sua relação afetiva para com os espaços da cidade.

3 TRANSFORMAÇÃO URBANA E PROMOÇÃO DO BEM COMUM NO ESPAÇO PÚBLICO

3.1 Espaço urbano em transformação

O esforço empreendido por determinados grupos humanos, no contexto das sociedades neolíticas, no sentido de modificar o ambiente natural para garantir, através de um trabalho sistemático, organizado e de grande envergadura, o aproveitamento da grande fertilidade das terras da Mesopotâmia – planície aluvial banhada pelo Tigre e pelo Eufrates – e do Vale do Nilo, no Egito, é entendido por certos historiadores como o fator que propiciou o surgimento das primeiras cidades [1].

Nessas condições, as relações de trabalho ganharam complexidade na medida em que parte do contingente humano foi necessária à empreitada de garantir espaços agricultáveis através da realização de grandes obras hidráulicas (diques de contenção, irrigação de campos, drenagem de pântanos e construção de plataformas para proteção de enchentes), enquanto outros continuaram a se dedicar exclusivamente ao cultivo agrícola desses espaços. Dessa forma, foi consolidado o processo de fixação do homem à terra. Esse processo originou o aparecimento de uma organização social mais complexa, onde há um grande número de pessoas atuando de forma organizada, através da incorporação de conhecimentos sociais e sob uma liderança que vai se estabelecendo e adquirindo legitimidade, configurando as bases para uma organização social do tipo urbano[1].

Nasce, assim, a cidade, que, segundo Leonardo Benévolo (1993), é local de estabelecimento aparelhado, diferenciado e ao mesmo tempo privilegiado, sede da autoridade. Com a cidade nasce também o contraste entre dois grupos sociais, dominantes e subalternos. A especialização permite o desenvolvimento das indústrias e dos serviços. Somada ao crescimento da produção agrícola – o qual, por sua vez, se vale desses serviços e instrumentos – a especialização

[1] CULTURA BRASILEIRA, [200-].

leva a sociedade a ser capaz de evoluir e de projetar a sua evolução, sendo a cidade o centro motor desta evolução:

> Este salto decisivo (a "revolução urbana", como se chamou) começa – segundo a documentação atual – no vasto território quase plano, em forma de meia lua, entre os desertos da África e da Arábia e os montes que o cercam ao norte, do Mediterrâneo ao Golfo Pérsico (BENEVOLO, 1993, p. 26).

A chamada "revolução urbana", a que se refere Benévolo, torna-se possível graças ao que também se convencionou historicamente chamar de "revolução agrícola", completada pela domesticação de animais – quando as técnicas de cultivo do solo e de manejo de rebanhos impulsionam a produção de alimentos e o crescimento demográfico –, e vai se consolidando com o processo de troca de mercadorias que configura o surgimento do comércio.

Uma vez deflagrado, o fenômeno da urbanização se espalha globalmente e vai conhecer uma intensificação sem precedentes no período de 1848 a 1945, no que também ficou conhecido como revolução urbana (SENNETT, 2006). Com essa intensificação, conseqüência direta da revolução industrial, determinadas cidades, dentre as quais Londres é o exemplo mais significativo, passam por modificações profundas desencadeadas pelo grande e rápido aumento populacional. Grandes cidades européias passam por transformações às vezes radicais de seu espaço urbano, movidas pelos poderes locais no sentido de não só atender às demandas da população crescente – e também de melhor controlá-la –, mas de promover a utilização desse espaço como consumação da imagem da chamada metrópole moderna. Segundo Andrade (1992, p. 207), a produção da cidade como objeto técnico delineia-se a partir

> [...] do projeto do arquiteto John Nash para a Regent Street na Londres do início do século XIX, passando pelas obras de Haussmann em Paris, pela proposta de Ildefonso Cerda para Barcelona e pela abertura da Ringstrasse em Viena, ao longo da segunda metade do século XIX, até a Cidade-Jardim de Howard e a concepção da cidade como organismo pelos membros da Société Française des Urbanistes nas primeiras décadas do século XX.

Lefebvre (2008) reserva o termo "sociedade urbana" à sociedade que nasce da industrialização, que domina e absorve a produção agrícola, e que só pode ser concebida ao final de um processo no curso do qual explodem as antigas

formas urbanas, herdadas de transformações descontínuas. Dessa maneira, à cidade política, sucede a cidade mercantil ou comercial e, a esta última, a cidade industrial. As sucessivas funções da cidade fazem surgir novas formas (arquiteturais e/ou urbanísticas) e, em decorrência, novas estruturas do espaço urbano, revelando, ao cabo desse processo histórico, a enorme concentração de pessoas, de atividades, de riquezas, de coisas e de objetos, de instrumentos, de meios e de pensamento na realidade urbana e a imensa explosão, a projeção de fragmentos múltiplos e disjuntos (periferias, subúrbios, residências secundárias, satélites, etc.).

Segundo Meyer (2001), foi o processo de reorganização das funções urbanas em vista da emergência do modo de produção industrial que caracterizou a constituição das metrópoles modernas a partir do século XIX, sendo a descentralização dessas funções o fator preponderante na introdução de transformações físicas e espaciais dessas cidades. Observando que, hoje, as metrópoles desafiam a nossa capacidade de acompanhar os desdobramentos de sua expansão ilimitada, a autora afirma que

> os atributos mais característicos da denominada vida moderna estão intrinsecamente associados à dimensão urbana metropolitana. A organização da vida material, as referências culturais, as relações sociais e políticas, o mundo afetivo e a imaginação estão intimamente ligados à realidade e aos impactos da condição metropolitana (MEYER, 2001, p. 25, 26).

Lembrando que é bastante conhecida a tese segundo a qual as mudanças nas esferas econômico-produtiva e tecnológica estão sempre associadas a transformações na esfera urbana, a autora citada acima afirma que as metrópoles contemporâneas tornaram-se instrumentos de intermediação indispensáveis para o novo modo de produção, já denominado como pós-industrial e cuja característica de maior impacto para o ambiente urbano é a sua face desterritorializada. A metrópole da era informacional apresenta-se como instrumento decisivo para a participação das nações na economia dos mercados integrados, em função da internacionalização da economia, também chamada globalização, sendo que, em função disso, as ações do urbanismo contemporâneo têm sido dirigidas no sentido de fornecer às metrópoles a possibilidade de participar e mesmo de se destacar do ponto de vista de sua

organização urbana. A base de ação desse novo urbanismo é a cidade existente,

> encerrada em questões de enorme espectro, em âmbito local e sistêmico, tais como processos de marginalização social, destruição da sua sustentabilidade ambiental, ameaça da homozeinização em detrimento da identidade, avanço nocivo do espaço privado sobre o público e destruição das antigas áreas centrais (MEYER, 2001, p. 27, 28).

Meyer (2001, p. 30) ainda observa que a deterioração da qualidade urbana nas grandes cidades e metrópoles, levando ao processo de dissolução das áreas centrais e à decadência de seu espaço público, ou seja, a crise do Centro e das áreas centrais, possui relação intrínseca com a crise urbana, resultado "do processo de crescimento periférico com baixa densidade de ocupação e pouca diversidade funcional, que prevaleceu ao longo do período de expansão e consolidação da cidade industrial".

Com relação ao processo de deterioração citado acima, Meyer (2001) lembra que as intervenções no sentido de revertê-lo devem necessariamente considerar os temas abordados pelas experiências desenvolvidas em todo o mundo, ao longo das últimas cinco décadas do século XX, dentre os quais se destacam os seguintes:

> a erosão dos espaços públicos conduzida pela permanente e intensa adaptação do Centro às exigências da circulação viária [...]; a esterilização urbana, consumada em nome de práticas esteticistas e passadistas, pouco comprometidas com as funções contemporâneas das metrópoles; e as práticas de renovação urbana, nas quais a expulsão e a substituição dos antigos moradores, [...] *gentrification* [...], por novos grupos sociais é desenvolvida em nome da reversão do processo de declínio habitacional e urbano (MEYER, 2001, p. 31).

Ao tratar das transformações do espaço urbano, é importante ressaltar que a evolução de uma cidade não é um desenvolvimento de uma função, mas de uma situação em que a tarefa do urbanista é a de sincronizar os fenômenos urbanos, conforme aponta Argan (1998, p. 236):

> O desenvolvimento urbano é moral quando ocorre no interesse de todos os cidadãos; é imoral quando ocorre no interesse e em proveito de uma classe ou indivíduo e em prejuízo dos outros. Ou, então, o que é a mesma coisa, favorecendo o desenvolvimento exclusivo de uma ou de algumas funções com a paralisação ou a redução de outras.

O urbanista, ao lidar com a questão da reabilitação urbana, entendida como o conjunto de intervenções que busca recuperar territórios ou conjuntos edificados ditos degradados, se depara com questões simbólicas que não devem ser desconsideradas, uma vez que o objetivo dos processos de revitalização, regeneração, reabilitação ou requalificação urbanas, para citar os termos usualmente empregados nessas situações, deve ser, em última instância, o cidadão, conforme ressalta Cardoso (2008).

Considerando que o processo de transformação é inerente à dinâmica das cidades, toda atenção deve ser dada para que ele não ocorra de maneira a negar o direito que o cidadão tem à cidade. Os direitos à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar manifestam-se no direito à cidade, que para Lefebvre (1969), revela-se como uma forma superior dos direitos. Segundo esse autor, o direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade. Nesse sentido, o debate em torno da questão urbana não pode ser conduzido de maneira a tratar a cidade como uma entidade à parte de seus moradores, que, como observa Magnani (2002), constituem o elemento que em definitivo dá vida à metrópole, através de suas múltiplas redes, formas de sociabilidade, estilos de vida, deslocamentos, conflitos, etc. “Nas leituras mais militantes [...] esses atores são recuperados, mas como sujeitos de estratégias políticas como o orçamento participativo, um "urbanismo socialmente includente", associações de vários tipos, etc.”.

De acordo com Huet (2001), é preciso rever as formas de urbanismo dos últimos cinqüenta anos, no sentido de resgatar aquilo que a cidade tradicional oferecia, ou seja, lugares de convívio e troca, além de lugares nos quais se desenvolvia a aprendizagem civilizadora e cultural dos homens. Esta aprendizagem se dava pelo contato direto das pessoas nos espaços públicos, cuja forma pertence aos arquétipos urbanos da cidade européia:

> Os espaços públicos não funcionam de modo isolado, eles são sempre parte de um complexo sistema contínuo e hierarquizado. É pela continuidade da rede dos espaços públicos que a cidade vai tomando a sua forma, é pela permanência no tempo dos espaços públicos que uma cidade constitui sua memória (HUET, 2001, p. 148).

A importância que deve ser dada à dimensão pública do espaço urbano nos sucessivos processos de transformação a que as cidades estão sujeitas é tema do item que se segue. A valorização dessa dimensão, muitas vezes dificultada pelos interesses do capital, é fundamental para garantir uma vivência qualificada aos cidadãos, função primordial das cidades.

3.2 A dimensão pública do espaço urbano

Segundo Simmel (1976), os problemas mais graves da vida moderna derivam da reivindicação que faz o indivíduo no sentido de preservar a sua autonomia e a individualidade de sua existência em face das esmagadoras forças sociais, da herança histórica, da cultura externa e da técnica da vida. A característica mais significativa da metrópole é uma espécie de extensão funcional para além de suas fronteiras físicas:

> O homem não termina com os limites de seu corpo ou a área que compreende sua atividade imediata. O âmbito da pessoa é antes constituído pela soma de efeitos que emana dela temporal e espacialmente. Da mesma maneira, uma cidade consiste em seus efeitos totais, que se estendem para além de seus limites imediatos (SIMMEL, 1976, p. 21).

Ainda segundo esse autor, percebe-se uma desproporção enorme entre, de um lado, a imensa cultura que durante séculos se incorporou às instituições e, de outro, o progresso cultural do indivíduo em relação à espiritualidade, delicadeza e idealismo.

Mattéi (2001) chama a atenção para aquilo que faz de nós homens, ou seja, a civilização enquanto edificação de obras duráveis que abrem um mundo e assim produzem um sentido. É fundamental que se encontre uma significação para elas, e que, a partir delas, se empenhe efetivamente na criação de novas obras, em sintonia com os três domínios essenciais que, desde Grécia e Roma, constituem os pilares da civilização:

> a educação, que eleva o homem acima de si mesmo e lhe permite aceder ao pensamento; a arte, que o faz entrar na esfera das obras para deixar a marca de sua presença no mundo; e enfim a política, que o conduz a participar no espaço público, onde ele suspende os

> ciclos da vida para começar livremente uma ação (MATTÉI, 2001, p. 82).

É por intermédio da civilidade, segundo Gomes (2002, p. 163, 164), que surge a possibilidade de diálogo e que se dá a constituição da cidade, enquanto universo de trocas cotidianas e reguladas, ou seja, como espaço público. Este é, assim, *mise-en-scène* da vida pública, onde nos exercitamos na arte da convivência: "o lugar físico orienta as práticas, guia os comportamentos e estes, por sua vez, reafirmam o estatuto público desse espaço, e dessa dinâmica surge uma forma-conteúdo, núcleo de uma sociabilidade normatizada, o espaço público".

A cidade, apesar das sucessivas transformações ao longo do processo histórico, afirma-se, conforme observa Brandão (2006a, p. 61), como "lugar doador de sentido à existência individual e do aprimoramento de nosso corpo, nosso espírito e dos usos e hábitos de nosso tempo. [...] é nele que a "humanidade do homem" se forma". A necessidade de constituição de um mundo comum e político, no sentido da esfera pública de que fala Hannah Arendt, se apresenta continuamente. É nesse mundo comum que ocorrem processos fundamentais à vida do indivíduo na cidade: aí é possível a esse indivíduo se reconhecer dentro de uma tradição, conquistar uma identidade, se conhecer e se constituir como um eu que dialoga com um outro (BRANDÃO, 2006a).

O termo "público" significa, em primeiro lugar, aquilo que pode ser visto e ouvido por todos, podendo ter a maior divulgação possível. Uma segunda acepção de "público" diz respeito ao próprio mundo na medida em que é comum a todos, tendo, como observa Arendt (1995, p. 62), "a ver com o artefato humano, com o produto de mãos humanas, com os negócios realizados entre os que, juntos, habitam o mundo feito pelo homem". É esse mundo comum, que reúne os sujeitos e ao mesmo tempo evita que colidam entre si, que é chamado de esfera pública. Para Arendt (1995, p. 58), "a excelência em si, *arete* como a teriam chamado os gregos, *virtus* como teriam dito os romanos, sempre foi reservada à esfera pública, onde uma pessoa podia sobressair-se e distinguir-se das demais", sendo que nenhuma atividade pode tornar-se excelente se o mundo não proporciona espaço para o seu

exercício.

> Ser visto e ouvido por outros é importante pelo fato de que todos vêem e ouvem de ângulos diferentes. É esse o significado da vida pública [...]. Somente quando as coisas podem ser vistas por muitas pessoas, numa variedade de aspectos, sem mudar de identidade, de sorte que os que estão à sua volta sabem que vêem o mesmo na mais completa diversidade, pode a realidade do mundo manifestar-se de maneira real e fidedigna (ARENDT, 1995, p. 67).

Ainda segundo a mesma autora, o mundo comum que sustenta a idéia de uma esfera pública acaba quando é visto somente sob um aspecto, sem que uma pluralidade de enfoques sobre seus eventos seja mais possível. Ao longo de suas análises, ela aponta certos indícios do desaparecimento da esfera pública na era moderna, sendo o mais claro deles a quase completa perda de uma preocupação autêntica com a imortalidade. Ela explica que tanto a *polis* grega como a *res publica* romana pretendiam ser a garantia contra a futilidade da vida individual, o espaço protegido contra essa futilidade e reservado à relativa permanência, senão à imortalidade, dos mortais.

Considerando que os atributos de um espaço público são aqueles que têm uma relação direta com a vida pública, Gomes (2002, p. 160) lembra que para Habermas o espaço público é o lugar do discurso político. Para que esse "lugar" opere uma atividade pública, é necessário que se estabeleça, primeiramente, uma co-presença de indivíduos, sendo que "a transmutação do indivíduo em público ocorre pelo princípio da publicidade, capacidade de apresentar sua razão em público sem obstáculos, confrontá-la à opinião pública e instituir um debate".

Ainda segundo Gomes (2002), o espaço público é um lugar no sentido material e imaterial. No sentido material, ele corresponde a qualquer tipo de espaço físico (a praça, a rua, a praia, etc.) onde é possível o acesso e a participação de qualquer tipo de pessoa, sendo essa possibilidade garantida pela lei que regula os comportamentos em áreas comuns. Daí surge o seu sentido imaterial, ou seja, o espaço público é o *locus* da lei, é o lugar das inscrições e do reconhecimento do interesse público sobre determinadas dinâmicas e transformações da vida social, sendo o resultado de um gênero de relação contratual com o espaço:

> O que constrói o espaço público é a obediência à lei e a seus limites. Do ponto de vista simbólico, poderíamos dizer que esse espaço é composto pelo espetáculo da tensão entre a diferença e a possibilidade de coabitação. Ele é, assim, a condição fundamental de expressão da individualidade dentro de um universo forçosamente plural. Ele depende diretamente, pois, da afirmação permanente do contrato social que o funda (GOMES, 2002, p. 166).

É importante ressaltar que apenas a qualidade de livre acesso não é suficiente para configurar o estatuto de um espaço público, que difere do espaço coletivo ou comum, "fundado sobre a idéia de uma coletividade estruturada por uma identidade, ela mesma originária de uma suposta afinidade repartida de maneira uniforme sobre o espaço" (GOMES, 2002, p. 165, 166).

A dimensão pública, que define a "república" das cidades e do país, é, como afirma Brandão ([2006d], p. 10), o ambiente onde o cidadão participa da construção do corpo político maior em que, junto com os outros, se educa, se reconhece e procura realizar suas potencialidades:

> Reunindo a dimensão ética e a dimensão da liberdade, a república se constitui ao promover valores e princípios compartilhados por todos dentro deste corpo político. Esse propósito republicano contrapõe-se claramente ao que verificamos nas cidades atuais, esfaceladas e fragmentadas por interesses de facções colidindo entre si, sem terem um projeto coletivo e sem traçarem o esboço de uma idéia cívica do bem comum. Essa idéia – a um só tempo moral, ética, estética e crítica – permite pensar a arquitetura e o urbanismo como artifícios com que introduzir um *ethos* num mundo que dele carece.

Ainda segundo o mesmo autor ([2006d], p. 8), o compartilhamento de leis e do bem comum, assim como a construção de valores cívicos, são os elementos que definem o republicanismo, em oposição à simples realização dos interesses e desejos privados, como se observa em uma democracia de massas e de consumo. Recolocar a política e as humanidades regulando a técnica e a economia é fundamental para a sobrevivência da cidade e do público, uma vez que se verifica, hoje, uma retração, talvez definitiva de um espaço geral da metrópole, onde "pouco ou nada sobrevive dos valores de uso, de lar, de pertencência, de identidade e do habitar. Entre nós e sua totalidade não há quaisquer interação e espaço para um público geral, mas só a "máscara" de um espaço público perdido" (BRANDÃO, [2006e], p. 5).

A valorização da dimensão pública do espaço urbano coloca-se como fundamental para a preservação do bem comum e para a promoção de uma vivência qualificada nas metrópoles. Para tanto, as reformas urbanas devem priorizar as ações que contribuem para a inclusão do cidadão na dinâmica da cidade, criando condições para que o espaço público seja retomado como lugar de uma participação ativa.

3.3 Desdobramentos éticos da experiência estética na cidade

A reflexão ética e/ou moral constitui-se pela conexão individual-social e pela conexão temporal-espacial, como afirma Paula (2005), sendo que o indivíduo, que é o sujeito do comportamento ético, encontra-se inserido em uma rede de relações que faz parte de uma estrutura social. Segundo esse autor, a ética (do grego *ethos*, "morada" e, posteriormente "modo de ser") e a moral (do latim *mores*, "costume" e, posteriormente "caráter", "modo de ser") têm uma origem etimológica comum e voltam-se para a reflexão sobre os princípios que dirigem as ações humanas:

> [...] a ética, como ciência, ocupa-se em estudar, esclarecer, refletir, investigar e analisar o comportamento moral do homem. Assim, ela busca explicar a finalidade da moral, sua origem e evolução histórica, através do tempo e das diversas culturas, considerando suas totalidades e diversidades. A ética é uma reflexão crítica sobre a moral, sendo que esta é o conjunto de normas, princípios e regras que regulam e legitimam as relações mútuas entre os indivíduos e entre estes e a comunidade (VASQUEZ *apud* PAULA, 2005, p. 32).

O convencimento de que determinadas idéias e conceitos são bons ou não e devem ser ou não usados pelos indivíduos nas suas interações sociais representam os valores, sendo que a existência de um processo interativo entre as necessidades individuais e coletivas revela que os valores individuais estão sempre imbricados com os valores sociais (VASQUEZ *apud* PAULA, 2005).

Uma ação humana, segundo Ribeiro (2007a) é aquilo que a intenção pragmática faz dela. Por sua vez, a pragmática, em sentido geral, consiste em tomada de decisão consciente e, em contexto amplo, sofre interferência da

cultura. Segundo esse autor, são três as pragmáticas em que podem ser classificadas toda e qualquer ação humana, toda e qualquer atitude humana, toda e qualquer intenção humana: política, estética e heurística. A pragmática política é aquela em que sujeitos operam inter-relações com outros sujeitos, a pragmática estética trata da relação do sujeito consigo mesmo e a pragmática heurística diz respeito à relação do sujeito com o mundo.

> Enquanto a heurística constitui o desdobramento da consciência sobre o mundo como coisa, como mundo, como topos, como cenário [...], enquanto a política desdobra-se sobre a comunidade humana tomada como sociosfera, como mundo da cultura e das expressões teleológicas da espécie, a estética desdobra-se para dentro do sujeito que a desdobra, ricocheteando no "mundo", e voltando. [...] Daí que toda experiência estética é, também e ao mesmo tempo, experiência de cultura (RIBEIRO, 2007c).

Ainda segundo o autor supracitado, as pragmáticas não têm moral ou ética em si mesmas. Através da atualização política da ética é que elas se evidenciam politicamente boas ou más. A ética, enquanto juízo e critério, é sempre política. Nesse sentido, a consciência ética pode converter-se em elemento de sociabilidade e civilidade. "Uma opção civilizatória – consciente, histórica, democrática – pela ética intersubjetiva é o fenômeno político mais aguardado pelo *Homo sapiens* – nesse caso, o *Homo politicus*" (Ribeiro, 2007b). É a emergência da consciência, e com ela a possibilidade da ética e da moral, das noções de dignidade e valor, que permite a constituição social de uma relação igualitária entre sujeitos humanos. Portanto, "é a própria sociedade que deve articular-se, cada vez mais complexamente, até o estabelecimento, tornado cultural, dos valores de igualdade, fraternidade e justiça" (Ribeiro, 2007b).

Os processos de cognição, emoção, percepção e ideação envolvidos na experiência estética, conforme já citado no capítulo anterior, conferem a esse tipo de experiência a capacidade de renovar a linguagem com a qual o sujeito interpreta seus desejos, escolhas e valores. Pode-se dizer, portanto, que a experiência estética contribui para desencadear novos modos de sentir e pensar, servindo de apoio à experiência moral ao influir nos padrões segundo os quais esse sujeito se relaciona com o mundo.

A estética, segundo afirma Ribeiro (2007c), é a dimensão pragmática mais distintiva da espécie humana, uma vez que

> [...] desabrocha desde a consciência de si, e floresce como sonho, imaginação, delírio, fantasia, projeção, poesia, metáfora. A própria linguagem, em um certo nível funcional constituindo um desdobramento da heurística e da política, transmuta-se em estética, quando desliga-se do mundo, e volta-se para dentro de si, como o sujeito-linguagem que se expressa na e pela linguagem do sujeito.

Na medida em que as metáforas e os símbolos de uma cidade são percebidos pelo sujeito através das experiências estéticas que lhe são possíveis no espaço urbano, também se reafirmam os desdobramentos éticos dessas experiências. Essas metáforas e símbolos possibilitam a esse sujeito ver o que Brandão ([2006e]) denomina de os outros do espaço e os outros do tempo, o que permite, segundo esse autor, instituir um sentido de permanência e identidade, além de providenciar a durabilidade necessária à emergência da familiaridade, da historicidade, do lugar e do cosmos que contradita o caos, garantindo a apropriação coletiva do espaço e do tempo vividos.

Ao percorrer a cidade, exercendo a liberdade de ir e vir, optando por caminhar por determinadas ruas e usufruindo de suas praças, os indivíduos se deparam com uma profusão de dados visuais e estão expostos a uma multiplicidade de situações vivenciais que se apresentam. A possibilidade de se experimentar esteticamente a cidade a partir dos espaços públicos que articulam os demais elementos que a compõem também revela uma dimensão ética desse tipo de experiência. Conforme já citado anteriormente, ao conversarem sobre suas experiências estéticas, os sujeitos, além de expressarem seus sentimentos, também fazem descrições, comparações e tomam posições, direta ou indiretamente, diante das qualidades do objeto. “O principal critério de avaliação da qualidade de um edifício e de uma cidade, do ponto de vista arquitetônico e urbanístico, é dado por quem o usa e nele procura ver atendidas suas necessidades práticas, simbólicas e imaginárias”, afirma Brandão ([2006c], p. 10), referindo-se à frase do arquiteto florentino do *quattrocento*, Leon Battista Alberti: “a beleza acontece pelo uso”.

Ainda segundo o mesmo autor ([2006e], p. 14, 15), os acontecimentos existenciais próprios ao espaço público, ou seja, o encontro e a escolha, concorrem para a conformação do espaço físico e social da polis, destacando-se “suas duas tipologias arquetípicas: a rua (o “caminho”, lugar da pluralidade e da escolha) e a praça (o “centro”, lugar do encontro e da reunião)”.

Tanto a rua como a praça, enquanto integrantes da estética urbana e lugares onde as sociabilidades se constroem, encerram possibilidades de entrelaçamento das questões de natureza estética e ética no espaço público. Os elementos constituintes da paisagem urbana, portadores de significado simbólico, assim como o potencial metafórico dos lugares podem contribuir para ampliar as possibilidades de encontro e trocas inter-pessoais nos espaços da cidade. Lefebvre (2008, p. 27), tecendo considerações a favor da rua, diz que ela

> [...] é o lugar (topia) do encontro, sem o qual não existem outros encontros possíveis nos lugares determinados (cafés, teatros, salas diversas). Esses lugares privilegiados animam a rua e são favorecidos por sua animação, ou não existem. Na rua, teatro espontâneo, torno-me espetáculo e espectador, às vezes ator. Nela efetua-se o movimento, a mistura, sem os quais não há vida urbana, mas separação, segregação estipulada e imobilizada.

Brandão ([2006e], p. 15) ressalta o valor das esquinas, emblema das mudanças de direção e do oferecimento de outras perspectivas, estabelecendo locais de encontro físico e social, atenção e abertura para outras paisagens e lugares:

> Essa vocação das esquinas sugere elementos físicos para que o público e o encontro se apresentem mais fortemente. Sem esses elementos, objetos mais do *design* do que do planejamento urbano, desperdiçamos a vocação pública do “lugar esquina”. Perguntar por qual espaço público hoje requerido, passa por reaprender o potencial público dos espaços da cidade e por intervir neles, cuidadosa e criteriosamente, conforme suas vocações e perspectivas, competência esta da qual estamos a abrir mão, ou em nome de uma urbanística demasiado geral ou sob a crença de ser o desenho urbano por demais figurativo para ser importante no destino das cidades.

Camillo Sitte (1992) lembra que, nas cidades antigas, as praças principais eram uma necessidade vital de primeira grandeza, na medida em que ali tinha lugar uma grande parte da vida pública. Moughin e Mertens (2003) observam a importância das praças, afirmando que talvez elas ainda sejam os elementos mais importantes no projeto da cidade, já que, além serem local de encontro e

de sociabilização, quando projetadas segundo princípios básicos razoáveis, dentre os quais o mais importante é o acolhimento, e quando imbuídas de um senso de lugar, elas assumem um significado simbólico adicional.

O entrelaçamento das questões de natureza estética e ética no espaço público também se coloca como fundamental quando estão em jogo os processos de renovação da cidade e de sua forma. Nesse sentido, as intervenções no espaço urbano promovidas pelo poder público, no intuito de solucionar problemas de ordem técnica inerentes ao espaço físico em constante transformação, devem, necessariamente, e mesmo prioritariamente, procurar conciliá-las com a valorização e o resgate dos conteúdos simbólicos e metafóricos presentes na vida da cidade, considerando a importância de sua memória e de sua história. Para tanto, devem se inserir “na política em sentido elevado, de modo a não cair num esteticismo vazio e numa descontextualização condenada ao fracasso a médio prazo e promotora da alienação dos cidadãos em relação ao seu habitat [...]” (BRANDÃO, [2006e], p.14).

Lemos (1994, p. 42) observa que, através dos signos e imagens é possível apreender a multiplicidade de manifestações e sentimentos, própria da experiência urbana, observando-se um campo de interação com os indivíduos no processo de circulação da cultura no social:

> A partir de um conjunto de referências, a cidade visível possibilita a elucidação do seu lugar invisível, daquilo que lhe é próprio, da sua existência. Há uma linguagem secreta habitando esses lugares, que faz da cidade invisível um labirinto, onde o entrecruzamento do subterrâneo com o superficial faz da cidade um espaço mítico.

Através da pesquisa de campo desenvolvida nesse estudo, que aborda descritiva e criticamente as praças e alguns caminhamentos ou percursos nos espaços públicos da área originalmente projetada de Belo Horizonte (ADC), procurou-se evidenciar algumas potencialidades desses espaços, onde o acontecer da experiência estética pode incentivar o exercício de uma crítica sobre a cidade, que contribua positivamente para a qualidade da vida pública e para a promoção do bem comum.

4 BELO HORIZONTE: ORIGENS E TRANSFORMAÇÕES SIGNIFICATIVAS

4.1 Origens da cidade

O desejo universal de modernizar as cidades, fruto do mito de progresso observado sobretudo a partir de meados do século XIX, no meio de engenheiros e médicos reformadores que atuavam no Rio de Janeiro, está associado ao surgimento, no Brasil, de um ambiente propício para o rompimento com o passado, realização de transformações e a adoção de medidas modernas de urbanismo próximas daquelas do "mundo civilizado", que possibilitassem "regeneração" e recomeço (SALGUEIRO, 2001).

Os antecedentes da intenção de mudança da capital de Minas Gerais remontam ao final do século XVIII, mas é a partir da cristalização do federalismo republicano no meio das elites brasileiras, por volta de 1890, permitindo aos novos estados mudarem de capital, que "políticos provinciais então solicitam a um grupo de engenheiros progressistas da Escola Politécnica do Rio de Janeiro que construam uma cidade planejada: a nova capital do estado de Minas Gerais" (SALGUEIRO, 2001, p. 136).

Belo Horizonte, enquanto cidade projetada, nascida da prancheta da Comissão Construtora da Nova Capital, liderada pelo Engenheiro Aarão Reis, teve seu traçado urbanístico determinado pelas tendências do final do século XIX, com clara inspiração neoclássica francesa (LEMOS, 1997). Salgueiro (2001) chama a atenção para o caráter exemplar revelado pela construção de Belo Horizonte, tanto no que diz respeito à relação entre urbanismo e arquitetura no final do século XIX no Brasil quanto à influência das categorias de pensamento e de modelos formais franceses nos seus conceptores:

> A ausência, no Brasil do século XIX, de um discurso sistemático sobre o território e a cidade não significa que as questões do debate internacional deixassem de estar presentes. [...] Os engenheiros brasileiros faziam referências às obras de Haussmann e a outras experiências urbanísticas como a de Chicago, à fundação de novas capitais do passado, como Washington, São Petersburgo e, mais

> próxima deles, La Plata, modelo que será privilegiado, em parte, para a planta de Belo Horizonte (SALGUEIRO, 2001, p. 142).

Composta por três zonas – urbana, suburbana e rural – a Planta Geral da Cidade de Minas estabeleceu para a denominada zona urbana (FIG. 1) uma malha de ruas ortogonais cortada diagonalmente por avenidas largas que se cruzam formando a maioria das praças originalmente projetadas. Esse espaço central é delimitado por uma avenida de contorno – "um *boulevard* periférico de 35 m de largura e 10 km de comprimento" (SALGUEIRO, 2001, p. 156) – além da qual a cidade cresceu de maneira espontânea, poder-se-ia dizer. O rigor geométrico do modelo urbanístico adotado em projeto e efetivamente implantado na zona urbana com algumas modificações se impôs a uma topografia em muitos locais pouco favorável, estabelecendo as estruturas urbanas necessárias para que a cidade desempenhasse o papel político de nova capital do estado de Minas Gerais.

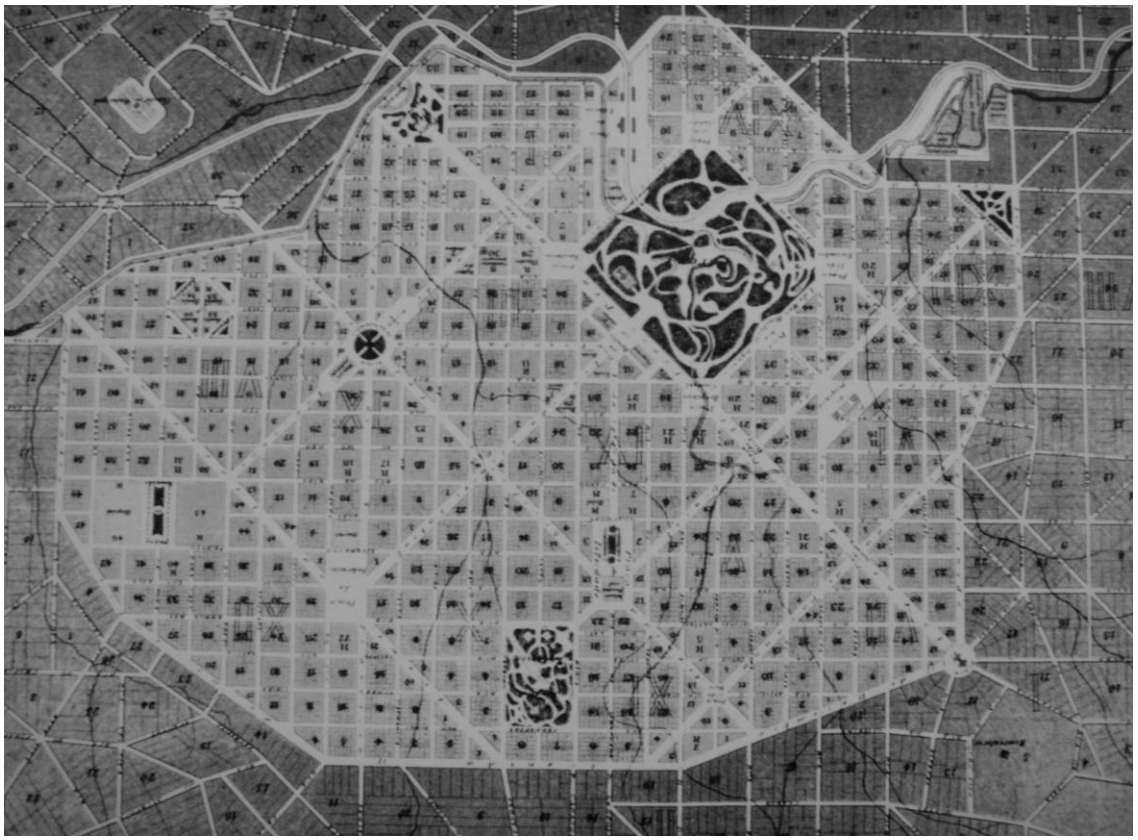


FIGURA 1 – [Zona urbana na Planta Geral da Cidade de Minas, datada de 15 de abril de 1895, segundo projeto da Comissão Construtora da Nova Capital]
Fonte: AUN, 2008, encarte.

As conexões desse núcleo urbano inicial com a cidade “extra-muros”, ou fora do perímetro da Avenida do Contorno, são por vezes problemáticas, quando mesmo inexistentes, seja por questões impostas pela topografia, seja por razões históricas ligadas ao já referido crescimento espontâneo além da área projetada.

Segundo Salgueiro (2001, p. 153), o caráter rígido do projeto de Reis se explicaria por duas razões:

> Em primeiro lugar, o peso dos códigos modernos, defendidos pelos engenheiros brasileiros para a construção das cidades, passava obrigatoriamente pela crítica às disposições das cidades antigas, [...] com suas ruas estreitas e tortuosas; em segundo lugar, tratava-se de uma cidade nova, resultante “de uma proposta deliberada” , [...] a de ser “uma cidade construída com método”. Uma cidade nascida do nada só podia pautar-se por uma planta regular; e essa planta, desenhada por um engenheiro geômetra, [...] levava em consideração um desejo de regularização que vigorava entre os politécnicos.

A mesma autora aponta que, inspirado pelas noções do belo e do útil, o projeto revela o interesse pela vegetação “arterializada” com a dupla fileira de árvores sublinhando as largas vias – medida típica do urbanismo de regularização do século XIX, que encontrou seu apogeu na Paris haussmanniana – e pela presença de um parque que segue a tradição pitoresca, mas de contorno também geométrico. Além disso, numa alusão à lógica higienista e utopista, os equipamentos e a localização funcional dos serviços são distribuídos no espaço em nome da tríade salubridade, comodidade e embelezamento.

A ocupação da área interna ao perímetro da Avenida do Contorno, ou ADC, como se convencionou chamá-la desse estudo, se deu inicialmente de maneira lenta, em parte pelo alto custo dos terrenos. As populações advindas de várias partes do estado, atraídas pela idéia de modernidade que a nova capital simbolizava, foram aos poucos se instalando em seus amplos espaços projetados ou nas áreas que os circundavam. Pode-se dizer que, superadas as resistências históricas à mudança da antiga capital, Ouro Preto, Belo Horizonte foi se constituindo não só pela condição de nova sede do poder estadual, mas também pelo fascínio que o seu conjunto urbano exercia, em que pesem as

características do traçado – com suas amplas ruas, avenidas e praças –, a arquitetura de seus edifícios mais significativos – que assinalava um rompimento com o passado colonial – e a beleza e qualidade climática de seu sítio.

Da época de sua inauguração, no dia 12 de dezembro de 1897, até os dias atuais, ou seja, nesse espaço de 111 anos, a cidade passou por transformações significativas em seu espaço físico, que refletem diretamente os processos de cunho sócio-econômico, político e cultural que tiveram lugar ao longo de sua história. A vocação original para a modernidade e o rápido crescimento de Belo Horizonte, ao mesmo tempo em que lhe impuseram transformações radicais, foram dando origem a um conjunto urbano onde os vestígios de um passado recente se misturam a uma constante e intensa produção arquitetônica contemporânea, mesmo na ADC. Assim, aos primeiros edifícios que ainda resistem, inspirados em um ecletismo tardio, juntam-se outros, frutos do *art déco*, do modernismo incipiente, do modernismo funcionalista e do pós-modernismo, configurando um palimpsesto tão rico quanto frágil, face, sobretudo, à voracidade do mercado imobiliário.

> Reconhecemos hoje, por fragmentos, pelo menos três cidades sucessivas em Belo Horizonte: a do final do século XIX e começo do XX no traçado central, onde sobraram casas isoladas e edifícios públicos; depois a Belo Horizonte que acolhe o Modernismo lírico da Pampulha, diferente do Movimento Moderno europeu e coexistente com o surto de *art déco*; e a Belo Horizonte atual, com as imagens da cidade que sobe e se justapõe, sem controle, às outras. Do sonho progressista à destruição da urbanidade, as cidades capitais brasileiras apresentam uma imagem caótica, no processo de construção/destruição de sua historicidade (SALGUEIRO, 2001, p. 161).

A rica literatura memorialista inspirada em Belo Horizonte, desde suas origens, testemunha não só a cidade como objeto de experiências estéticas, mas também como alvo de um intenso processo de transformação de sua paisagem urbana. Vários foram os poetas e escritores que assinalaram as qualidades estéticas da cidade e que lamentaram, mais tarde, as perdas que se lhe impuseram em nome do progresso ou simplesmente pelo desrespeito à sua história e à sua memória. Como nos diz Delgado (2007, p. 161),

> as cidades como habitat natural dos vanguardistas – escritores, artistas plásticos, intelectuais, jornalistas – constituem-se, inúmeras vezes, como cenário de lembranças pessoais e coletivas. Nesse sentido, relatos sobre as transformações da urbe e o sentimento de nostalgia enredam-se em uma rica tessitura que projeta o universo urbano no seu porvir e que, paradoxalmente, enaltece e/ou lamenta um passado perdido.

Pedro Nava, através de quem é possível se ter acesso a uma literatura que retrata muito da história de uma primeira Belo Horizonte, sugere, em seu "Balão Cativo", um paralelo entre espaços urbanos de Belo Horizonte e de Paris, estabelecendo pontes poéticas que vão além das categorias de pensamento e de modelos formais franceses que influenciaram o urbanismo e a arquitetura do século XIX no Brasil, e que têm em Belo Horizonte um caso exemplar:

> Quando se olham os mapas históricos de Paris, vemos seu início, Lutécia, circunscrito à *Cité*, à Ilha de São Luís; depois seu extravasamento nas duas margens, sua progressão até as muralhas de Filipe Augusto – englobando a superfície que hoje nos mostra a Sorbonne, o Panteon, o Instituto e, do outro lado, o Louvre, Saint-Germain l'Auxerrois, Les Halles; o Hôtel de Ville, o Marais e a Place des Vosges. Vêm as muralhas de Carlos V e em seguida as de Luís XIII. Prosseguem os círculos concêntricos nas linhas dos *fermiers généraux* e de Thiers. Mas a cidade enjamba cada limite que se lhe dá e Paris continua... Assim também Belo Horizonte. Quem caminha nas calçadas de Aimorés, Sergipe, João Pinheiro e Guajajaras, que se avizinham da Boa Viagem, está perlustrando na *Cidade de Minas*, o que foi a *Cité* para Paris. Está na Lutécia sertaneja e, andando naqueles quarteirões e em mais alguns que os circundam (até um pouco do Parque, até Bernardo Guimarães, um pouco de Bahia, de Goiás, um pouco de Afonso Pena), está pondo os pés nas marcas dos passos do Pai Nosso João Leite da Silva Ortiz, o primeiro que amou a serra das Congonhas, que viraria serra do Curral, o mesmo que fez o *Cercado*, donde sairia o Curral d'El Rey, a Cidade de Minas e por fim Belo Horizonte – Belorizonte belo. (NAVA, 1977, p. 110).

Mario de Andrade, em seu "Noturno de Belo Horizonte", descreve poeticamente a calma das noites da cidade nos anos 20:

> Maravilha de milhares de brilhos e vidrilhos,
> Calma do noturno de Belo Horizonte...
> O silêncio fresco desfolha das árvores
> E orvalha o jardim só.
> Larguezas.
> Enormes coágulos de sombra.
> A polícia entre rosas...

> Onde não é preciso, como sempre...
> Há uma ausência de crimes
> Na jovialidade infantil do friozinho. [...] [2]

Em “Triste Horizonte”, Carlos Drummond de Andrade lamenta a perda de referenciais importantes:

> [...] Não voltarei para ver o que não merece ser visto.
> Não o passado de cores fantásticas,
> Belo Horizonte sorrindo púbere núbil sensual sem malícia, [...]
>
> Esquecer, quero esquecer é a brutal Belo Horizonte
> Que empavona sobre o corpo crucificado da primeira.
> Quero não saber da traição de seus santos.
> Eles a protegiam. Agora protegem-se a si mesmos.
> São José, no centro da cidade,
> Explora estacionamento de automóveis [...]
>
> Sossega minha saudade. Não cicies outra vez
> o impróprio convite.
> Não quero mais, não quero ver-te,
> meu Triste Horizonte e destroçado amor.
> (ANDRADE *apud* DELGADO, 2007, p. 164, 165).

4.2 Transformações no espaço urbano

Transformações significativas observadas na estrutura social, política e econômica de Belo Horizonte serviram de base para uma periodização de sua história proposta pela Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte (PLAMBEL), órgão de planejamento urbano da capital de 1975 a 1995. São seis os períodos estabelecidos (BELO HORIZONTE, 1989, p. 5):

Primeiro período: Inicia-se com a criação da cidade e vai até o final da década de 1920, quando se observa sua primeira crise econômica devido à Primeira Guerra Mundial, com a paralisação da importação de materiais e, conseqüentemente, das obras civis, gerando altos índices de desemprego e esvaziamento populacional.

---

[2] FUNDAÇÃO ARMANDO ÁLVARES PENTEADO, [200-].

Segundo período: Inicia-se com a retomada do ritmo de construção da cidade no começo da década de 1920 e vai até meados da década de 1930, com a instalação de uma crise urbana resultada de seu crescimento acelerado, o que exige medidas ordenadoras por parte do poder público.

Terceiro período: Inicia-se em meados da década de 1930, com a implementação de uma série de ações de cunho modernizante tomadas pelo poder público, resultando em mudanças significativas na configuração física da cidade e preparação da infra-estrutura para o processo de industrialização. Vai até o final da década de 1940.

Quarto período: Inicia-se na década de 1950, com a efetivação do processo de industrialização e começo do processo de conurbação do território metropolitano. Vai até o golpe de 64, sendo observada uma acentuada crise econômica, urbana e política no final do período.

Quinto período: Inicia-se na segunda metade da década de 1960, quando, apesar do ciclo econômico do "milagre brasileiro", resultante de medidas do novo regime, observa-se um agravamento da segregação social do espaço e das desigualdades de acesso aos serviços urbanos. Vai até o final da década de 1970.

Sexto período: Inicia-se no final da década de 1970, com a falência do "milagre brasileiro", observando-se aumento do desemprego e de problemas sociais e urbanos, com a periferização de loteamentos e assentamentos. Nesse período, através da Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte (METROBEL), criada em 1981, são implantados projetos que trazem mudanças significativas ao setor e que são responsáveis pelas alterações mais profundas no espaço físico da zona urbana desde a sua implantação no final do século XIX: Projeto da Área Central (PACE) e Programa de Transporte Público por Ônibus (PROBUS). Através da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), o metrô de superfície, que praticamente apenas tangencia a área central, começa a ser implantado. São também desse período grandes obras viárias como o complexo viário da Lagoinha – que articula grandes eixos ao norte da área central – a implantação

da Avenida Cristiano Machado – abrindo nova circulação no eixo norte – e a Via Urbana Leste-Oeste (Via Expressa), paralela à linha do metrô de superfície.

Considerando que a periodização do PLAMBEL não delimita o final desse período, uma vez que foi proposta nessa época, para atualizá-la poder-se-ia propor que essa sexta etapa da história de Belo Horizonte termina com o início da administração da cidade por governantes do Partido dos Trabalhadores (PT), no começo da década de 1990.

A partir, portanto, do princípio da década de 1990, tem início o sétimo período, que chega até os dias atuais. Com o PT ocupando o poder executivo municipal, inaugura-se um estilo administrativo que, graças à continuidade, assim como a recentes parcerias com o governo do estado, tem concluído uma série de projetos de interesse social e de reestruturação espacial da cidade.

O processo de perda de importantes marcos da memória histórico-cultural da cidade ao longo dos vários períodos é salientado pelo PLAMBEL, que enumera, dentre outras alterações significativas, as seguintes: demolição de prédios de valor histórico-arquitetônico para dar lugar a edificações mais modernas; deterioração de espaços simbólicos como a Praça Rio Branco (Praça da Rodoviária) e a Praça Rui Barbosa (Praça da Estação); destruição de espaços também de caráter simbólico, como o Bar do Ponto, na esquina das ruas da Bahia e Tupis com a Av. Afonso Pena; corte da arborização original da Av. Afonso Pena e de outras avenidas, para aumentar a fluidez do tráfego; retirada do obelisco da Praça Sete (retornando na década de 1980); alteração do perfil da Serra do Curral em conseqüência da exploração do minério de ferro, etc.

Sob o ponto de vista das transformações físicas promovidas pelo poder público no espaço urbano da área delimitada pela Av. do Contorno (ADC), as mais significativas desde a implantação da cidade foram as alterações introduzidas pelo Projeto PACE (ou PACE/79) na década de 1980, que consistiram em um ordenamento geral da circulação viária nessa área, através da priorização dos fluxos em vias arteriais (avenidas principalmente). Dessa maneira, foram criados 25 bolsões, também conhecidos como “áreas ambientais de 30 km”, as

quais são delimitadas pela malha de vias arteriais. No interior dessas áreas ambientais, as vias foram caracterizadas como locais, na intenção, também, de aumentar a segurança de pedestres. O conjunto das medidas projetadas, embora não tenha sido implantado no seu todo, se liga à noção de *traffic calming*, que tem como princípio fundamental acomodar o tráfego de uma maneira aceitável para o meio-ambiente:

> [...] as áreas ambientais não se prestam apenas a disciplinar o tráfego e o uso das vias públicas. A sua criação deve ser entendida, sobretudo, como um instrumento de gestão urbana e ambiental, já que, ao atenuar os efeitos perversos gerados pelo uso indiscriminado de veículos – poluição do ar, sonora e visual, segregação e degradação de espaços públicos, acidentes envolvendo pedestres, etc. – viabiliza melhores níveis de qualidade de vida urbana (BELO HORIZONTE, 1999, p. 28, 29).

Traffic calming é, por um lado, definido como "uma adaptação do volume, velocidade e comportamento do tráfego às funções primárias das vias nas quais ele passa, em vez de adaptar as vias à demanda desenfreada dos veículos motorizados" (DEVON COUNTY COUNCIL *apud* BELO HORIZONTE, 1999, p. 24). Por outro lado, pode-se compreender *traffic calming* como uma "tentativa de atingir o aprimoramento das vias quanto às condições de meio-ambiente, segurança e quietude" (PHAROAH & RUSSELL *apud* BELO HORIZONTE, 1999, p. 24).

O PACE/79 procurou promover a hierarquização racional do sistema viário, recuperando e reordenando o espaço urbano resultante, através de medidas tais como (BELO HORIZONTE, 1989, p. 48):

1. Fechamento de canteiros centrais das avenidas consideradas arteriais, impedindo o cruzamento de vias locais;
2. Proibição ou organização dos giros à esquerda no sistema arterial principal;
3. Alargamento de calçadas nas entradas e saídas do sistema arterial para as vias locais, visando marcar a prioridade de uma via sobre a outra e encurtar a largura da via para os pedestres;
4. Construção de ilhas e refúgios para pedestres nas principais travessias;

5. Melhor aproveitamento dos espaços existentes nas praças com a eliminação das grandes ilhas e incorporação das áreas aos passeios.

É curioso observar que foi justamente o rigor geométrico da planta de Aarão Reis que permitiu, através da implantação do PACE/79, a ampliação das áreas destinadas a pedestres nas calçadas, uma vez que os cruzamentos em diagonal ofereceram possibilidades de alargamentos significativos em função da própria geometria dos locais. Várias grandes praças centrais foram extintas, em benefício da reserva de áreas de permanência junto às calçadas. Se por um lado os bolsões ou áreas ambientais criados apresentam certa tranqüilidade em seu interior, a concentração do tráfego em vias arteriais tem levado, atualmente, a uma saturação das mesmas, devido ao aumento excessivo do número de veículos automotores. Apesar da requalificação de diversas áreas de bairros e praças na ADC, a recepção do PACE/79 por parte da população, notadamente a usuária do automóvel, foi bastante negativa na época de sua implantação, devido, principalmente à relativa restrição imposta aos veículos. É importante ressaltar também que

> apesar de ter atingido satisfatoriamente os seus principais objetivos, o PACE/79, todavia, não foi totalmente implantado. O tratamento projetado, por exemplo, para as vias internas às áreas ambientais não foi plenamente realizado. Além disso, o projeto foi sendo lentamente descaracterizado e mutilado em sua concepção original, não recebendo as devidas correções e ajustes que, em função da dinâmica da cidade, seriam necessários para a sua atualização e manutenção de sua eficiência (BELO HORIZONTE, 1999, p. 30, 31).

Recentemente, a cidade de Belo Horizonte tem sido objeto de significativas iniciativas de requalificação de seus espaços públicos. As administrações têm se preocupado sensivelmente com a qualidade de vida da população, o que revela uma postura ética positiva do poder público com relação à cidade. Atualmente em andamento, o Programa Centro Vivo, da Prefeitura Municipal, desenvolve um conjunto de obras e projetos sociais no sentido de recuperar a área central, realizando uma série de obras de melhoria e manutenção da infra-estrutura urbana. Vários são os projetos prioritários para pedestres implantados desde 2004, através do Programa Caminhos da Cidade, integrante do Programa Centro Vivo. Assim, promovendo a requalificação funcional e

ambiental das calçadas, passeios e travessias, essas ações contribuem para a melhoria das condições de segurança, conforto e acessibilidade universal para os pedestres. Dentre os projetos que promovem condições adequadas para mobilidade urbana e para a fruição de praças e locais de permanência, alguns se destacam, como os que contemplaram os seguintes espaços:

1. Praça Sete de Setembro;
2. Praça Rui Barbosa (Praça da Estação);
3. Rua dos Caetés;
4. Rua Rio de Janeiro;
5. Alameda Ezequiel Dias e Avenida Professor Alfredo Balena;
6. Rua dos Carijós, entre Rua Curitiba e Av. Paraná;
7. Rua Tupinambás, entre Av. Afonso Pena e Boulevard Arrudas;
8. Praça Raul Soares;
9. Entorno do Mercado Central;
10. Avenida Amazonas, entre Rua da Bahia e Avenida Afonso Pena.

Essas intervenções, que além de criarem condições adequadas ao deslocamento de pedestres contribuem para a valorização da estética urbana, são significativas, mas ainda não suficientes para garantir a continuidade de percursos seguros e culturalmente potencializados que venham a incentivar a circulação de pessoas e, em conseqüência, uma efetiva utilização e apropriação de espaços públicos por parte das mesmas. A importância da área central de Belo Horizonte como um conjunto de territórios de sociabilidade e lugar profundamente ligado à história da cidade justifica a recuperação e a revalorização de seus espaços, como observa Lemos (1994, p. 46, 47):

> [...] o Centro pode ser considerado não só lugar de passagem, mas também lugar do consumo, com uma intensidade maior que nos anos passados. Nele é possível a recriação de nichos de sociabilidade, onde o espontâneo acontece. O invisível está no tilintar das xícaras dos cafés, nos jogos de damas nos quarteirões fechados, nos espaços de manifestações políticas. O lugar construído no passado vivencia a funcionalidade presente, a intensidade das trocas e muitas vezes está transfigurado num labirinto de recordações. É dos seus espaços que Belo Horizonte virtualmente “realiza” a sua escritura.

Ao longo de sua ainda breve história, Belo Horizonte assistiu à degradação, à mutilação e mesmo ao desaparecimento de muitas de suas áreas públicas, tanto na zona urbana originalmente projetada, como nos espaços situados além do perímetro da Av. do Contorno. Embora tenham sido criadas outras áreas, no sentido de compensar perdas e mesmo de ampliar os espaços disponíveis para uso público, as inevitáveis transformações decorrentes do acelerado processo de crescimento econômico e demográfico observado na cidade também desencadearam processos corrosivos para a sua dimensão física e social, fato comum à maioria das grandes cidades e metrópoles contemporâneas. As demandas no sentido de dotar a cidade de infra-estrutura adequada abrangem todos os setores da dinâmica urbana, sendo imprescindível atuar no sentido de promover a qualidade de vida dos seus cidadãos. A valorização de seus espaços públicos, através da recuperação e da criação de lugares de encontro e sociabilização, pode, certamente, contribuir para a promoção do bem comum.

Em três altas ondas a fonte desata
na negra bacia
suas longas madeixas de prata.

(MEIRELES, 1983, p. 118)

5 POTENCIALIDADES NO ESPAÇO PÚBLICO DE BELO HORIZONTE

5.1 Procedimentos metodológicos de observação e descrição da área objeto de pesquisa

Neste estudo, a área objeto da pesquisa de campo corresponde à área central da cidade de Belo Horizonte, mais precisamente àquela delimitada pelo atual perímetro da Avenida do Contorno, denominada Zona Urbana no projeto original da cidade, quando de sua implantação nos fins do século XIX. Para essa área, adotou-se a denominação simplificada de “área dentro da Contorno”, ou, abreviadamente, ADC.

Partiu-se, inicialmente, de procedimentos de observação direta através de deslocamentos pela ADC, os quais foram empreendidos ora de forma aleatória, ora segundo trajetos pré-estabelecidos, ou ainda, por trajetórias que se definiram no próprio caminhar, em função do interesse despertado por determinados conteúdos urbanos localizados durante o exercício de observação e experimentação do espaço. Através desse processo, elegeu-se como objeto específico de estudo, um conjunto de espaços de permanência e de suporte a deslocamentos de pedestres na ADC. Esses espaços correspondem a praças de características distintas, espaços remanescentes de transformações urbanas e espaços lineares potencialmente ricos na capacidade de acolher o cidadão em seus percursos pela cidade. Foram abordados, também, determinados pontos do traçado urbano considerados relevantes para a conectividade da ADC com as áreas imediatamente vizinhas e com o município como um todo. Além dos procedimentos de observação direta, empreendeu-se uma coleta de dados visuais por meio de um amplo levantamento fotográfico, que deu suporte a uma série de análises críticas posteriores, constituindo-se como registro indicativo das potencialidades observadas.

A ADC foi dividida em quatorze sub-áreas delimitadas em função da distribuição de atividades e práticas vivenciais com características próximas (FIG. 2). As delimitações adotadas não correspondem diretamente às mesmas

dos bairros existentes na ADC, embora haja uma aproximação em certos casos. As quatorze sub-áreas receberam as seguintes denominações:

1. Centro antigo (SA-1)
2. Centro alto (SA-2)
3. Parque Municipal (SA-3)
4. Hospitalar (SA-4)
5. Funcionários (SA-5)
6. Savassi (SA-6)
7. Lourdes (SA-7)
8. Santo Agostinho (SA-8)
9. Barro Preto (SA-9)
10. Centro Baixo (SA-10)
11. Rodoviária (SA-11)
12. Estação (SA-12)
13. Floresta (SA-13)
14. Santa Efigênia (SA-14)

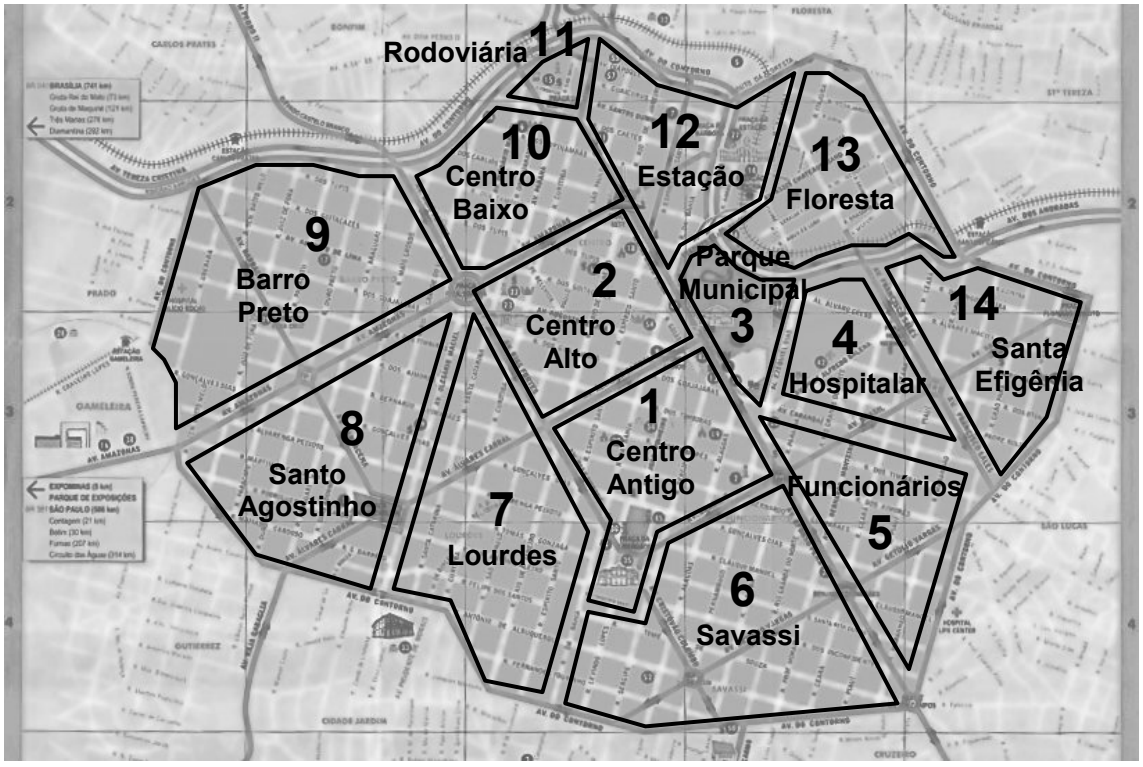
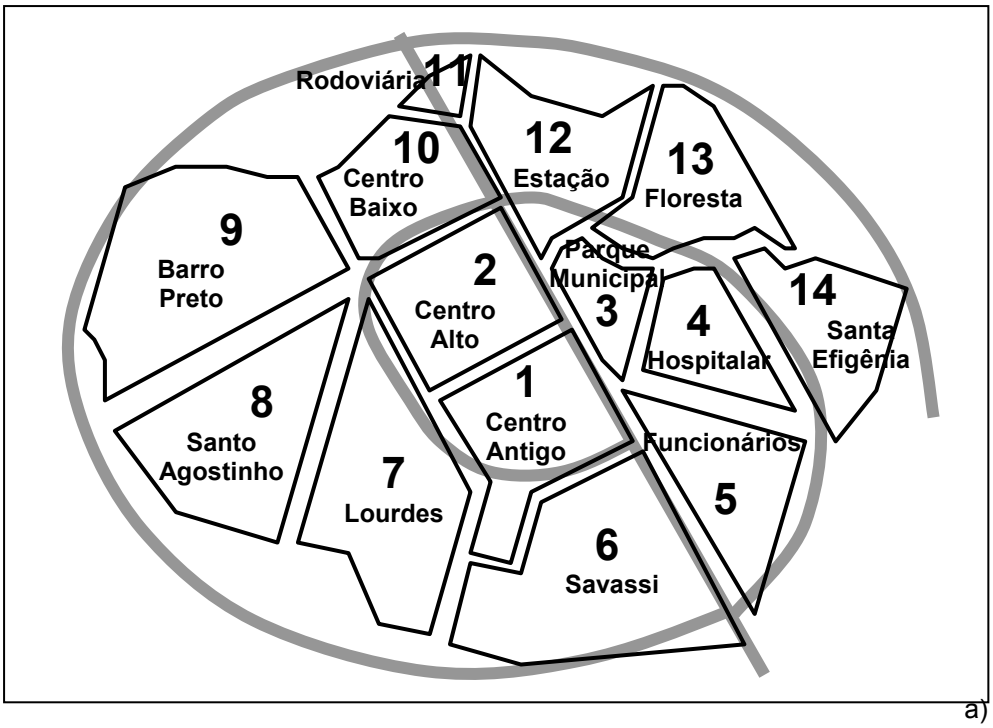


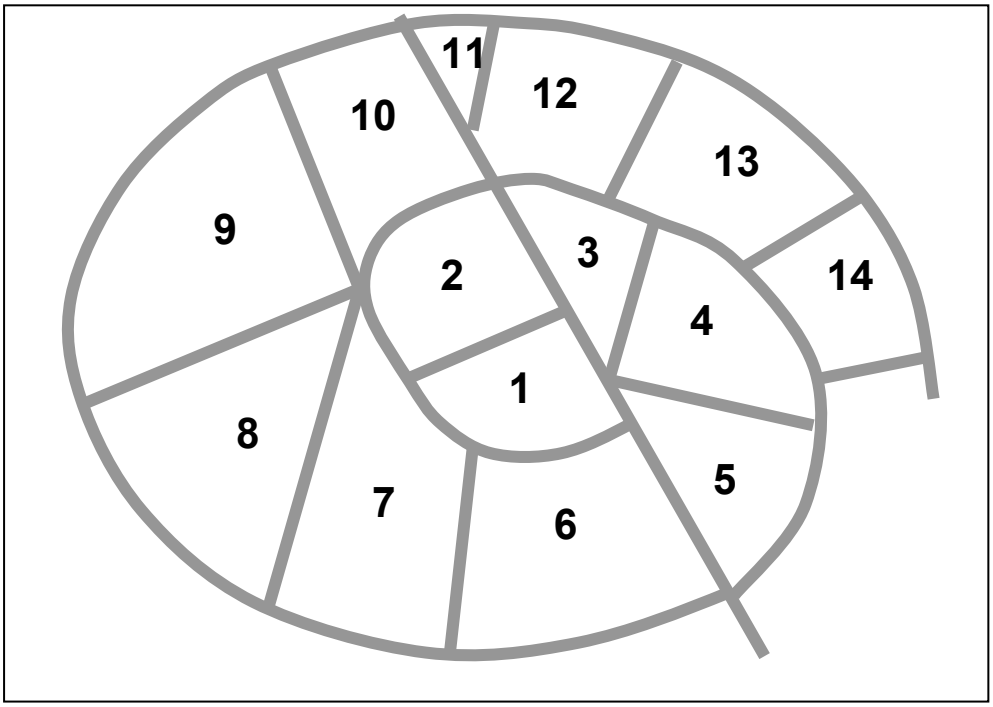
FIGURA 2 – Zona urbana de Belo Horizonte com a distribuição das sub-áreas propostas na pesquisa de campo
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

A numeração seqüencial das sub-áreas e sua respectiva distribuição espacial na ADC permitiram a proposição de um esquema gráfico em espiral (FIG. 3) que facilita a legibilidade e a compreensão do conjunto, inspirado em esquema semelhante adotado para a apresentação dos vinte *arrondissements* (regiões administrativas) de Paris, que se inscrevem dentro de um *boulevard* periférico

implantado à época das alterações urbanas introduzidas na capital francesa pelo Barão Haussmann na segunda metade do século XIX (FIG. 4 e 5).



a)



b)

FIGURA 3 – Esquema gráfico em espiral de distribuição das sub-áreas
a) Sub-áreas com seus limites definidos
b) Representação simplificada das sub-áreas
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

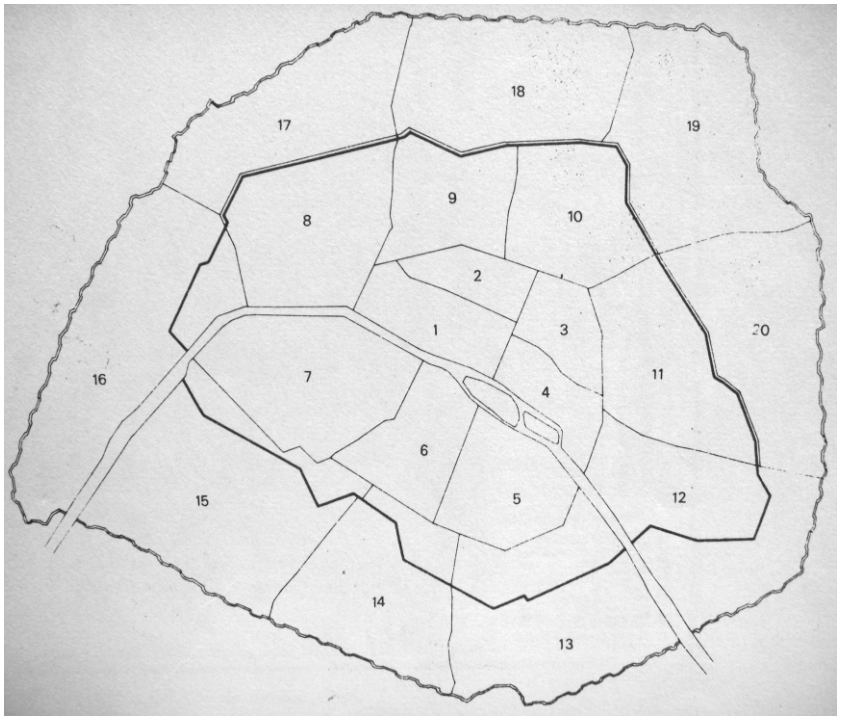


FIGURA 4 – [Limites administrativos de Paris depois de 1859]. Reprodução de mapa esquemático sem escala
Nota: Observa-se a divisão feita por Haussmann em vinte *arrondissements*.
Fonte: BENEVOLO, 1993, p. 593.

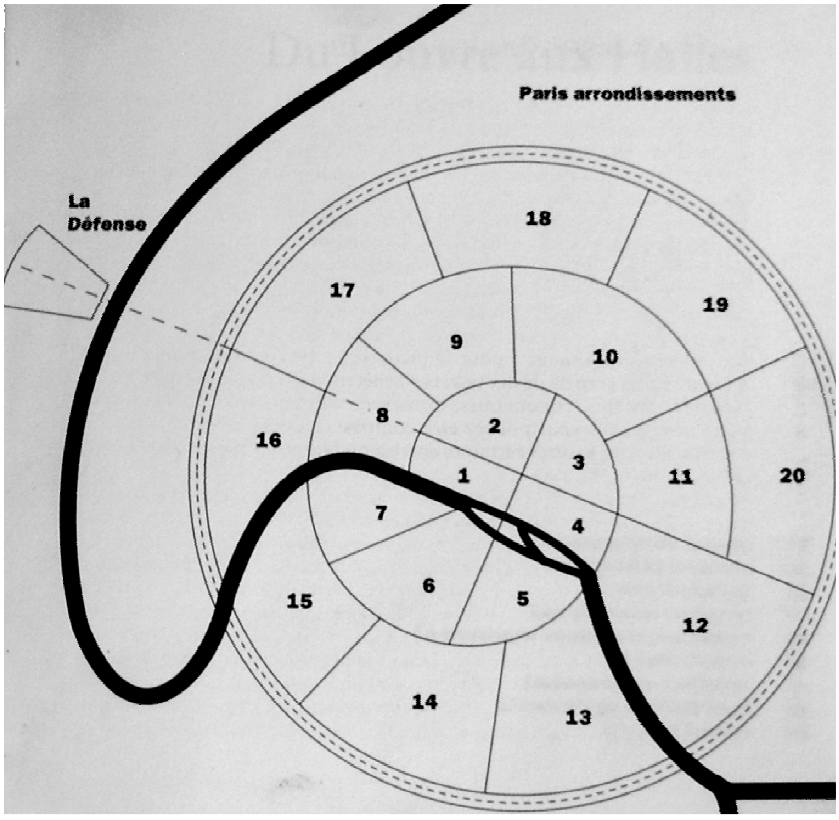


FIGURA 5 – *Paris arrondissements*
Nota: Esquema gráfico contemporâneo em espiral dos *arrondissements* de Paris.
Fonte: CAMPBELL, 1997, p. 15.

As quatorze sub-áreas estabelecidas na ADC foram descritas em seus aspectos urbanos gerais. Por meio dos deslocamentos que foram empreendidos nessas sub-áreas, os objetos específicos de estudos foram sendo definidos e classificados, estabelecendo-se um conjunto de espaços públicos que possibilitaram análises e reflexões sobre o entrelaçamento do conceito de experiência estética e das questões de natureza ética envolvidas nesse tipo de experiência e desencadeadas por ela. Dessa forma, tanto os espaços públicos de permanência que foram levantados na pesquisa de campo como os percursos de experimentação estética que foram propostos compõem o universo abordado. Esses percursos foram propostos no sentido de apontar possibilidades de uso e fruição de espaços de conexão urbana subutilizados. Os objetos específicos de estudo foram classificados em doze categorias, em função de suas características físicas e de sua articulação com os espaços da cidade:

1. Esquinas residuais (ER)
2. Praças residuais (PR)
3. Praças-percurso (PP)
4. Praças-cruzamento (PC)
5. Praças lineares (PL)
6. Praças reversíveis (PRV)
7. Praças subtraídas (PS)
8. Praças clássicas (PCL)
9. Praças especiais (PE)
10. Parques (PQ)
11. Percursos de experimentação estética (PEE)
12. Pontos de conectividade (PCON)

A descrição e a análise do papel que esses espaços desempenham no tecido urbano fundamentaram algumas críticas e possibilidades de intervenção, no sentido de ampliar meios ou suportes que estimulem a convivência nos espaços públicos da cidade, onde experiências de natureza estética e ética podem contribuir para a promoção do bem comum.

5.2 Descrição geral das sub-áreas de pesquisa

5.2.1 Centro Antigo (SA-1)

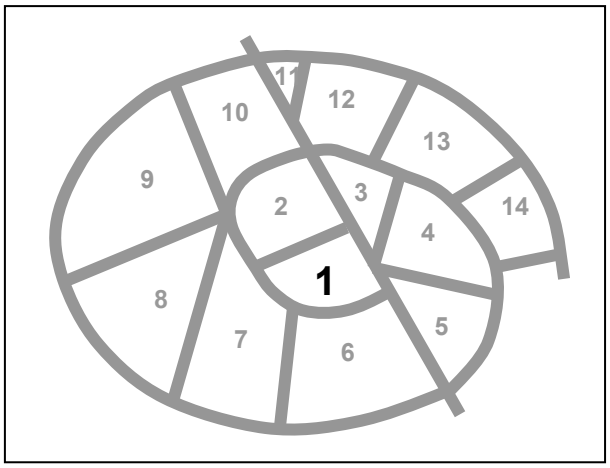


FIGURA 6 – SA-1 no esquema gráfico
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

A SA-1 está compreendida entre trechos das avenidas Afonso Pena, Brasil, Bias Fortes e Álvares Cabral, apresentando malha regular de ruas segundo o plano urbanístico de Aarão Reis. A denominação adotada nesse trabalho para essa sub-área faz referência ao fato de ela corresponder aproximadamente ao núcleo do antigo Arraial do Curral d'El Rey, demolido para a construção da nova capital. Nela estão situados importantes elementos da história da cidade, sendo destaque o conjunto da Praça da Liberdade (classificada como praça clássica nesse estudo), com sua riqueza e diversidade arquitetônica, que deve abrigar, em breve, uma série de equipamentos culturais que integrarão o Circuito Cultural Praça da Liberdade, de iniciativa do governo estadual. A colina na qual se situa esse conjunto, sede simbólica do poder estadual, insere-se em um eixo de sentido norte-sul de cotas mais elevadas que divide a zona urbana em duas partes: uma a lesta da Praça da Liberdade e outra a oeste. Essa configuração desestimula uma circulação direta de pedestres entre essas duas partes, sendo que as opções de transporte coletivo existentes são reduzidas ou exigem a passagem pelo hipercentro, região de grande adensamento com predomínio de atividades comerciais. A implantação de transporte coletivo suplementar de trajeto curto e alternativo ao ofertado atualmente entre as duas

partes divididas pela colina pode trazer benefícios consideráveis. A SA-1 corresponde a uma parte da região central da cidade rica em referências históricas, mas que, como outras, carece de iniciativas que estimulem a percepção do cidadão para os bens culturais nela encerrados, além da Praça da Liberdade. A SA-1 conta ainda com outras praças clássicas importantes, como a Afonso Arinos, a Boa Viagem e a José Mendes Júnior, e com esquinas e praças residuais que contribuem para suprir carência de espaços de descanso e fruição observada na região.

5.2.2 Centro Alto (SA-2)

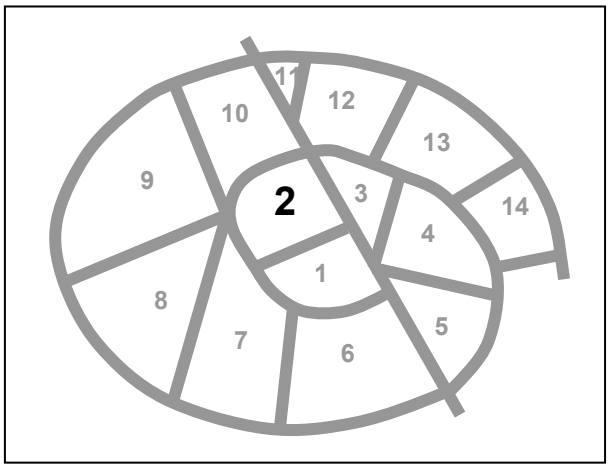


FIGURA 7 – SA-2 no esquema gráfico
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

A SA-2 está compreendida entre trechos das avenidas Afonso Pena, Álvares Cabral, Bias Fortes e Amazonas, apresentando malha regular de ruas segundo o plano urbanístico de Aarão Reis. Várias iniciativas no sentido de recuperar essa região têm sido tomadas, mas falta um trabalho que articule as intervenções como um todo, sobretudo no sentido de valorizar a história da cidade e de estimular a percepção do cidadão para os bens culturais presentes. Destacam-se na SA-2 a Praça Sete de Setembro, classificada como residual nesse estudo e que é referência fundamental para a memória coletiva, os jardins e áreas adjacentes à Igreja São José e a Praça Raul Soares, praça clássica recentemente restaurada que se situa no limite com outras sub-áreas. A Av. Álvares Cabral, no limite com a sub-área Centro Antigo (SA-1), apresenta

potencial para integrar um dos percursos de experiência estética (PEE) propostos nesse estudo, embora os seus quarteirões iniciais, sobretudo à altura da Escola de Direito da UFMG, configurem áreas inóspitas que merecem atenção especial.

5.2.3 Parque Municipal (SA-3)

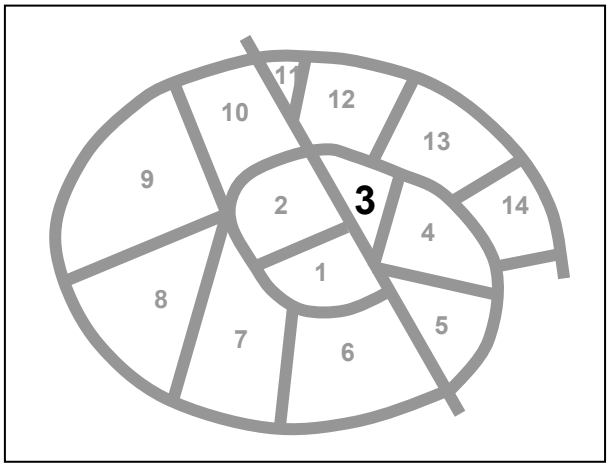


FIGURA 8 – SA-3 no esquema gráfico
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

A SA-3 está compreendida entre trechos das avenidas Carandaí e Afonso Pena, da Rua da Bahia, do Viaduto Santa Tereza, da Av. dos Andradas (Boulevard Arrudas) e Alameda Ezequiel Dias. Por se tratar de sub-área correspondente, em sua íntegra, ao Parque Municipal Américo Renné Giannetti, sua descrição encontra-se no item 5.3.10 desse estudo. É importante ressaltar que, embora a SA-3 se constitua na maior área verde pública de lazer da ADC, seus espaços são cercados e o acesso a eles é impedido no período noturno e nas segundas-feiras, por questões de segurança e manutenção. Segundo informações obtidas junto à Administração do Parque, ele permaneceu como área cercada desde a sua inauguração até 1941, inicialmente por tela e depois por gradil. Nesse ano, por ordem de Juscelino Kubitscheck, então prefeito da capital, o gradil foi retirado e transferido para o Cemitério da Saudade. Em 1977, entretanto, novo gradil foi instalado ao redor do Parque, seguindo as características formais do primeiro, e se mantém até os dias de hoje. Algumas medidas que envolvam o remanejamento desse

gradil poderiam contribuir para a criação de áreas de permanência e fruição mais diretamente integradas à dinâmica urbana, estimulando os processos de interação e sociabilidade no entorno do Parque.

5.2.4 Hospitalar (SA-4)

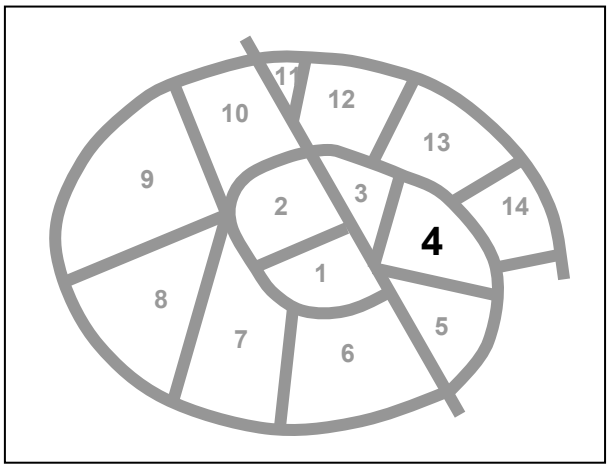


FIGURA 9 – SA-4 no esquema gráfico
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

A SA-4 está compreendida entre a Alameda Ezequiel Dias, trechos das avenidas dos Andradas (Boulevard Arrudas), Francisco Sales e Carandaí, apresentando malha regular de ruas segundo o plano urbanístico de Aarão Reis. Parte dessa sub-área é constituída por duas grandes extensões de terrenos que foram desmembrados da área originalmente destinada ao Parque Municipal, onde atualmente se encontram vários hospitais e escolas ligadas à área de saúde, além de edificações comerciais e institucionais. O restante da SA-4 abriga também importantes hospitais e um grande número de atividades afins. Em decorrência disso há um grande afluxo de pessoas e concentração de linhas de transporte coletivo. Os vários espaços públicos observáveis nessa região encerram um enorme potencial no sentido de acolher adequadamente os seus freqüentadores, mas são necessárias medidas de melhoramento da infra-estrutura existente e de promoção de uma maior articulação entre as áreas de permanência. Destacam-se aí a Praça Hugo Werneck e a Av. Pasteur, além dos quarteirões arborizados com fícus da Av. Bernardo Monteiro, onde ocorrem feiras e eventos culturais, em um espaço que remete ao

paisagismo originalmente adotado nas avenidas da cidade. Os atuais usos a que se destinam os jardins da Praça Prof. Coelho de Sousa (Praça da Igreja Coração de Jesus) e o espaço verde entre o Pronto Socorro João XXIII e a Escola de Medicina, que hoje abrigam estacionamentos, merecem ser revistos. Os canteiros centrais da Av. Carandaí, no limite com a SA-5, Funcionários, integra um dos percursos de experiência estética (PEE) propostos nesse estudo.

5.2.5 Funcionários (SA-5)

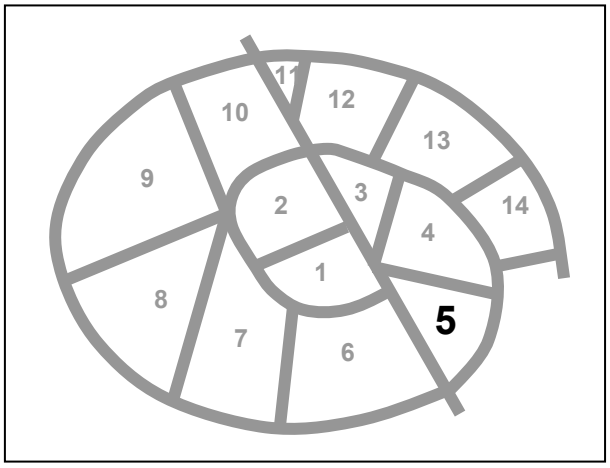


FIGURA 10 – SA-5 no esquema gráfico
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

A SA-5 está compreendida entre a Av. Carandaí e trechos das avenidas do Contorno e Afonso Pena, apresentando malha regular de ruas segundo o plano urbanístico de Aarão Reis. Há predominância de unidades residenciais, com forte verticalização na ocupação mais recente, mas é grande e crescente a presença do comércio e da prestação de serviços. Juntamente com partes das sub-áreas da Savassi e Centro Antigo, corresponde ao bairro onde foram instalados os funcionários públicos provenientes de Ouro Preto, quando da mudança da capital para Belo Horizonte, sendo possível observar alguns exemplares de edificações residenciais de arquitetura eclética remanescentes. A SA-5 não conta com praças no seu interior, mas as avenidas Carandaí e Afonso Pena, nos trechos em que a limitam, integram percursos de experiência estética (PEE) propostos nesse estudo.

5.2.6 Savassi (SA-6)

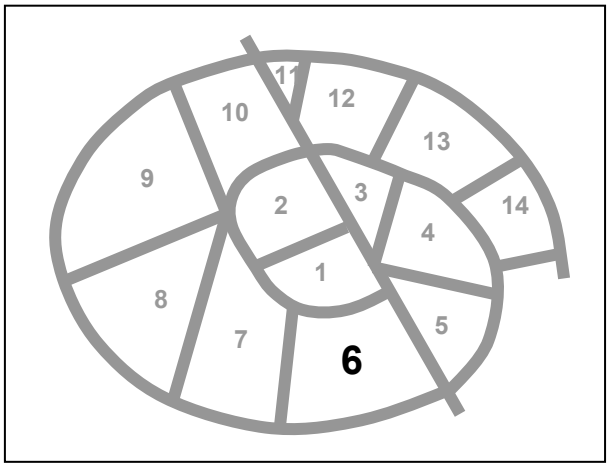


FIGURA 11 – SA-6 no esquema gráfico
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

A SA-6 está compreendida entre trechos das avenidas Brasil, Afonso Pena e Contorno e trechos das ruas da Bahia, Tomé de Souza e Sergipe, apresentando malha regular de ruas segundo o plano urbanístico de Aarão Reis. Essa sub-área surgiu como uma nova centralidade a partir da década de 1970, concentrando um comércio mais sofisticado que abandou o centro tradicional da cidade em virtude de sua saturação e degradação naquele período. Coexistem unidades residenciais, comércio e prestação de serviços. Com o crescimento do número de *shopping centers* e o aumento insegurança nos espaços públicos, a área sofreu um processo de esvaziamento, mas ainda é referência em termos de sofisticação e lazer. Como é a Praça Diogo de Vasconcelos (Praça da Savassi) que centraliza e que melhor resume as atividades de lazer e consumo da SA-6, a já prevista reestruturação de seus espaços poderá contribuir qualitativamente para as condições de acolhimento de seus freqüentadores, através da expansão das áreas destinadas aos pedestres nos quarteirões fechados que confluem para a praça.

5.2.7 Lourdes (SA-7)

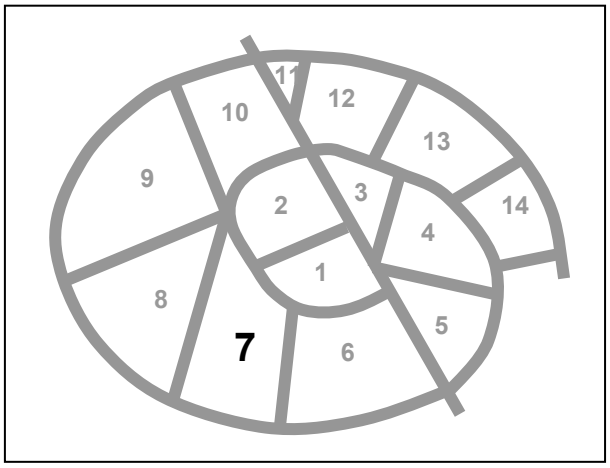


FIGURA 12 – SA-7 no esquema gráfico
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

A SA-7 está compreendida entre trechos da Rua da Bahia e das avenidas Contorno, Olegário Maciel e Bias Fortes, apresentando malha regular de ruas segundo o plano urbanístico de Aarão Reis, com três pequenas variações nas ruas Felipe dos Santos, Marília de Dirceu e Bárbara Heliodora. A partir da década de 1990 firmou-se como centralidade de sofisticação no comércio e serviços, em função de certo desgaste da sub-área da Savassi, mas é região predominantemente residencial, com uma verticalização acentuada nas edificações. As atividades comerciais, sobretudo bares, restaurantes e antiquários concentram-se no entorno da Praça João Alves, conhecida como Marília de Dirceu, única praça clássica da SA-7. Apresenta dois espaços diferenciados e de grandes dimensões no seu interior: o Minas Tênis Clube, privado, e o Colégio Estadual, público. O isolamento, em relação ao bairro, do quarteirão que abriga as estruturas desse colégio projetadas por Oscar Niemeyer, justamente pelo caráter público da instituição e pelo valor simbólico e artístico das edificações, merece ser revisto. O trecho da Av. Álvares Cabral que corta a SA-7 integra um dos percursos de experiência estética (PEE) propostos nesse estudo.

5.2.8 Santo Agostinho (SA-8)

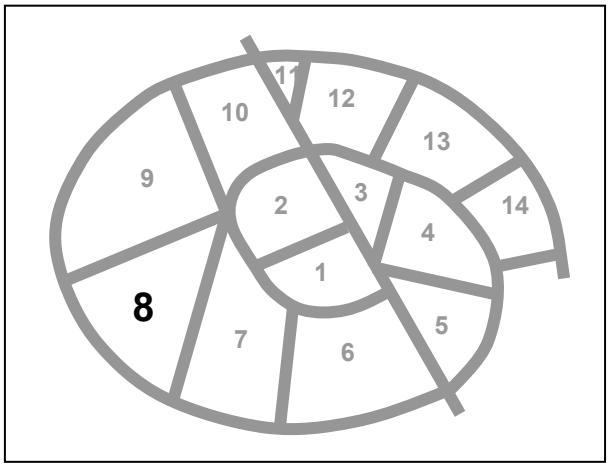


FIGURA 13 – SA-8 no esquema gráfico
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

A SA-8 está compreendida entre trechos das avenidas Olegário Maciel, Contorno e Amazonas, apresentando malha regular de ruas segundo o plano urbanístico de Aarão Reis, com pequenas variações representadas pela Rua Coelho de Souza e pela variação dimensional dos quarteirões do entorno da Praça Carlos Chagas (Praça da Assembléia). É uma sub-área que apresenta espaços residenciais, institucionais e comerciais, contendo o outro parque (além do Parque Municipal) que existe na ADC, o Parque Rosinha Cadar. Apesar disso, a Praça da Assembléia, situada no limite com a SA-7, Lourdes, concentra as atividades de lazer e fruição. O trecho da Av. Álvares Cabral que corta a SA-8 integra um dos percursos de experiência estética (PEE) propostos nesse estudo.

5.2.9 Barro Preto (SA-9)

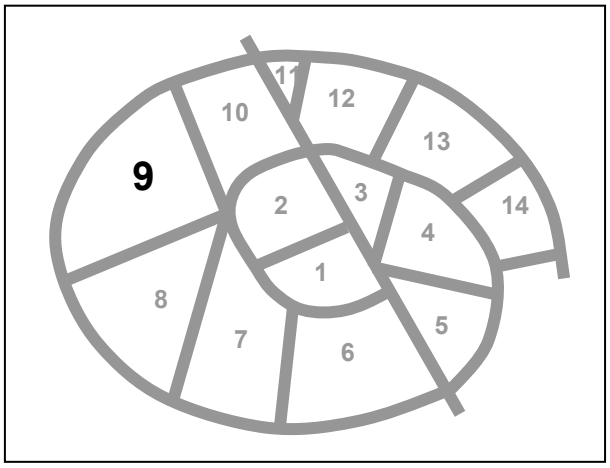


FIGURA 14 – SA-9 no esquema gráfico
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

A SA-9 está compreendida entre trechos das avenidas Amazonas, Contorno e Bias Fortes, apresentando malha regular de ruas segundo o plano urbanístico de Aarão Reis, mas com interrupção de ruas na região que conforma o 12º Regimento de Infantaria. A partir da década de1980, a sub-área se consolidou como pólo comercial de moda, oferecendo produtos com preços atrativos no comércio varejista e atacadista. Nesta sub-área localizam-se alguns equipamentos institucionais que ocupam grandes áreas, como 12º RI, citado acima, o Fórum Lafaiete, o Cruzeiro Esporte Clube, a Escola de Saúde de Saúde Pública de Minas Gerais, o Instituto São Rafael, o Instituto Pestalozzi, o Colégio Monte Calvário, o Colégio Pio XII e outros. A sub-área concentra também vários hospitais, constituindo, depois da sub-área hospitalar (SA4), a maior concentração desse tipo de equipamento na ADC. Há também grandes áreas em vias de abrigar novos equipamentos institucionais, como a área do antigo Mercado Distrital da Barroca e a da antiga Delegacia de Trânsito. Com isso, observa-se uma densidade ocupacional bem inferior à da maioria das outras sub-áreas, à exceção da SA-3, Floresta. A Av. Barbacena, que corta a SA-8, integra um dos percursos de experiência estética (PEE) propostos nesse estudo e, assim como a Av. Bernardo Monteiro, na SA-4, conta com alguns quarteirões arborizados com fícus, remanescentes do paisagismo originalmente adotado nas avenidas da cidade.

5.2.10 Centro Baixo (SA-10)

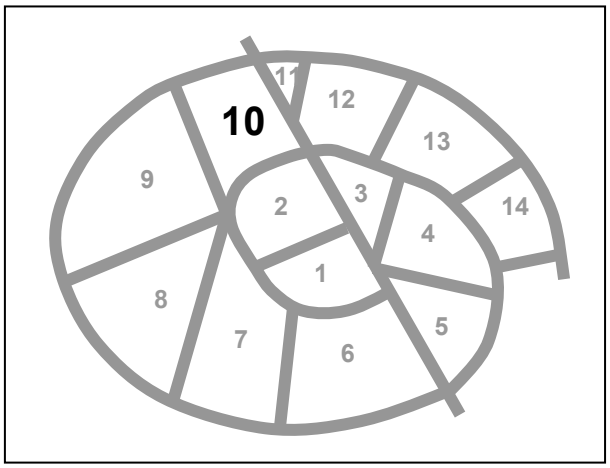


FIGURA 15 – SA-10 no esquema gráfico
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

A SA-10 está compreendida entre trechos das avenidas Afonso Pena, Amazonas, Bias Fortes e Contorno e trecho da Rua Caetés, apresentando malha regular de ruas segundo o plano urbanístico de Aarão Reis, mas com variação dimensional dos quarteirões compreendidos entre a Av. Olegário Maciel e a Rua Curitiba, que são mais estreitos. Essa sub-área apresenta intenso comércio, com concentração de lojas especializadas em eletrodomésticos, eletrônica, couro, metais, madeiras, ferramentas, vestuário de baixo custo e outros. A SA-10 é cortada diagonalmente pela Av. Paraná, que conecta a Praça Primeiro de Maio à Praça Rio Branco (conhecida como Praça da Rodoviária) e pela Av. Olegário Maciel, que conecta a Praça Raul Soares à Rodoviária, propriamente dita. Intervenções nesses dois grandes eixos é que melhor podem articular um processo de reestruturação da sub-área. A priorização da circulação de veículos automotores na Av. Paraná com continuidade na Av. Santos Dumont (SA-2), que lhe é simétrica no plano da cidade em relação ao eixo da Av. Afonso Pena, estreitou os canteiros centrais, eliminando a arborização nesses espaços, uma marca de identidade das avenidas de Belo Horizonte, além de expor perigosamente o pedestre nos pontos de travessia, que se apresentam muito estreitos. Salvo nesses pontos, os canteiros centrais dessas duas avenidas receberam gradis em toda a sua extensão. Na SA-10 ainda resistem exemplares da arquitetura eclética e ao

longo da Rua Curitiba, principalmente, podem ser observados vários edifícios de inspiração *art déco*, muitos em bom estado de conservação, apesar da presença ostensiva de placas comerciais que interferem na apreciação de sua composição estética.

5.2.11 Rodoviária (SA-11)

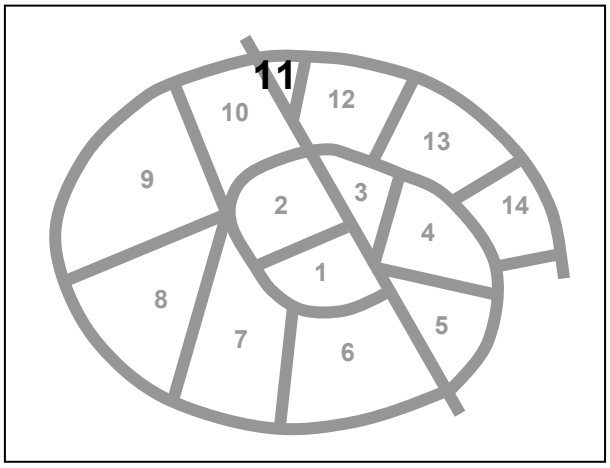


FIGURA 16 – SA-11 no esquema gráfico
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

A SA-11 está compreendida entre trechos das ruas Curitiba e Caetés e trecho da Av. do Contorno, apresentando malha regular de ruas segundo o plano urbanístico de Aarão Reis. O TERGIP – Terminal Rodoviário Governador Israel Pinheiro, conhecido simplesmente como Rodoviária, influencia todas as atividades não só dessa sub-área, mas também das que se avizinham. A visível saturação do tráfego urbano em suas imediações, combinada com as concentrações desencadeadas pela própria função do terminal interestadual, desencadeou estudos de viabilidade e projetos no sentido de retirá-lo do centro, o que ainda carece de uma decisão final do poder municipal. A possível mudança abre especulações para o futuro destino do imóvel e mesmo para a vocação da sub-área, que concentra importante infra-estrutura de transporte urbano, sendo contígua ao complexo viário da Lagoinha e à estação do metrô de mesmo nome. Considerando-se ainda a posição estratégica da Praça Rio Branco no traçado da ADC, pode-se afirmar que uma possível reestruturação do conjunto, no sentido de sanar limitações existentes quanto ao fluxo de

veículos e de pedestres que transitam pelo local e quanto à permanência dos cidadãos que freqüentam a praça, se justifica plenamente. Uma possível alteração na destinação do prédio da atual Rodoviária não pode deixar de levar em conta a necessidade de se suprir a deficiência de espaços de apoio ao cidadão em Belo Horizonte. Como local privilegiado para uma grande ágora, a superação de fragmentações espaciais historicamente construídas e que estabeleceram rupturas éticas e estéticas entre a Av. Afonso Pena, a própria Praça Rio Branco, a Rodoviária, a estação do metrô, a Praça Coronel Vaz de Melo (Praça da Lagoinha) e os bairros imediatamente a nordeste (Lagoinha e Bonfim) é fundamental no sentido de restituir ao cidadão um espaço com enorme potencialidade sócio-ambiental.

5.2.12 Estação (SA-12)

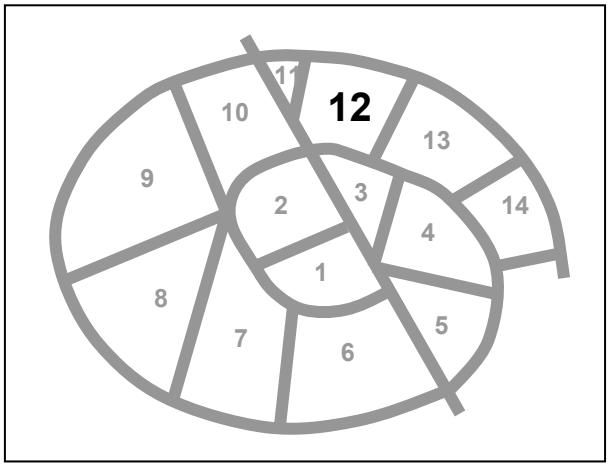


FIGURA 17 – SA-12 no esquema gráfico
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

A SA-12 está compreendida entre trecho da Av. do Contorno, Rua Sapucaí, Viaduto Santa Tereza, trecho da Rua da Bahia, trecho da Av. Afonso Pena e trecho da Rua Curitiba, apresentando malha regular de ruas segundo o plano urbanístico de Aarão Reis, mas com variação dimensional nos quarteirões compreendidos entre a Av. Oiapoque e a Rua Caetés, que são mais estreitos, e nos quarteirões situados entre a Rua Aarão Reis e a Rua da Bahia. O trecho situado entre a Av. Santos Dumont e a Av. do Contorno seja, talvez, um dos mais marginalizados da zona urbana. A instalação, nesse local, do Shopping

Popular Oiapoque, com recuperação da Av. Oiapoque para abrigar um terminal de ônibus urbanos adjacente, gerou grande movimentação e alterou o perfil das imediações. Na SA-12 localiza-se o importante conjunto histórico da Praça da Estação (Praça Rui Barbosa), que passou recentemente por modificações significativas que recuperaram a praça propriamente dita, o edifício da antiga estação ferroviária, atualmente destinado ao Museu de Artes e Ofícios (MAO), e parte das avenidas do Contorno e dos Andradas, que passaram a constituir o Boulevard Arrudas, depois que o ribeirão de mesmo nome foi coberto para alargamento da via. O lado da praça imediatamente à frente do MAO, constitui um grande espaço vazio que só é plenamente utilizado por ocasião de eventos programados. Há um grande potencial no tocante à adequação de espaços contíguos à praça, caso da Rua Sapucaí (SA-13) e das áreas lindeiras à via férreas. Nessas áreas, que abrigam um espaço cultural polarizado pela Casa do Conde de Santa Marinha, edificação eclética de importância na história da cidade, vêm sendo implantadas sucessivas edificações que podem inviabilizar por completo a idéia, surgida na década de 1980, de se criar aí um grande parque linear. A criação desse parque não só dotaria a região de uma área verde destinada ao lazer e à contemplação, mas também possibilitaria uma melhor articulação espacial entre os elementos urbanos do entorno, como a colina do bairro da Floresta, os locais adjacentes da região central e o conjunto da Praça da Estação, que, por sua vez, se estende até as proximidades do Parque Municipal. Nesse estudo, essas áreas integram um dos percursos de experiência estética (PEE) propostos.

5.2.13 Floresta (SA-13)

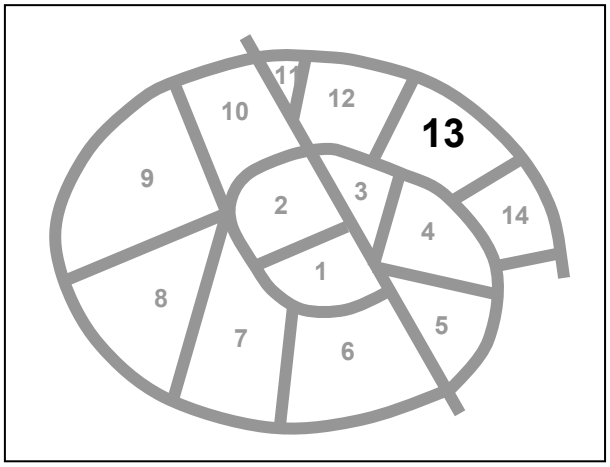


FIGURA 18 – SA-13 no esquema gráfico
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

A SA-13 está compreendida entre trechos das avenidas do Contorno e Andradas (Boulevard Arrudas), Viaduto Santa Tereza e Rua Sapucaí. Essa sub-área é a que apresenta maior variação na disposição das vias públicas e na dimensão dos quarteirões com relação aos padrões urbanísticos adotados no plano de Aarão Reis, embora inserida na ADC. Apresenta, também, duas ruas cuja largura é inferior ao padrão adotado na grande maioria das ruas do restante do plano: Rua Síria e Rua São Geraldo, que é conhecido por Beco São Geraldo. O leito da linha férrea e do metrô constituem um elemento físico que interfere na fluidez dos deslocamentos entre as sub-áreas vizinhas. Localizada no limite com a SA-12, Estação, a Rua Sapucaí é uma rua de características únicas em Belo Horizonte. Além de não receber fluxo intenso de veículos, sendo basicamente utilizada como estacionamento, ela abriga edificações em apenas um dos lados da via. O lado oposto é constituído por uma balaustrada instalada nas primeiras décadas do século XX, de onde é possível se descortinar uma ampla vista do conjunto de edificações da região central da cidade e das imediações. Os dois viadutos mais antigos da cidade, o Santa Tereza e o da Floresta, fazem a ligação dessa rua com os espaços centrais da ADC, sendo ainda possível se alcançar a Praça da Estação por meio de um túnel de pedestres sob a via férrea, o que possibilita uma experiência singular na cidade. Nesse estudo, a Rua Sapucaí integra um dos percursos de experiência estética (PEE) propostos. Cabe ainda ressaltar que a

SA-13, basicamente residencial, apresenta predominância de unidades unifamiliares e é, talvez, a de menor densidade ocupacional em relação às outras sub-áreas da ADC.

5.2.14 Santa Efigênia (SA-14)

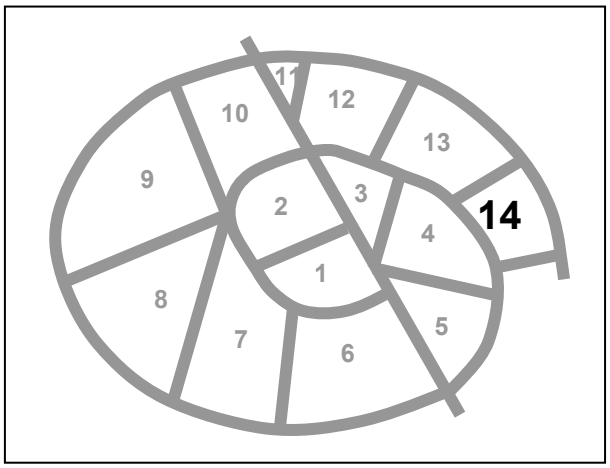


FIGURA 19 – SA-14 no esquema gráfico
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

A SA-14 está compreendida entre trechos das avenidas do Contorno, Francisco Sales e Andradas, apresentando malha regular de ruas segundo o plano urbanístico de Aarão Reis, com a singularidade de possuir dois quarteirões de tamanho padrão divididos ao meio por ruas de largura bem inferior ao padrão adotado na grande maioria das ruas do restante do plano. São as ruas Ulhôa Cintra e Romano Stochiero, criadas com o objetivo de permitir construções em fundos de terreno, segundo observa Gomes (2008) no Dicionário Toponímico de Belo Horizonte. Muitas das atividades desenvolvidas na SA-14 são ligadas à área de saúde, pela sua contigüidade à sub-área Hospitalar (SA-4), mas tem se observado, recentemente, o assentamento de escritórios e lojas ligados à decoração de interiores. Polarizam as atividades de encontro a Praça Floriano Peixoto, conhecida também como Praça do Quartel de Santa Efigênia, com seus espaços generosos e diversificados, freqüentados, principalmente, por moradores locais e pessoas que trabalham nas proximidades, conferindo ao lugar as características de uma praça de bairro. Em breve, a abertura de um *shopping center* nas imediações dessa

praça deverá alterar a dinâmica do local. A recente instalação de um terminal de ônibus urbano no quarteirão da Av. Bernardo Monteiro compreendido entre a Av. dos Andradas e a Av. Francisco Sales chama a atenção para a descontinuidade física dessa avenida em relação ao seu quarteirão inicial, que se situa do outro lado do Ribeirão Arrudas. Uma possível ligação, através de uma passarela de pedestres, facilitaria a integração com a SA-13, Floresta, nesse ponto, ampliando as possibilidades de uso do terminal e de acesso à SA-4, Hospitalar, além de criar condições de continuidade para algumas praças-percurso propostas nesse trabalho.

5.3 Classificação e análise dos espaços abordados

As categorias em que foram classificados os espaços abordados nessa pesquisa, em função de suas características físicas, são as seguintes, como já citado anteriormente:

1. Esquinas residuais (ER)
2. Praças residuais (PR)
3. Praças-percurso (PP)
4. Praças-cruzamento (PC)
5. Praças lineares (PL)
6. Praças reversíveis (PRV)
7. Praças subtraídas (PS)
8. Praças clássicas (PCL)
9. Praças especiais (PE)
10. Parques (PQ)
11. Percursos de experimentação estética (PEE)
12. Pontos de conectividade (PCON)

Nas páginas que se seguem, essas categorias de classificação são descritas e elucidadas através da análise dos diferentes tipos de espaços abordados e do papel que eles desempenham ou que podem vir a desempenhar no contexto urbano da ADC. Assim, é possível vislumbrar um conjunto de possibilidades que se abre a um olhar dirigido para as especificidades dos locais que podem acolher o cidadão nos seus percursos e nos seus momentos de pausa nos espaços públicos da cidade. À experimentação estética oferecida pelos elementos constituintes da paisagem urbana aos que se aventuram pelos muitos e diversificados lugares que a urbe encerra, somam-se as vivências enriquecedoras que esses lugares podem proporcionar ao sujeito no exercício ético do direito fundamental que tem à cidade enquanto cidadão. Ao abordar um conjunto de espaços aparentemente fragmentados no contexto urbano, evidencia-se também a possibilidade de articulá-los em uma rede de espaços simbólicos para além de sua dimensão física, fazendo do processo de sua percepção e utilização um mecanismo multiplicador de experiências de ordem estética e ética na cidade.

5.3.1 Esquinas residuais (ER)

Receberam esse nome os espaços remanescentes em esquinas da zona urbana depois da criação dos bolsões ou áreas ambientais pelo PACE/79, citado anteriormente. Esses espaços resultam do alargamento das calçadas nos acessos a essas áreas. Tecnicamente, o estreitamento do acesso de veículos automotores nos pontos de entrada das áreas ambientais é conhecido como deflexão horizontal, a qual reduz a largura da via e promove a redução de velocidade desses veículos, favorecendo a segurança dos pedestres na travessia. O ganho, em termos urbanísticos, é uma área adicional para as calçadas que, devidamente equipadas, podem configurar ambientes acolhedores por toda a zona urbana, valorizando esteticamente a cidade e dando apoio à permanência dos cidadãos. São bastante diferenciados os tratamentos dados a esses espaços na ADC. A esquina residual formada na Rua Fernandes Tourinho com Av. Getúlio Vargas, na SA-6 (Savassi), é um exemplo do que pode ser feito no sentido de aproveitar o potencial desse tipo de área que resultou das alterações do PACE/79 (FIG. 20). A presença de equipamentos urbanos básicos poderia ser ampliada e estar combinada, nesse caso, com alguma arborização que garantisse um sombreamento convidativo, criando uma ambientação acolhedora no espaço público.



FIGURA 20 – Esquina residual na SA-6 (Savassi), carente de melhor aproveitamento em termos ambientais e urbanísticos
Fonte: Acervo particular do autor.

Na esquina residual formada na Rua Tomé de Souza com Av. Getúlio Vargas, também na SA-6 (Savassi), foi instalado um relógio solar (FIG. 21). Equipamentos dessa natureza, assim como também obras de arte pública, funcionam como referenciais no tecido urbano, enriquecendo visualmente os espaços em que se instalam. Muitas das esquinas residuais observadas nesse estudo são locais propícios para abrigar esses elementos tridimensionais.



FIGURA 21 – Relógio solar instalado em esquina residual na SA-6 (Savassi)
Fonte: Acervo particular do autor.

Em muitas dessas esquinas residuais foram introduzidos espécimes vegetais de médio a grande porte. Esse procedimento contribui para aumentar o índice de área verde por habitante na ADC, sendo também possível associá-lo a uma provável intenção do PACE/79 de consolidar as alterações urbanísticas que resultaram na criação dessas esquinas residuais, uma vez que a supressão de espécimes arbóreos na área urbana já representa certo empecilho inicial para a alteração desses espaços. A instalação de mobiliário urbano adequado, certamente também contribuiria para consolidar essas alterações (FIG. 22).



a)



b)

FIGURA 22 – Esquinas residuais com arborização
a) Rua Gonçalves Dias com Av. Afonso Pena, na SA-5 (Funcionários)
b) Rua Tenente Brito Melo com Av. Barbacena, na SA-9 (Barro Preto)
Fonte: Acervo particular do autor.

Em algumas esquinas residuais, a instalação de canteiros ajardinados mais extensos parece ser feita no sentido de impedir qualquer permanência de pessoas nessas áreas (FIG. 23). Dessa forma, espaços agradáveis que poderiam ser apropriados como áreas de permanência, propiciando condições para o encontro de pessoas ou para o exercício da pura contemplação dos elementos que compõem o cenário urbano em diferentes pontos da ADC, deixam de ser aproveitados quanto ao papel que eles podem desempenhar na qualidade da dimensão pública dos espaços da cidade.


b)


a)

FIGURA 23 – Esquinas residuais com áreas ajardinadas em praticamente toda a extensão
a) Rua Rio Grande do Norte com Av. Brasil, na SA-5 (Funcionários)
a) Rua Curitiba com Rua Marília de Dirceu, na SA-7 (Lourdes)
Fonte: Acervo particular do autor.

A ausência de equipamentos urbanos na maioria dessas esquinas residuais – tais como áreas ajardinadas de proteção às pessoas, bancos, telefones públicos, lixeiras e outros – no sentido de configurá-las como locais de permanência, salvo poucas exceções, impediu que elas fossem apropriadas como pequenas praças pontuais em toda ADC (FIG. 24). Esses locais também poderiam abrigar manifestações de arte urbana e marcos referenciais, os quais, através de informações sobre a história, a arquitetura e a dinâmica da cidade, estimulariam outras formas de olhar e perceber o espaço urbano.

Dessa maneira, essas esquinas residuais, ao se constituírem como pontos de permanência e, assim, propiciando o encontro de pessoas, contribuiriam para induzir reflexões sobre as transformações pelas quais a cidade passa ao longo de sua existência e sobre a forma de inserção do cidadão nesse processo.


a)


b)

FIGURA 24 – Esquinas residuais desprovidas de equipamentos urbanos adequados à permanência de pessoas
a) Rua Santa Rita Durão com Av. Afonso Pena, na SA-6 (Savassi)
b) Rua Juiz de Fora com Av. Barbacena, na SA-9 (Barro Preto)
Fonte: Acervo particular do autor.

É curioso observar que a apropriação de muitas dessas esquinas residuais se deu como extensão de bares e restaurantes imediatamente próximos, que espalham mesas em praticamente todo espaço disponível, numa prática que

privatiza, ainda que temporariamente, espaços essencialmente públicos (FIG. 25). Embora muitas dessas práticas sejam legalmente permitidas e, de certa forma, contribuam para a socialização de pessoas e para o incremento da vida da cidade, há excessos e desrespeito tanto na ocupação física do espaço, quanto na maneira de usá-lo, gerando todo tipo de poluição, seja sonora, visual ou acúmulo de resíduos sobre as calçadas.



FIGURA 25 – Utilização indevida da esquina residual da Rua Ceará com Av. Brasil, na SA-4 (Hospitalar)
Fonte: Acervo particular do autor.

A FIG. 26 mostra exemplares da arquitetura eclética residencial (hoje com outras funções) preservados em esquinas residuais. Nesses locais, poderiam estar disponibilizadas algumas informações sobre as ligações desse tipo de edificação com as origens da cidade. A inserção de informações dessa natureza em ambientes de pausa e descanso para o cidadão no contexto urbano pode contribuir efetivamente para a constituição, no sujeito, de ligações afetivas com as dimensões física e simbólica do espaço público. Assim, são induzidas novas formas de percepção dos elementos que integram o cenário urbano, incentivando a reflexão e a discussão coletiva sobre a memória e sobre os processos de transformação da cidade.



a)



b)

FIGURA 26 – Edificações de interesse histórico preservadas em esquinas residuais
a) Rua Ceará com Av. Brasil, na SA-5 (Funcionários)
b) Av. Afonso Pena com Rua Professor Morais, na SA-6 (Savassi)
Fonte: Acervo particular do autor.

É importante observar que essas esquinas residuais apresentam certa fragilidade em termos de sua manutenção no traçado urbanístico da ADC, pois medidas reordenadoras do tráfego de veículos, se consideradas prioritárias, podem vir a alterar as configurações físicas desses espaços e até mesmo eliminá-los. Isso já se verificou, por exemplo, na SA-5 (Funcionários), quando da necessidade de se possibilitar o acesso direto de veículos provenientes da Av. Brasil ao corredor de tráfego da Rua Rio Grande do Norte. Por se tratar de espaços que em sua maioria não foram apropriados pela população na sua

dimensão de lugar público de permanência, de fruição, ou de referência no cotidiano, muitas dessas esquinas podem ser consideradas como não-lugares espalhados pela ADC.

Uma iniciativa curiosa foi a que conferiu o nome de Praça dos Vendedores (FIG. 27) a uma esquina residual da SA-8 (Santo Agostinho), através de um decreto municipal de 1986, no qual consta a seguinte especificação:

> Fica transformado em praça pública, com a denominação de Praça dos Vendedores, o trecho da Rua Paracatu, assim descrito: 17 metros de frente para a Av. Amazonas; 24 metros à direita da referida rua; 10 metros à esquerda, e 11 metros no fundo, fechando assim o polígono (GOMES, 2008, p. 279).

A provável intenção de transformar tal espaço em praça pública seria a de agradar a imensa classe dos vendedores, como afirma Gomes (2008), apesar de a esmagadora maioria nem suspeitar da existência de tal logradouro público. O simples fato de conferir nomes a espaços dessa natureza não implica, obviamente, na indução de processos de apropriação ou de reconhecimento por parte da população. Equipá-los adequadamente em termos de infra-estrutura urbana e ambiental pode, por outro lado, desencadear um processo de estímulo ao uso qualificado dos mesmos e à consolidação das referências simbólicas que eles possam vir a apresentar aos cidadãos no espaço público.



FIGURA 27 – Praça dos Vendedores, na SA-8
Fonte: Acervo particular do autor.

5.3.2 Praças residuais (PR)

Receberam essa classificação, neste estudo, espaços urbanos destinados a desempenhar a função de praça que podem ser organizados em três grandes grupos. O primeiro deles se refere aos novos espaços criados junto aos passeios pelas intervenções do PACE/79, com o objetivo de suprir a extinção das grandes praças de desenho circular, as chamadas “grandes ilhas”. É o caso da Praça Sete e das praças Tiradentes, Benjamim Guimarães (conhecida como Praça ABC), Milton Campos, Diogo de Vasconcelos (conhecida como Praça da Savassi) e Dr. Lucas Machado. O segundo grupo reúne uma série de praças de tamanho reduzido, em sua maioria de planta triangular, algumas das quais foram criadas em áreas remanescentes do plano original da cidade que não tinham dimensões suficientes para constituir quarteirões para edificações. Um terceiro grupo de praças residuais se refere aos espaços criados pelo fechamento de vias em cruzamentos estratégicos ou pelo surgimento de espaços no processo de alterações viárias.

Com relação à eliminação das “grandes ilhas”, a intenção de garantir maior fluidez ao tráfego de veículos automotores, apoiada na proibição das conversões à esquerda, teria justificado, sob o ponto de vista estritamente técnico-operacional, a não funcionalidade dessas grandes rotatórias que existiam no cruzamento de algumas avenidas na ADC. A eliminação dessas rotatórias, que correspondiam às praças originais propriamente ditas, foi compensada com a criação de outros espaços de permanência oriundos do fechamento das ruas que também confluíam para o cruzamento em questão, os quais foram incorporados às calçadas vizinhas, num procedimento que dividiu cada “grande ilha” em quatro espaços de permanência. Dessa forma, esvaziou-se o potencial simbólico das grandes praças de desenho circular que pontuavam eixos visuais no traçado de inspiração neoclássica da ADC, embora os espaços de permanência remanescentes tenham, em alguns casos, desencadeado dinâmicas interessantes sob o ponto de vista da sociabilidade urbana.

É importante abordar o caso da Praça Sete de Setembro (P11), conhecida pela população em geral como Praça Sete, referência fundamental no centro histórico de Belo Horizonte. Originalmente denominada Praça Doze de Outubro, essa praça, no cruzamento da principal avenida da cidade, Av. Afonso Pena, com a Av. Amazonas e as ruas Rio de Janeiro e Carijós, era um grande espaço vazio, no centro do qual se lançou, em 1922, a pedra fundamental do monumento ao Centenário da Independência do Brasil. Com isso, foi adotado o nome atual, Praça Sete de Setembro, em homenagem à data daquele evento histórico. O monumento foi inaugurado em 1924. Até a década de 1950, em torno desse monumento, conhecido popularmente como “Pirulito” da Praça Sete, realizavam-se manobras circulares dos bondes das principais linhas existentes, que se cruzavam nesse ponto nevrálgico da então jovem capital do estado (FIG. 28). A praça, como grande espaço vazio, abrigava o deslocamento livre e aleatório dos pedestres que co-existia com a grande rotatória dos bondes e com a escassa circulação de veículos automotores.

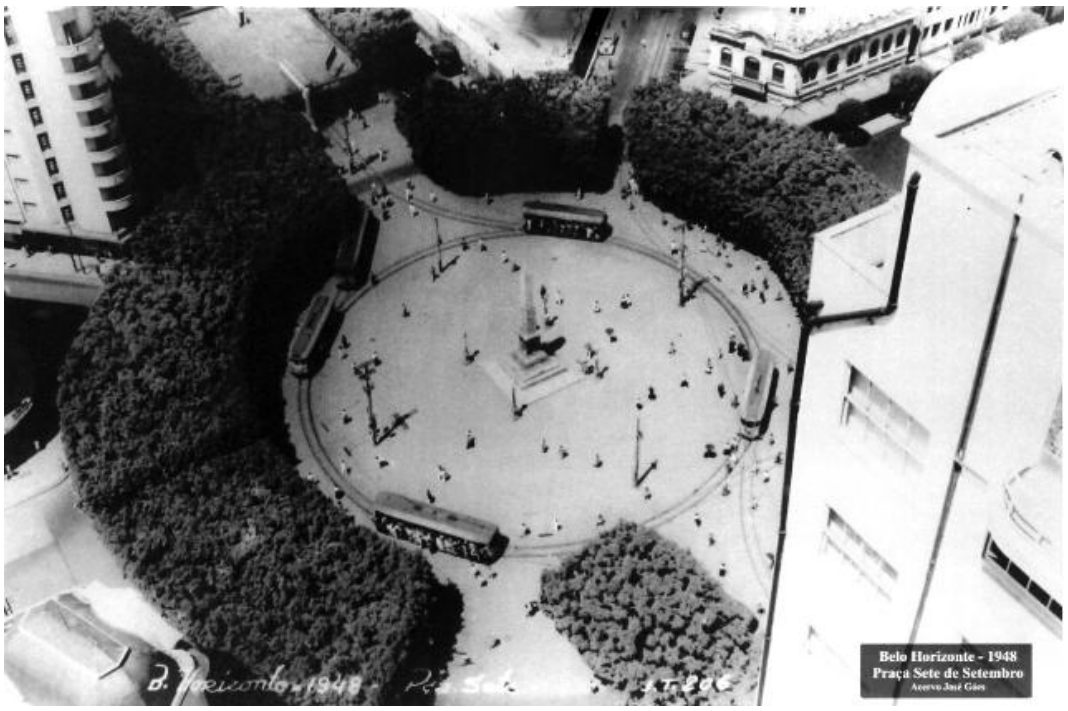


FIGURA 28 – Praça Sete de Setembro
Nota: O “Pirulito” ao centro, funcionando como rotatória de bondes na década de 1940.
Fonte: GÓES, 1948.

As transformações impostas pelo crescimento da cidade ao transporte urbano, seja de natureza pública ou privada, levaram à supressão dos bondes

(definitivamente extintos em 1953), os quais foram substituídos pelos trólebus (extintos na década de 1960) e pelos ônibus, sendo que esse processo foi acompanhado pelo crescente aumento do número de veículos particulares. Ainda na década de 1960, uma radical transformação no espaço físico da Av. Afonso Pena foi empreendida, extinguindo-se a arborização com fícus (*Ficus benjamina*) que se estendia em dois grandes alinhamentos ao longo da via (FIG. 29).



a)



b)

FIGURA 29 – Arborização original da Av. Afonso Pena
a) Praça Sete de Setembro
Fonte: GÓES, 1940.
b) Avenida Afonso Pena
Nota: Arborização original da avenida, vendo-se o Parque Municipal à esquerda.
Fonte: GÓES, 1947.

A arborização da Av. Afonso Pena ocupava parte das atuais pistas de rolamento e abria-se como grande clareira na Praça Sete. Por ocasião da retirada dos fícus, o “Pirulito” foi transferido para a Praça Diogo Vasconcelos, conhecida como Praça da Savassi (FIG. 30) e no local antes ocupado por ele foi criada uma grande rotatória que passou a direcionar o fluxo de veículos.



FIGURA 30 – Praça da Savassi
Nota: Praça Diogo de Vasconcelos, conhecida como Praça da Savassi, com o “Pirulito” ao centro.
Fonte: GÓES, 1970.

Essa transformação radical das características originais da Av. Afonso Pena pode ser compreendida como a primeira grande vitória do tráfego motorizado sobre os largos espaços disponíveis para os pedestres na ADC. Seguiu-se o estreitamento dos canteiros centrais de várias outras avenidas, como a Av. Bias Fortes, Av. Augusto de Lima, Av. João Pinheiro, trechos da Av. Bernardo Monteiro e outras. A arborização em dois alinhamentos nessas avenidas, também composta por fícus na maioria dos casos, foi eliminada. Com o estreitamento dos canteiros centrais, nova arborização foi implantada em alinhamento único e com diferentes espécimes vegetais de médio a grande porte. Atualmente, na ADC, canteiros centrais com largura original segundo o plano de Aarão Reis podem ser observados nas avenidas Carandaí, Francisco Sales, Barbacena e trechos das avenidas Álvares Cabral e Bernardo Monteiro. Dois quarteirões da Av. Barbacena, na SA-9 (Barro Preto), e três quarteirões da Av. Bernardo Monteiro, na SA-4 (Hospitalar), ainda apresentam a

arborização original com fícus. Na Av. Afonso Pena, as transformações desencadearam alterações na maneira de o cidadão interagir com o espaço. O tradicional *footing*, ou seja, o hábito de passear pelas ruas da cidade, que tinha seu trecho mais concorrido na Rua da Bahia, a partir de seu cruzamento com a avenida, foi aos poucos se extinguindo e, com a crescente degradação da área central, desapareceu completamente.

A grande rotatória criada na Praça Sete perdurou de 1963 até 1970 (FIG. 31), quando foi extinta e substituída por apenas uma guarita de trânsito. Essa praça se constitui em um dos pontos de maior movimento no centro histórico e localiza-se no cruzamento de duas grandes avenidas com duas ruas de intenso comércio, o que, em termos de desenho urbano, resulta na existência de oito esquinas, situação que se repete em vários outros pontos da ADC, em função do traçado estabelecido pelo Plano de Aarão Reis.



a) b)

FIGURA 31 – Transformações na Av. Afonso Pena e Praça Sete
a) Avenida Afonso Pena / Praça Sete de Setembro
Nota: A avenida já apresentando sinais de saturação de veículos.
Fonte: GÓES, 1958.
b) [Praça Sete de Setembro]
Nota: Foto provavelmente da década de 1960, vendo-se a rotatória que substituiu o “Pirulito”.
Fonte: SKYSCRAPERCITY, [200-].

Com o aumento dos fluxos, combinado com a ausência de uma infra-estrutura de ordenamento integrado do tráfego de veículos no local, a situação se tornou caótica e a solução adotada na década de 1970 (e que se mantém até os dias de hoje) foi o fechamento dos quarteirões das ruas Rio de Janeiro e Carijós ao tráfego de veículos. Essa medida reduziu o número de cruzamentos que contribuíam para o agravamento da situação do trânsito na praça e no seu entorno. Com a extinção da rotatória, as quatro esculturas de bronze que nela se situavam foram transferidas para o Parque Municipal. Essas esculturas são grandes bustos que representam os responsáveis pela criação de Belo Horizonte: Augusto de Lima, Afonso Pena, Bias Fortes e Aarão Reis. O "Pirulito" voltou à Praça Sete no princípio da década de 1980, onde permanece até hoje, completamente isolado pelo intenso tráfego local (FIG. 32). Os quarteirões das ruas Rio de Janeiro e Carijós, a partir do seu fechamento, foram sendo apropriados por diferentes grupos, como vendedores de flores artificiais, praticantes de jogo de damas, engraxates, artesãos e também pelos cidadãos em geral, em um processo espontâneo que compensou a supressão de espaços de permanência. Essas áreas, que inicialmente não receberam tratamento urbanístico adequado para essas ocupações, se degradaram consideravelmente, até que foram requalificadas pela Prefeitura Municipal na década atual.



FIGURA 32 – Praça Sete de Setembro, nos dias de hoje. Vista parcial com o "Pirulito"
Fonte: Acervo particular do autor.

Embora algumas das intervenções promovidas tenham privilegiado os aspectos estéticos, elas criaram estruturas de apoio à permanência dos grupos que tradicionalmente consolidaram sua presença no local e do cidadão de maneira geral (FIG. 33). É de se observar, entretanto, a inexistência de banheiros públicos em um ponto de grande freqüência de pessoas, o que se constata também em todas as intervenções de requalificação dos espaços públicos da ADC. O Cine Brasil, cinema de grande capacidade de público inaugurado na praça em 1932, encontra-se atualmente em processo de restauração pela iniciativa privada que ali pretende instalar um centro cultural, o que sem dúvida contribuirá para a consolidação do processo de resgate dos espaços e da vida cultural da Praça Sete e de seu entorno.



FIGURA 33 – Quarteirões fechados no entorno da Praça Sete de Setembro
a) Quarteirão Krenak, Rua Carijós entre a praça e a Rua São Paulo
b) Quarteirão Xacriabá, Rua Rio de Janeiro entre a praça e a Rua Tamoios
c) Quarteirão Maxacali, Rua Rio de Janeiro entre a praça e a Rua Tupinambás
d) Quarteirão Pataxó, Rua Carijós entre a praça e a Rua Espírito Santo
Fonte: Acervo particular do autor.

Cabem aqui algumas considerações a respeito de uma possível solução intermediária que poderia ter sido adotada na Praça Sete e nas outras praças circulares que foram extintas pelo PACE/79. Nesses locais, cuja configuração resulta do cruzamento de duas avenidas com duas ruas, as grandes rotatórias poderiam ter sido mantidas, uma vez que o simples fechamento do tráfego nas ruas de acesso a elas garantiria maior fluidez nas avenidas. Por sua vez, o modelo de fechamento adotado nos quarteirões na Praça Sete, garantindo espaços de permanência em toda a extensão dos mesmos, poderia ter sido adotado no entorno das demais praças circulares referidas acima, desde que ficasse garantido, obviamente, o acesso de veículos aos imóveis locais. Entretanto, a solução adotada nesses casos para suprir a perda dos espaços das antigas praças limitou-se à incorporação, aos passeios, das áreas remanescentes das retificações das avenidas nesses pontos.

Na Praça Tiradentes (P1), encontro das avenidas Afonso Pena e Brasil (FIG. 34), a extinção da “grande ilha” implicou no deslocamento do monumento em homenagem ao mártir da Inconfidência Mineira, que foi retirado do ponto central da antiga praça e recolocado no canteiro central da Av. Afonso Pena.



FIGURA 34 – Praça Tiradentes
Nota: A praça em sua configuração atual, vendo-se o monumento no canto superior esquerdo. As áreas arborizadas nas laterais correspondem às atuais áreas de permanência.
Fonte: Acervo particular do autor.

As áreas criadas junto aos passeios, embora tenham recebido algum tratamento paisagístico e de paginação de pisos, não dispõem de mobiliário urbano adequado, o que torna esses espaços pouco adaptados à permanência (FIG. 35). Como essa praça está situada em uma região que concentra um bom número de empresas e escritórios, as pessoas utilizam, sobretudo nos intervalos de almoço, as muretas dos poucos jardins existentes como lugar para se assentar e conversar.

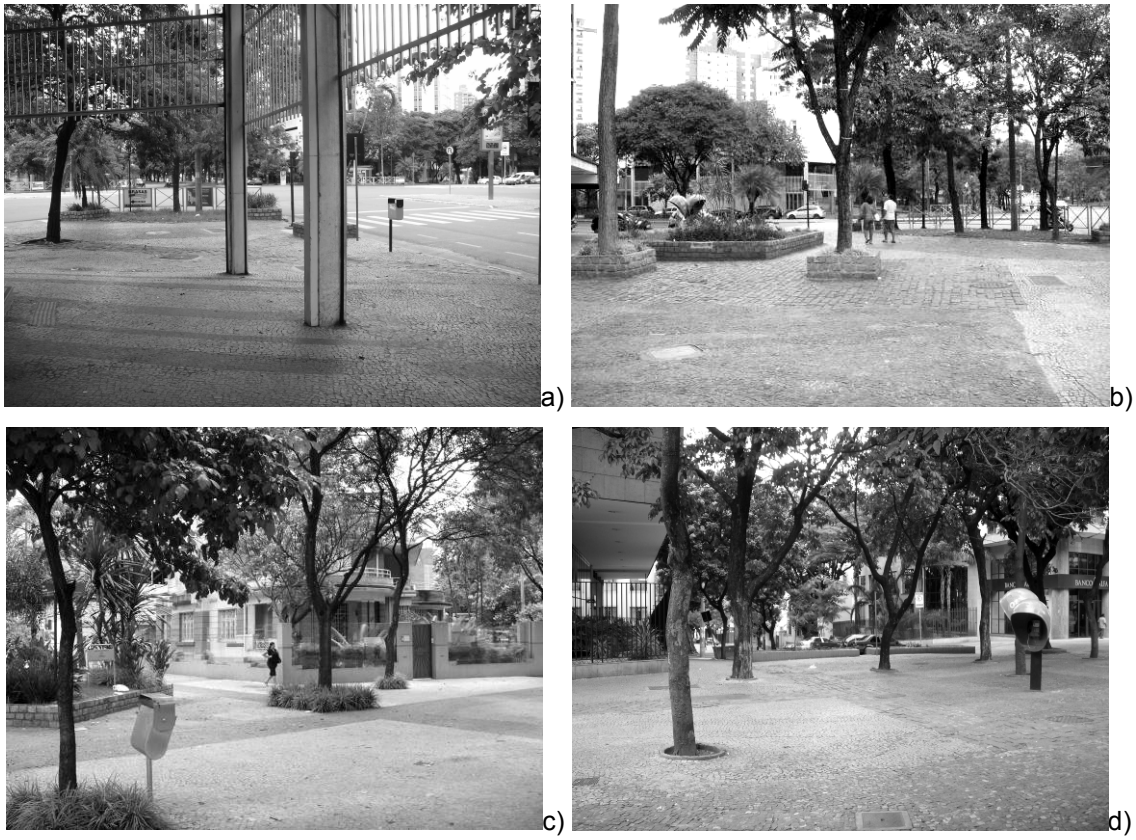


FIGURA 35 – Áreas criadas junto aos passeios na Praça Tiradentes
a) Área na esquina de Rua Aimorés com Av. Brasil
b) Área anexa à Rua Paraíba, no sentido sub-área Hospitalar
c) Área anexa à Rua Paraíba, no sentido Savassi
d) Área anexa à Rua Aimorés, no sentido Praça da Boa Viagem
Fonte: Acervo particular do autor.

Tanto a Praça Benjamim Guimarães (P29), conhecida como Praça ABC (FIG. 36) e situada no limite entre a SA-5 (Funcionários) e a SA-6 (Savassi), como a Praça Diogo de Vasconcelos (P34), conhecida como Praça da Savassi, na SA-6, receberam alterações semelhantes às da Praça Tiradentes, por ocasião do PACE 79, com a criação de espaços de permanência junto às calçadas das ruas que foram fechadas.



FIGURA 36 – Praça ABC
Nota: Área fechada da Rua Cláudio Manoel, com mobiliário urbano criado junto às jardineiras implantadas.
Fonte: Acervo particular do autor.

Para a Praça da Savassi, que passou a centralizar uma região de comércio mais sofisticado a partir da década de 1970, já estão previstas intervenções de requalifcação que ampliarão as áreas destinadas aos pedestres nas ruas fechadas. Aí ocorrem diversas manifestações culturais, como feiras de arte e espetáculos musicais, sobretudo nos finais de semana. As quatro áreas de permanência que constituem os espaços da praça apresentam processos de apropriação diferenciados, concentrando grupos de sociabilidade diversificados (FIG. 37, 38, 39 e 40).



a) b)

FIGURA 37 – Áreas de permanência na Praça da Savassi
a) Feira de artes aos sábados, em trecho da Rua Pernambuco
b) Espetáculo musical em trecho da Rua Antônio de Albuquerque
Fonte: Acervo particular do autor.


a)

b)

FIGURA 38 – Esculturas públicas, de autoria do artista plástico Leo Santana, que homenageiam escritores mineiros em áreas de permanência na Praça da Savassi
a) Escritora Henriqueta Lisboa (no primeiro plano)
b) Escritor Roberto Drummond (ao fundo)
Fonte: Acervo particular do autor.


a)

b)

c)

FIGURA 39 – Praça da Savassi
a) Espaço central transformado em cruzamento de trânsito pelo PACE/79
b); c) Áreas de permanência criadas junto aos passeios
Fonte: Acervo particular do autor.



FIGURA 40 – Savassi / Praça Diogo de Vasconcelos
Nota: Vista aérea de parte da SA-6 com a Praça da Savassi ao centro, antes das alterações do PACE/79. O “Pirulito” originário da Praça Sete ainda ocupava o espaço central.
Fonte: GÓES, 1977.

As alterações na configuração original da Praça Milton Campos (P28), situada no ponto de maior altitude da ADC, nos limites entre a SA-5 (Funcionários) e SA-6 (Savassi), deram origem a duas grandes áreas de permanência simétricas em relação ao eixo da Av. Afonso Pena (FIG. 41). Em termos de remanejamento de espaços para o ordenamento do trânsito combinado com a criação de locais de fruição para o pedestre, os resultados obtidos nessa praça sejam talvez os mais bem sucedidos.


a)

b)

FIGURA 41 – Praça Milton Campos
a); b) Espaços de permanência dotados de jardins e mobiliário urbano adequado
Fonte: Acervo particular do autor.

Na Praça Dr. Lucas Machado (P17), no limite entre a SA-4 (Hospitalar) e a SA-14 (Santa Efigênia), os espaços criados pelo PACE/79, semelhantes ao da Praça Tiradentes e outras, carecem de melhorias e adaptações que garantam apoio adequado aos numerosos usuários do local, em sua maioria ligados aos serviços de saúde oferecidos pelos diversos hospitais e clínicas presentes na região, em que se destacam a Santa Casa de Misericórdia e o Hospital São Lucas (FIG. 42).



a)



b)

FIGURA 42 – Praça Dr. Lucas Machado
a); b) Espaços de permanência carentes de melhorias
Fonte: Acervo particular do autor.

O segundo grupo de espaços que foram classificados como praças residuais nesse estudo, como dito anteriormente, reúne uma série de praças de tamanho reduzido, em sua maioria de planta triangular, algumas das quais foram criadas em áreas remanescentes do plano original da cidade que não tinham dimensões suficientes para constituir quarteirões para edificações. Dentre elas, podem ser citadas como exemplo as praças Alberto Deodato (P12A) e Levy Coelho da Rocha (P6), na SA-1 (Centro Antigo), a praça existente na Av. do Contorno, na confluência de ruas Tupinambás e Rio Grande do Sul, que não tem denominação específica (P49), e a Praça Primeiro de Maio (P50A), ambas na SA-10 (Centro Baixo), além de várias outras. Essas praças, apesar de não apresentarem grandes dimensões, oferecem lugares de pausa e convivência no cotidiano, funcionando como pequenas clareiras em meio ao adensamento da ocupação na ADC (FIG. 43).



FIGURA 43 – Praças residuais do segundo grupo
a) Praça Alberto Deodato (Rua da Bahia com Goiás)
b) Praça Levy Coelho da Rocha (Rua Guajajaras com Goiás)
c) Praça da Av. do Contorno, com ruas Tupinambás e Rio Grande do Sul
d) Praça Primeiro de Maio (Rua Santa Catarina com Tupis)
Fonte: Acervo particular do autor.

Finalmente, o terceiro grupo de praças residuais, constituído por espaços criados pelo fechamento de vias em cruzamentos estratégicos ou pelo surgimento de espaços no processo de alterações viárias, tem como exemplos a Praça José Miguel Arges (P41), na SA-9 (Barro Preto) e a Praça “Esquina da História” (P36A), na SA-7 (Lourdes). A primeira delas não apresentava originalmente espaços de permanência, correspondendo simplesmente a um grande cruzamento das avenidas Amazonas e Barbacena com as ruas Ouro Preto e Bernardo Guimarães. O fechamento dessas ruas no local, pelas alterações do PACE/79, deu origens a espaços destinados aos pedestres semelhantes aos da Praça Tiradentes e outras, com ganhos ambientais e urbanísticos (FIG. 44). O quarteirão da Rua Bernardo Guimarães entre a praça e a Rua Araguari é fechado ao tráfego de veículos em toda a sua extensão e tem infra-estrutura adequada à permanência de pessoas.


a)


b)


c)

FIGURA 44 – Espaços de permanência na Praça José Miguel Arges
a) Vista do cruzamento das avenidas Amazonas e Barbacena
b) Área fechada na Rua Bernardo Guimarães
c) Área fechada na Rua Ouro Preto, ocupada por jardineiras
Fonte: Acervo particular do autor.

A Praça “Esquina da História” corresponde, na verdade, a uma pequena “ilha” criada no encontro da Av. Prudente de Morais com a Av. do Contorno, com o objetivo de promover maior fluidez ao tráfego de veículos. Nesse local foi instalada uma estrutura de metal e vidro onde são expostos painéis, reunidos sob o título de “Esquina da História”, que apresentam alguns processos de transformação urbana observados nas áreas adjacentes ao longo do tempo, além de outras informações que contribuem para a valorização da memória da cidade. Trata-se de uma iniciativa do Museu Histórico Abílio Barreto (MHAB), situado nas imediações, em conjunto com a Prefeitura e a Fundação Municipal de Cultura. Painel semelhante também foi instalado no Quarteirão Maxacali, na Praça Sete (trecho fechado da Rua Rio de Janeiro, entre a praça e a Rua Tupinambás). Na Praça “Esquina da História”, entretanto, não foram instalados bancos, o que não impede que ela seja utilizada eventualmente como lugar de pausa e descanso nos percursos cotidianos, como pode ser visto na FIG. 45.



FIGURA 45 – Praça “Esquina da História”, vendo-se, à direita, o painel instalado pelo MHAB
Fonte: Acervo particular do autor.

5.3.3 Praças-percurso (PP) e Percursos de experimentação estética (PEE)

Os espaços que receberam o nome de praças-percurso nesse estudo podem ser agrupados em três grupos. O primeiro, inclui os canteiros centrais mais largos e arborizados das avenidas Carandaí, Álvares Cabral, Barbacena, Bernardo Monteiro, Francisco Sales e Afonso Pena. O segundo, se refere às calçadas de maior largura observadas na Av. Assis Chateaubriand e no Boulevard Arrudas. O terceiro grupo inclui a Rua Sapucaí, trechos da Rua Aarão Reis e o trecho da Rua Carijós entre Rua Curitiba e Av. Paraná. Além disso, foi classificado também como praça-percurso o baixio do Viaduto Santa Tereza.

Essas praças-percurso são espaços com grande potencial de aproveitamento como áreas de permanência combinada com fluxo de pessoas. Algumas dessas chamadas praças-percurso podem ser articuladas entre si, vindo a constituir rede de espaços lineares que atravessam certas sub-áreas da ADC. Sem grandes investimentos e com algumas adaptações de cunho urbanístico, é possível aproveitar as potencialidades desses caminhos alternativos que já existem, mas são pouco utilizados, estimulando o exercício da experiência estética na cidade e outras possibilidades vivenciais no espaço público. Nesse estudo, foram propostas três articulações entre praças-percurso da ADC, configurando rotas que receberam o nome de percursos de experimentação estética (PEE).

O primeiro deles (PEE1) é composto por praças-percurso que se observam ao longo da Av. Carandaí, Álvares Cabral e Barbacena. O segundo (PEE2) é constituído pelos espaços existentes na Rua Sapucaí, Rua Aarão Reis e espaços compreendidos entre a linha férrea e a Av. do Contorno, na SA-12 (Estação). O terceiro percurso (PEE3) corresponde aos canteiros centrais da Av. Afonso Pena, entre as praças Milton Campos e Tiradentes.

O PEE1 oferece ao cidadão a possibilidade de se deslocar na ADC por caminhos constituídos por uma seqüência de canteiros centrais mais largos e arborizados das avenidas Francisco Sales, Carandaí, Álvares Cabral e

Barbacena (FIG. 46). A continuidade do PEE1 entre as avenidas Carandaí e Álvares Cabral é garantida pelo Parque Municipal. O ato de percorrer esses canteiros centrais revela outras possibilidades de se olhar e perceber a cidade, uma vez que, desses jardins lineares, os elementos que compõem o cenário urbano, sobretudo as edificações, podem ser contemplados desde os eixos centrais das vias, o que garante ao observador novos ângulos de visão. Esses espaços também se apresentam como lugares privilegiados para a instalação de obras de arte pública. A implantação de sinalização de trânsito adequada à segurança do pedestre e de equipamentos urbanos que ofereçam condições próprias para o deslocamento e a permanência de pessoas nos canteiros centrais das referidas avenidas pode garantir a existência desses caminhos alternativos dentro da malha urbana, os quais podem também assumir as características de praças. Daí o nome de praças-percurso, adotado nesta pesquisa.

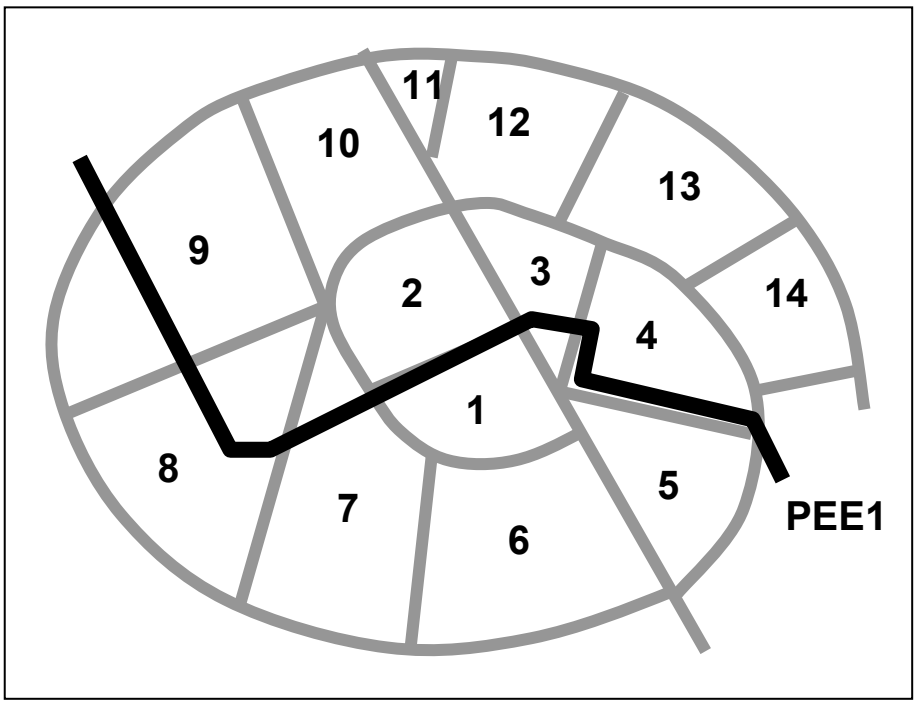


FIGURA 46 – Representação esquemática do PEE1
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

As imagens apresentadas em seguida ilustram, seqüencialmente, alguns trechos do PEE1 a partir de uma das suas extremidades, na Av. Francisco Sales com Av. do Contorno, até a outra, na Av. Barbacena com Av. do Contorno (FIG. 47 a 51).


a)

b)

c)

d)

FIGURA 47 – Percurso de experimentação estética 1 (PEE1)
a) Uma das extremidades do PEE1, na Av. Francisco Sales, no limite entre SA-4 e SA-14
b); c); d) Trechos seqüenciais da Av. Carandaí, no limite entre SA-4 e SA-5
Fonte: Acervo particular do autor.


a)

b)

FIGURA 48 – Percurso de experimentação estética 1 (PEE1)
a) Caminho interno do Parque Municipal, acessado pela entrada da Av. Carandaí
b) Entrada principal do Parque Municipal, na Av. Afonso Pena, através da qual o percurso proposto se conecta com a Av. Álvares Cabral
Fonte: Acervo particular do autor.



a) b) c) d)

FIGURA 49 – Percurso de experimentação estética 1 (PEE1)
a) Quarteirão fechado da Av. Álvares Cabral, na altura da Escola de Direito da UFMG, no limite entre SA-1 e SA-2
b); c) Trechos seqüenciais da Av. Álvares Cabral, no limite entre SA-1 e SA-2
d) Av. Álvares Cabral, no interior da SA-7
Fonte: Acervo particular do autor.



a) b)

FIGURA 50 – Percurso de experimentação estética 1 (PEE1)
a) Av. Barbacena, no interior da SA-8
b) Av. Barbacena, no interior da SA-9
Fonte: Acervo particular do autor.



a) b)

FIGURA 51 – Percurso de experimentação estética 1 (PEE1)
a) Trecho arborizado com fícus na Av. Barbacena, no interior da SA-9
b) Outra extremidade do PEE1, na Av. Barbacena, no limite da SA-9 definido pela Av. do Contorno
Fonte: Acervo particular do autor.

O PEE2 (FIG. 52), que é composto pela Rua Sapucaí, Rua Aarão Reis e acessos compreendidos entre a linha férrea e a Av. do Contorno, na SA-12 (Estação), se insere em uma região da ADC que se caracteriza por amplos espaços abertos, os quais oferecem ao cidadão a possibilidade de descortinar paisagens urbanas compostas por perfis de edificações de diferentes períodos da história da cidade. A Rua Sapucaí, principalmente, por não abrigar edificações no alinhamento paralelo à linha férrea, oferece condições topográficas ideais para contemplação panorâmica dessas paisagens. Um tratamento adequado de seus espaços e a implantação de uma infra-estrutura urbana de acolhimento ao cidadão, combinados com outros mecanismos de valorização do espaço público, tais como a promoção de eventos de valorização da cultura da cidade, contribuiriam decisivamente para a ampliação, na ADC, dos espaços destinados ao lazer, ao encontro de pessoas e à experimentação estética da cidade.

A ligação entre a Rua Sapucaí e a Praça da Estação é feita por um túnel de pedestres sob a linha férrea. Uma vez na praça, são possíveis duas opções de caminhamento no PEE2 proposto nesse estudo. À esquerda, acessa-se, pela Rua Aarão Reis, o Viaduto Santa Tereza, ao lado do qual está localizada a Serraria Souza Pinto, prédio de arquitetura eclética importante na história de Belo Horizonte. No baixio do viaduto várias manifestações de arte *graffiti*

podem ser observadas. A partir desse local é possível entrar no Parque Municipal, o que possibilita uma conexão com o já descrito Percurso de Experimentação Estética 1 (PEE1). Por outro lado, pela direita da saída do túnel, acessa-se, também pela Rua Aarão Reis, o baixio do Viaduto da Floresta, a Casa do Conde de Santa Marinha e as áreas compreendidas entre a Av. do Contorno e a linha férrea. Essas áreas, atualmente de acesso restrito e sem tratamento adequado, apresentam um grande potencial no que se refere à criação de equipamentos culturais e de lazer destinados ao uso público, favorecendo, além disso, a integração entre a colina adjacente do bairro da Floresta e a região central da cidade.

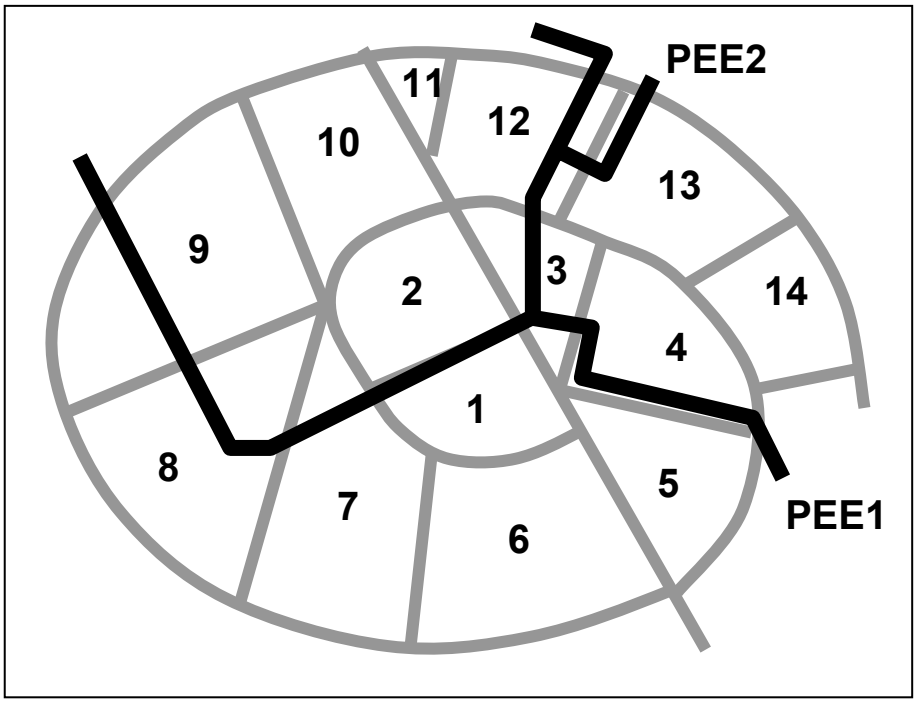


FIGURA 52 – Representação esquemática do PEE2, que se conecta ao PEE1 pelo Parque Municipal (SA-3)
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

As imagens apresentadas em seguida ilustram, seqüencialmente, alguns trechos do PEE2 a partir da Rua Sapucaí até as extremidades dos dois caminhamentos propostos, ou seja, até o baixio do Viaduto Santa Tereza, em uma das opções de deslocamento, e até as áreas lindeiras à via férrea, na outra opção (FIG. 53 a 65).



a)



b)

FIGURA 53 – Rua Sapucaí
a) Vista do conjunto de edificações da região central, com a balaustrada paralela à linha férrea em primeiro plano
b) Montagem fotográfica apresentando a rua em toda a sua extensão
Fonte: Acervo particular do autor.



FIGURA 54 – Rua Sapucaí. Escadaria de acesso ao túnel sob a linha férrea. Ao fundo, os arcos do Viaduto Santa Tereza
Fonte: Acervo particular do autor.



FIGURA 55 – Túnel de ligação entre a Rua Sapucaí e a Praça da Estação
Fonte: Acervo particular do autor.



FIGURA 56 – Praça da Estação (P55)
Nota: À direita, a antiga Estação Ferroviária, hoje sede do MAO.
Fonte: Acervo particular do autor.



a)



b)

FIGURA 57 – Praça-percurso da Rua Aarão Reis (a e b), que integra o PEE2 no caminhamento em direção ao Viaduto Santa Tereza
Fonte: Acervo particular do autor.


a)

b)

c)

d)

FIGURA 58 – Baixio do Viaduto Santa Tereza
a) Manifestações de arte *graffiti* em espaço lateral
b) Escadas de acesso à plataforma do viaduto
c) Arena para manifestações artísticas
d) Vista do Boulevard Arrudas. Ao fundo o Parque Municipal
Nota: Esse local é a extremidade de um dos caminhamentos que compõem o PEE2.
Fonte: Acervo particular do autor.



FIGURA 59 – Edificação eclética da Serraria Souza Pinto na lateral do Viaduto Santa Tereza
Nota: Ao fundo, edifícios da região central.
Fonte: Acervo particular do autor.



FIGURA 60 – Rua Aarão Reis, no caminhamento oposto ao da FIG. 57
Fonte: Acervo particular do autor.


a)

b)

FIGURA 61 – Baixio do Viaduto da Floresta (a e b)
Fonte: Acervo particular do autor.


a)

b)

FIGURA 62 – Área da Casa do Conde de Santa Marinha, situada entre o baixio do Viaduto da Floresta e as áreas lindeiras à linha férrea
a) Espaço livre entre a casa e os antigos galpões da Rede Ferroviária, que atualmente abrigam atividades culturais
b) A Casa do Conde vista de seus jardins
Fonte: Acervo particular do autor.



FIGURA 63 – Área lindeira à linha férrea, depois da Casa do Conde de Santa Marinha
Fonte: Acervo particular do autor.



FIGURA 64 – Montagem fotográfica apresentando espaços entre a linha férrea e o Boulevard Arrudas
Fonte: Acervo particular do autor.


a)

b)

FIGURA 65 – Vistas em sentidos opostos da área lindeira à linha férrea. Extremidade do outro caminhamento que compõe o PEE2 (a e b)
Fonte: Acervo particular do autor.

O terceiro percurso de experimentação estética proposto (PEE3) corresponde aos canteiros centrais da Av. Afonso Pena, entre as praças Milton Campos (P28) e Tiradentes (P1). Há trechos da Av. Afonso Pena com acentuada declividade, sobretudo aqueles situados entre a Praça Benjamim Guimarães (P29) e a já citada Praça Milton Campos.

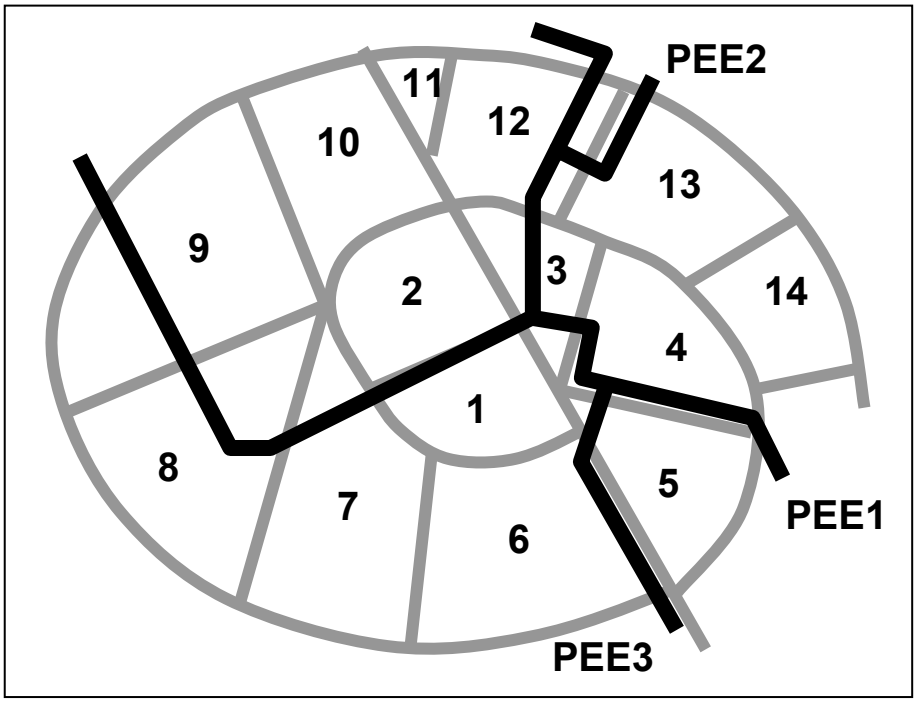


FIGURA 66 – Representação esquemática do PEE3, que se conecta ao PEE1 pela Rua Paraíba, que faz a ligação da Praça Tiradentes com a Av. Carandaí
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

As imagens apresentadas em seguida ilustram, seqüencialmente, alguns trechos do PEE3 a partir da Praça Milton Campos até a Praça Tiradentes (FIG. 67 a 72).



FIGURA 67 – PEE3, nas imediações da Praça Milton Campos, de onde se descortina uma ampla vista da região central
Fonte: Acervo particular do autor.



a)



b)

FIGURA 68 – Canteiros centrais da Av. Afonso Pena em trecho de declividade acentuada (a e b)
Fonte: Acervo particular do autor.



FIGURA 69 – Um dos bustos existentes ao longo do PEE3 que homenageiam personalidades históricas
Nota: A placa de identificação foi arrancada.
Fonte: Acervo particular do autor.



FIGURA 70 – Trecho do PEE3, combinando jardins e áreas pavimentadas
Fonte: Acervo particular do autor.


a)

b)

FIGURA 71 – PEE3 nas imediações da Praça Tiradentes (a e b)
Fonte: Acervo particular do autor.



FIGURA 72 – Praça Tiradentes, uma das extremidades do PEE3. A partir daí é possível atingir o PEE1 pela Rua Paraíba
Fonte: Acervo particular do autor.

É importante ressaltar que o potencial observado em algumas vias urbanas, no sentido de oferecer condições para a existência de vários desses percursos de experimentação estética, pode ser aproveitado em benefício do cidadão, sendo possível se falar na criação de uma malha articulada de praças-percurso dentro da ADC. O deslocamento por diferentes regiões da cidade, estimula no sujeito a experiência de percepção dos eventos urbanos, dos elementos que constituem a cidade e dos processos de transformação pelos quais ela passa. Dessa forma, outras praças-percurso apontadas nesta pesquisa sugerem a possibilidade de se estabelecerem caminhamentos contínuos que podem integrar uma malha extensa dentro da ADC. Praças-percursos como os passeios largos do Boulevard Arrudas (P54), na SA-12 (FIG. 73 e 74), e da Av. Assis Chateaubriand (P60), na SA-13 (FIG. 75), além dos canteiros centrais da Av. Francisco Sales (P61), também na SA-13 (FIG. 76), e da Av. Bernardo Monteiro (P16), na SA-4 (FIG. 77), são exemplos significativos dessas possibilidades de conexões. Medidas que privilegiem o deslocamento de pedestres na transição entre esses espaços, ou seja, medidas que garantam travessias seguras das vias através da instalação de sinalização adequada e da adoção de deflexões verticais combinadas com tratamento diferenciado de pisos são fundamentais para a articulação dessas praças-percurso, possibilitando a criação da malha articulada sugerida acima.



FIGURA 73 – Visão panorâmica de trecho do Boulevard Arrudas
Fonte: Acervo particular do autor.


a)

b)

FIGURA 74 – Passeios largos do Boulevard Arrudas (a e b)
Fonte: Acervo particular do autor.


a)

b)

FIGURA 75 – Passeios largos da Av. Assis Chateaubriand
a) Edificações de inspiração neocolonial preservadas
b) Jardins nos passeios laterais
Fonte: Acervo particular do autor.


a)

b)

FIGURA 76 – Canteiros centrais da Av. Francisco Sales (a e b)
Fonte: Acervo particular do autor.


a)



b)


c)

FIGURA 77 – Canteiros centrais da Av. Bernardo Monteiro
a) Visão geral de um dos três quarteirões arborizados com fícus
b) Feira de flores realizada às sextas-feiras
c) Feira de roupas e acessórios, também realizada às sextas-feiras
Fonte: Acervo particular do autor.

5.3.4 Praças-cruzamento (PC)

Correspondem a grandes cruzamentos viários na zona urbana que receberam o nome de praça na legislação municipal, mas que, na verdade, não dispõem de áreas tradicionalmente características de espaços dessa natureza. É possível adaptar algumas delas, criando locais de permanência e fruição. Vários cruzamentos de avenidas na ADC configuram esses espaços. Como exemplos significativos é possível citar, dentre outras, a Praça General Carneiro (Av. Amazonas com ruas Espírito Santo e Tupinambás), Praça Garibaldi (Av. Amazonas com São Paulo e Tamoios), Praça Esperanto (Av. do Contorno, na confluências das ruas Aimorés, Grão Pará, Ouro, Pouso Alto e Av. Getúlio Vargas), Praça da Independência (confluência das ruas Bahia e Tamoios com o Viaduto Santa Tereza), Praça Presidente Arthur Bernardes (Av. do Contorno com Av. Cristóvão Colombo) e Praça do Escoteiro (Av. Carandaí com Av. Alfredo Balena, Rua Pernambuco e Alameda Ezequiel Dias).

Essas praças-cruzamento resultam do traçado estabelecido pelo plano original de Aarão Reis, onde a combinação em diagonal da malha ortogonal de avenidas com a malha também ortogonal de ruas gera uma série de cruzamentos que ocupam amplos espaços, oferecendo aos veículos várias opções de conversão. Isso concorre para aumentar a dificuldade de travessia dos pedestres nesses locais. Talvez um aspecto positivo dessas configurações seja o fato de elas contribuírem para aliviar a concentração das edificações nos pontos em que se localizam, propiciando possibilidades diferenciadas de visualização da paisagem urbana. Essas praças, apesar de nomeadas, passam despercebidas pela maioria da população, uma vez que, além de não possuírem o espaço físico que lembre a idéia clássica de praça, não há elementos que estabeleçam uma ligação entre elas e a memória da cidade, tais como esculturas ou informações que remetam às pessoas ou aos fatos referenciados na denominação que receberam pela legislação municipal. Painéis semelhantes aos instalados na Praça Sete (P11) e na Praça “Esquina da História” (P36A), de iniciativa do MHAB, contendo informações históricas das áreas adjacentes, podem contribuir para dar maior visibilidade a esses espaços, alterando a maneira pela qual são percebidos pela população.

É possível criar espaços de permanência em algumas dessas praças-cruzamento através de alterações em áreas públicas imediatamente adjacentes. Esse é o caso, por exemplo, das praças do Escoteiro (P25) e da Independência (P57), que correspondem a cruzamentos vizinhos a áreas do Parque Municipal. Nesse estudo, essas áreas foram apontadas como passíveis de serem transformadas em praças (praças reversíveis, descritas no item 5.3.6), através de remanejamentos no gradil do Parque. Dessa forma, a inexistência de espaços de permanência na Praça do Escoteiro (FIG. 78) poderia ser compensada com a criação da P14J e na Praça da Independência (FIG. 79) com a criação da P14F (Ver também APÊNDICE A).



a)


b)



c)

FIGURA 78 – Praça do Escoteiro, na SA-4
a) Área do Parque Municipal imediatamente vizinha à praça-cruzamento
b) Interseção das Av. Carandaí e Alfredo Balena com Alameda Ezequiel Dias e Rua Pernambuco, vendo-se parte do Parque Municipal
c) A mesma interseção vista de outro ângulo
Fonte: Acervo particular do autor.



FIGURA 79 – Praça da Independência, na SA-12, vista do Viaduto Santa Tereza
Nota: À esquerda, área do Parque Municipal vizinha à praça.
Fonte: Acervo particular do autor.

Na Praça Esperanto (P26) poderiam ser criados espaços de permanência nas esquinas residuais que resultaram das alterações do PACE/79 na confluência das ruas Aimorés e Grão-Pará com a Av. Getúlio Vargas e a Av. do Contorno, respectivamente (FIG. 80).



FIGURA 80 – Praça Esperanto, na SA-5
Nota: Em primeiro plano, esquina residual da Rua Grão-Pará com Av. do Contorno.
Fonte: Acervo particular do autor.

As já citadas Praça General Carneiro (P58) e Praça Presidente Arthur Bernardes (P33) são semelhantes à Praça Esperanto e os locais de permanência possíveis limitam-se a esquinas residuais próximas (FIG. 81 e 82).



FIGURA 81 – Praça General Carneiro, na SA-12
Fonte: Acervo particular do autor.



a) b)

FIGURA 82 – Praça Presidente Arthur Bernardes, na SA-6
a) Esquina residual próxima, na Rua Fernandes Tourinho
b) Cruzamento das avenidas Cristóvão Colombo e Contorno, com áreas de difícil travessia para pedestres
Fonte: Acervo particular do autor.

5.3.5 Praças lineares (PL)

Correspondem aos canteiros centrais das avenidas Pasteur, na SA-4, e Bernardo Monteiro (entre as avenidas do Contorno e dos Andradas), na SA-13, além dos passeios da Av. Amazonas (entre ruas Caetés e Espírito Santo), na SA-12. Essas chamadas praças lineares se caracterizam por serem espaços que se estendem ao longo de um único quarteirão.

A Av. Pasteur, por ocasião da implantação da cidade, recebeu a denominação de Av. Parque, já que se iniciava em praça prevista no entorno imediato do Parque Municipal, quando este apresentava sua configuração original. Atualmente, estende-se da interseção das ruas Rio Grande do Norte e Padre Rolim, no quarteirão triangular onde se localiza o edifício de inspiração neocolonial da Escola Estadual Pedro II, até a Praça João Pessoa (P21), classificada como praça-cruzamento, onde se situa o Colégio Arnaldo (FIG. 83).


a)

b)

FIGURA 83 – Edificações nos limites da Av. Pasteur
a) Escola Estadual Pedro II, na Av. Prof. Alfredo Balena
b) Colégio Arnaldo, na Praça João Pessoa
Fonte: Acervo particular do autor.

No plano original de Aarão Reis, o quarteirão triangular onde se instalou essa escola pública receberia uma praça frontal a uma das entradas previstas para o Parque Municipal, na antiga Av. Mantiqueira, hoje Av. Prof. Alfredo Balena. Com as reduções sofridas pelo Parque para implantação da Escola de Medicina da UFMG e de diversos hospitais ao longo dessa avenida, combinada com a construção do edifício da escola pública citada acima, a Av. Pasteur ficou isolada e perdeu uma certa monumentalidade para a qual parece ter sido

prevista, enquanto via de ligação entre duas grandes praças, uma delas imediatamente vizinha ao Parque (FIG. 84).

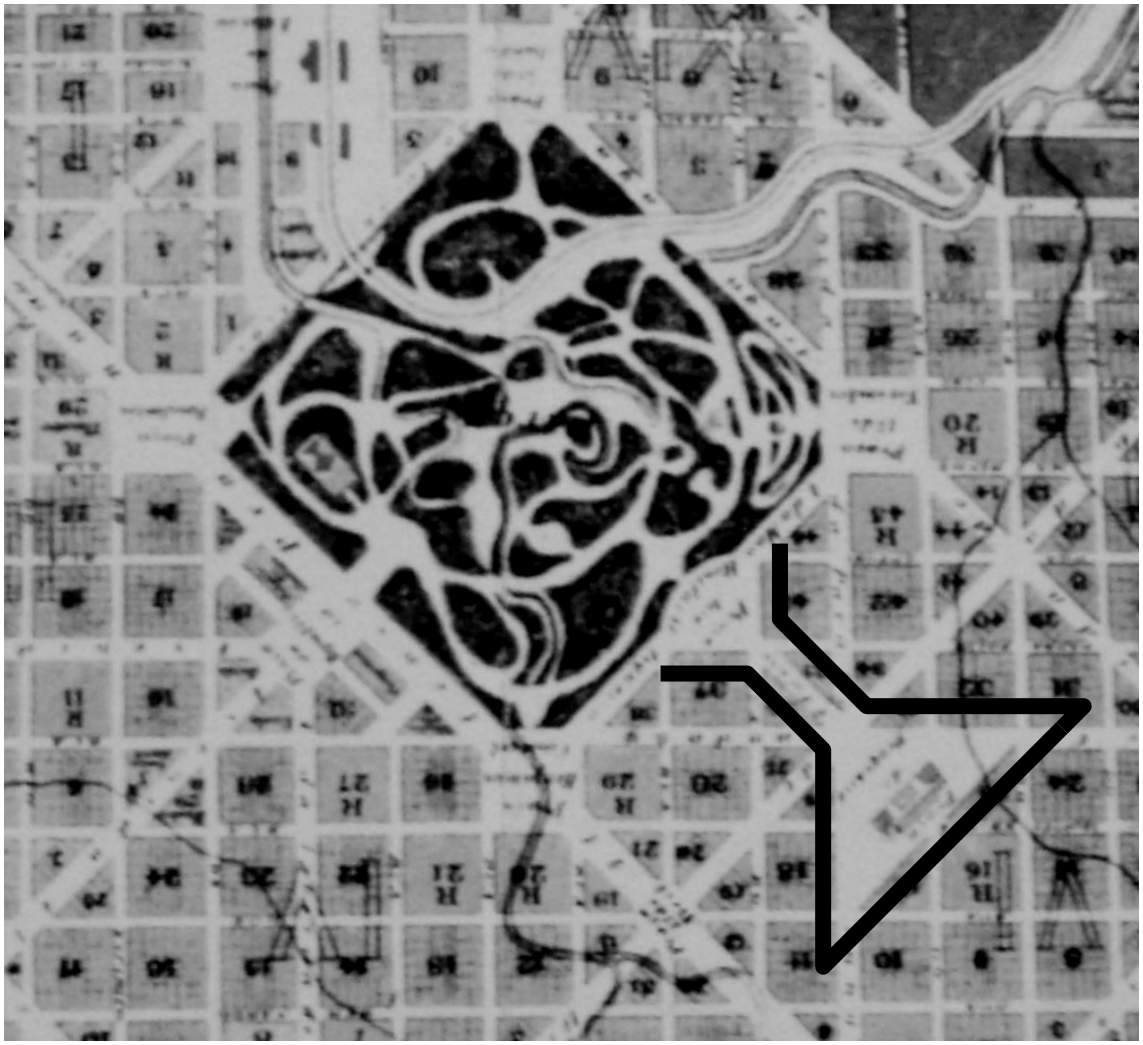


FIGURA 84 – [Av. Parque em detalhe da Planta Geral da Cidade de Minas]
Nota: À direita está evidenciada a localização da Av. Parque, atual Av. Pasteur, entre duas grandes praças triangulares, demarcando o eixo de uma composição urbana de certa monumentalidade.
Fonte: Elaborado pelo autor com base em AUN, 2008, encarte.

A Av. Pasteur tem o comprimento de um único quarteirão, sendo a mais curta da cidade. As alterações promovidas pelo PACE/79 eliminaram o tráfego de veículos entre ela e a Praça João Pessoa e, com isso, o local caracteriza-se pela tranqüilidade. Apesar do tratamento paisagístico de seu largo canteiro central, classificado como praça linear (P22) nesse estudo, nele não existe nenhum equipamento de apoio à permanência de pessoas, o que reforça o isolamento e a pouca utilização de um lugar aprazível dentro do tecido urbano (FIG. 85).


a)


b)


c)

FIGURA 85 – Praça linear da Av. Pasteur, constituída por canteiro central único
a) Visão geral do tratamento paisagístico, observando-se a ausência de mobiliário urbano
b) Em primeiro plano, escultura em metal do artista plástico Jorge dos Anjos. Ao fundo, exemplar da arquitetura eclética residencial
c) Outro ângulo da praça linear, com o Colégio Arnaldo ao fundo
Fonte: Acervo particular do autor.

A praça linear da Av. Bernardo Monteiro (P65) corresponde ao primeiro quarteirão dessa avenida, situado na SA-13 (Floresta), entre as avenidas do Contorno e dos Andradas. Esse quarteirão encontra-se isolado do restante da Av. Bernardo Monteiro pela presença da linha férrea e da Av. dos Andradas, por cujo eixo passa o Ribeirão Arrudas. Apesar de arborizado, apresenta infra-

estrutura precária em termos de equipamentos urbanos, ao passo que com um tratamento adequado, poderia funcionar como uma praça local. A instalação de uma passarela de pedestres que conectasse esse quarteirão com a continuidade da Av. Bernardo Monteiro integraria as duas margens do Ribeirão Arrudas nesse ponto da cidade, possibilitando o acesso ao recém instalado terminal de ônibus na margem direita desse ribeirão, assim como à área hospitalar, enriquecendo a malha de percursos possíveis aos que se deslocam a pé na ADC (FIG. 86).


a)

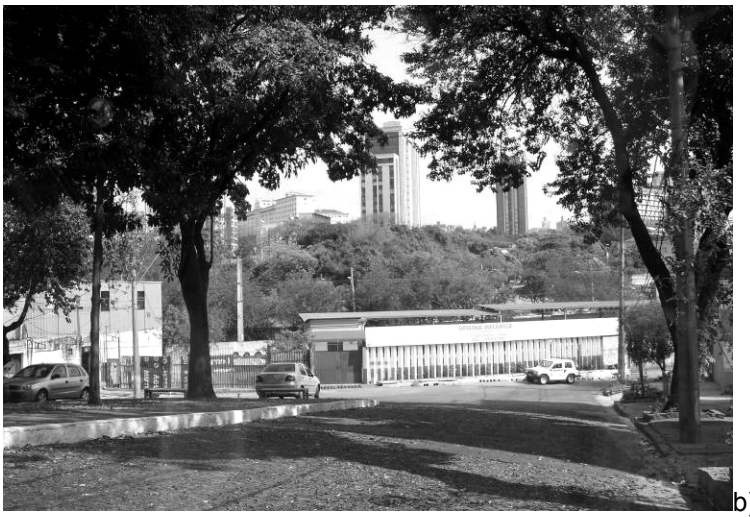

b)

FIGURA 86 – Praça linear da Av. Bernardo Monteiro
a) Vista geral do canteiro central
b) Interrupção da avenida por diversas estruturas urbanas
Fonte: Acervo particular do autor.

A praça linear do primeiro quarteirão da Av. Amazonas (P59) passou recentemente por um processo de recuperação que ampliou as áreas destinadas aos pedestres (FIG. 87), sendo que foram instalados equipamentos urbanos adequados, destacando-se o piso podotátil que vem sendo adotado na recuperação das calçadas da cidade, destinado a ampliar a segurança na locomoção de portadores de deficiência visual. Além disso, destacam-se os blocos de pedra implantados para evitar o estacionamento de veículos sobre as calçadas e para servirem de bancos aos usuários do local (FIG. 88). Essa praça linear integra visualmente o conjunto da Praça da Estação, sendo arborizada por uma dupla fileira de palmeiras imperiais. Ela amplia os espaços de permanência do cidadão na ADC e facilita conexões importantes, oferecendo alternativas de caminhamento a partir do Percurso de Experimentação Estética 2 (PEE2) proposto neste estudo.



FIGURA 87 – Trabalhos de recuperação da praça linear da Av. Amazonas, na SA-12, que promoveram o alargamento das calçadas
Fonte: Acervo particular do autor.



FIGURA 88 – Praça linear da Av. Amazonas
a) Apropriação das calçadas por freqüentadores de bares nos horários não comerciais
b) Elementos de pedra que funcionam como balizadores, impedindo o estacionamento sobre as calçadas
c); d) Blocos de pedra destinados a funcionarem como bancos, dispostos linearmente em uma das calçadas da avenida
Fonte: Acervo particular do autor.

5.3.6 Praças reversíveis (PRV)

Correspondem a espaços que anteriormente eram abertos ao acesso direto da população e que foram cercados por grades, ficando o seu uso limitado a horários e mesmo a deslocamentos necessários para que sejam acessados. O nome reversível refere-se à possibilidade de dotá-los de sistemas que facilitem o uso público, reincorporando esses espaços à dinâmica urbana, ainda que em horários pré-estabelecidos, por questões de segurança.

Algumas áreas do Parque Municipal Américo Renné Giannetti, que nesse estudo receberam os códigos P14B a P14J, são exemplos dessas praças reversíveis (Ver APÊNDICE A e também o item 5.3.10 Parques). O gradil que circunda todo o perímetro do Parque isola esses locais do entorno urbano imediato, impedindo que possam ser acessados diretamente pela população. A criação de aberturas localizadas ou o reposicionamento do gradil nesses pontos estratégicos possibilitaria que em torno do Parque surgissem pequenas praças de acesso direto aos que circulam pela região. Ao longo do trecho da Av. Afonso Pena vizinho ao Parque, podem ser observados espaços dessa natureza que, antes da instalação do gradil, se integravam à calçada da avenida configurando áreas de permanência. Atualmente, esses locais só podem ser acessados pelo interior do Parque, o que caracteriza uma ruptura física imposta entre essas áreas verdes e o tecido urbano (FIG. 89).


a)

b)

FIGURA 89 – Exemplos de praças reversíveis nos limites do Parque Municipal
a) Área contígua à calçada da Av. Afonso Pena
b) Área contígua à calçada do Boulevard Arrudas
Fonte: Acervo particular do autor.

Os jardins frontais do Palácio da Liberdade, sede do governo estadual, cercados na década de 1960 por motivos de proteção e segurança, também caracterizam uma praça reversível (P2A) na SA-1 (Centro Antigo). O gradil instalado limitou toda a área dos jardins, reservando apenas uma estreita calçada para os que circulam pelo seu entorno. Nenhum recuo foi previsto, no sentido de garantir ao cidadão a possibilidade de usufrui cotidianamente de partes dessa ampla área verde. Em termos de composição estética urbana, há uma perfeita integração entre o Palácio e a Praça da Liberdade, imediatamente à sua frente, uma vez que ele centraliza a perspectiva criada pela dupla fileira de palmeiras imperiais existentes ao longo da Alameda Travessia, via central da praça, atualmente destinada ao uso de pedestres (FIG. 90).



a)



b)

FIGURA 90 – Jardins frontais do Palácio antes do gradil e vista atual da edificação a partir do interior da Praça da Liberdade
a) Palácio da Liberdade
Fonte: BH NOSLTALGIA, [200-].
b) Alameda Travessia, vendo-se o Palácio ao fundo
Fonte: Acervo particular do autor.

Entretanto, a circulação de pessoas entre a calçada do Palácio e a Praça da Liberdade não é possível ao longo desse eixo central que liga visualmente os dois espaços, havendo uma ruptura de acessibilidade entre eles pelo tráfego de veículos na via que os separa (FIG. 91). As possibilidades de travessia para o pedestre existem apenas nas laterais da praça e são perigosas, uma vez que o tempo e a sincronia dos sinais de trânsito privilegiam o tráfego de veículos.



FIGURA 91 – Ruptura de acessibilidade entre a calçada do Palácio da Liberdade e a Alameda Travessia, na Praça da Liberdade
Fonte: Acervo particular do autor.

A implantação de deflexões verticais com piso diferençado entre a calçada do Palácio e a Praça da Liberdade, combinada com medidas que garantam uma circulação segura para os pedestres nesse local, pode contribuir positivamente para a relação espacial entre o Palácio e a praça, ampliando as possibilidades de circulação do cidadão em um espaço de grande carga simbólica. Com a transferência definitiva da sede do governo estadual para Centro Administrativo do Estado de Minas Gerais, que se encontra em construção na região norte de Belo Horizonte, o Palácio da Liberdade, que integra o já citado Circuito Cultural da Praça da Liberdade, será aberto permanentemente à visitação pública, e não apenas a cada último domingo do mês, como acontece atualmente. Embora nos dias de hoje a visitação se concentre prioritariamente no edifício de inspiração neoclássica do Palácio, o acesso mais constante a esse espaço pode vir a ampliar as possibilidades de fruição de seus jardins pelo cidadão.

Também classificado como praça reversível, o jardim lateral da Igreja de Lourdes (P8), de localização privilegiada por estar na esquina das ruas da Bahia e Aimorés, na SA-1 (Centro Antigo), encontra-se isolado por um gradil permanentemente fechado. O acesso é restrito e se faz por uma passagem lateral à Igreja. O local, que dispõe de bom tratamento paisagístico e de uma fonte central, não conta com nenhum tipo de mobiliário urbano que pudesse dar suporte à permanência de pessoas, sendo que poderia funcionar como uma praça integrada à dinâmica urbana, suprindo a ausência de espaços dessa natureza nas proximidades imediatas (FIG. 92).


a)


b)


c)

FIGURA 92 – Jardim lateral da Igreja de Lourdes
a) A Igreja vista da esquina das ruas da Bahia e Aimorés
b); c) Espaços internos do jardim cercado
Fonte: Acervo particular do autor.

5.3.7 Praças subtraídas (PS)

Correspondem a praças e locais de permanência e fruição que atualmente são utilizados como estacionamento de veículos. Na Praça Prof. Coelho e Souza (P24), onde se situa a Igreja do Sagrado Coração de Jesus, o deslocamento de pedestres é quase que totalmente impedido pela presença de veículos estacionados (FIG 93). Medidas de reorganização do espaço que setorizem as atividades, reservando áreas destinadas ao uso como estacionamento e áreas de uso exclusivo dos freqüentadores da praça, com equipamentos adequados, são prementes. É grande o número de pessoas que freqüenta o local, que está localizado entre uma escola pública, o Instituto de Educação de Minas Gerais, e o Pronto Socorro João XXIII, na SA-4 (Hospitalar), que é carente de espaços de permanência. Até mesmo o acesso dos fiéis à Igreja fica comprometido pela ocupação desordenada dos passeios da praça pelos veículos.

Quanto à área atualmente destinada ao estacionamento da Escola de Medicina da UFMG (P24A), o acesso do público é restrito (FIG 94). Por se tratar de uma área plana, com arborização generosa e também inserida na sub-área Hospitalar, poderiam ser tomadas medidas que destinassem parte do espaço ao uso das pessoas que freqüentam o local ou que, pelo menos, possibilitassem esse tipo de uso em horários pré-determinados. Isso resgataria, ainda que limitadamente, a função original desse local no Plano de Aarão Reis, ou seja, área destinada à fruição e à permanência de pessoas, já que era parte integrante do Parque Municipal. A localização estratégica desse espaço no conjunto da SA-4 aponta para a possibilidade de ser criada uma necessária infra-estrutura de apoio ao cidadão, suprindo carências atualmente observadas: áreas para descanso e pausa ao ar livre, banheiros públicos, lanchonetes e outros.


a)


b)


c)


d)

FIGURA 93 – Ocupação por veículos na Praça Prof. Coelho e Souza
a) Acesso frontal de pedestres à Igreja do Sagrado Coração de Jesus
b), c) Jardins laterais esquerdo e direito da Igreja
d) Jardim de fundos da Igreja
Fonte: Acervo particular do autor.


a)

b)

FIGURA 94 – Espaço verde entre o Pronto Socorro João XXIII e a Escola de Medicina da UFMG
a) Gradil de isolamento entre a área e a Av. Alfredo Balena
b) Vista da área por dentro do gradil
Fonte: Acervo particular do autor.

Pela sua localização privilegiada no centro da cidade, o quarteirão onde se situa a Igreja São José (P11A), compreendido pelas ruas Espírito Santo, Tupis, Rio de Janeiro e Tamoios, com um dos seus vértices fazendo limite com a Av. Afonso Pena, poderia desempenhar efetivamente o papel de praça pública, suprindo a carência desse tipo de espaço no hipercentro de Belo Horizonte. Com grandes dimensões, jardins bem cuidados e arborizados, facilidade de acesso garantida por três entradas em seus vértices, área plana no entorno imediato da Igreja e, além disso, situando-se topograficamente elevado em relação à Av. Afonso Pena, esse quarteirão permite uma ampla e bela vista da avenida e das edificações vizinhas. Embora cercado por muros e gradis desde a construção da Igreja na década de 1910, a circulação de pessoas é intensa no interior do quarteirão, já que os acessos existentes oferecem aos pedestres um percurso alternativo, mais curto e plano entre a esquina da Rua Espírito Santo com Tupis e a esquina da Rua Rio de Janeiro com Tamoios. Além disso, existem banheiros públicos de boa qualidade nos anexos da Igreja. Apesar dessas características favoráveis, o papel de praça pública fica comprometido por uma série de fatores: os jardins não são adaptados à permanência de pessoas pela inexistência de bancos; as áreas planas no entorno imediato da igreja são destinadas exclusivamente a estacionamento; o acesso principal que permite a entrada pela Av. Afonso Pena permanece constantemente fechado, sendo aberto em apenas algumas datas festivas religiosas, o que compromete a permeabilidade que um espaço como este, no coração de Belo Horizonte,

pode oferecer aos cidadãos (FIG. 95). A construção, na década de 1970, do edifício comercial que hoje ocupa a antiga área arborizada lindeira à Rua Rio de Janeiro, gerou protestos da população, mas ocupações semelhantes se deram em jardins de outras igrejas, como nos de Nossa Senhora das Dores, na SA-13 (Floresta) e nos da Capela de Nossa Senhora do Rosário, na SA-2 (Centro Alto), subtraindo da cidade espaços verdes com vocação de praças.


a)


b)


c)

FIGURA 95 – Quarteirão da Igreja São José, na SA-2 (Centro Alto)
a) Gradil de isolamento no acesso principal pela Av. Afonso Pena
b) Vista da área plana usada como estacionamento no entorno da Igreja
c) Acesso pela esquina de ruas Espírito Santo e Tupis
Fonte: Acervo particular do autor.

5.3.8 Praças clássicas (PCL)

Receberam a denominação de praças de clássicas nesta pesquisa, as praças que ainda se mantêm na ADC com características originais ou, pelo menos, próximas das originais, em relação ao previsto pelo plano de Aarão Reis. Um primeiro grupo reúne as grandes praças dotadas de espaço adequado, área verde e mobiliário urbano, as quais são marcos no tecido urbano e no imaginário da população, pelo fato de serem referenciais importantes na história da cidade. Nesse primeiro grupo estão as praças da Liberdade, Afonso Arinos, Boa Viagem, Raul Soares, Hugo Werneck, Carlos Chagas (Assembléia), Rio Branco (Rodoviária), Rui Barbosa (Estação) e Floriano Peixoto. Um segundo grupo de praças clássicas reúne algumas praças de desenho triangular distribuídas na ADC (José Mendes Júnior, João Alves – conhecida como Marília de Dirceu –, Mazendoff e Lions), além de outras praças, também de planta triangular, existentes ao longo da Av. do Contorno, no limite da ADC (Tiawanacu, Júlio Garcia, Dom Bosco e Clemente de Faria). Todos esses locais configuram espaços tradicionalmente reconhecíveis como praças, daí o nome adotado, praças clássicas.

Com a extinção das características tradicionais de outras praças por ocasião do PACE/79, resultando em praças residuais com a eliminação das “grandes ilhas”, o papel aglutinador de referências simbólicas assim como de polarizador do encontro de pessoas e de atividades de lazer das chamadas praças clássicas, sobretudo as do primeiro grupo citado acima, ganhou relevância na ADC. As medidas tomadas pelo poder público, muitas em parceria com a iniciativa privada, no sentido de recuperar e de garantir a manutenção adequada desses espaços têm contribuído significativamente para a dinamização do entorno imediato em que se inserem e da ADC como um todo.

A Praça da Liberdade (P2), na SA-1 (Centro Antigo), apresenta-se como o primeiro e emblemático exemplo do processo relativamente recente de recuperação dessas praças clássicas. Reaberta ao público em 1991, após um criterioso processo de restauração, essa praça teve o seu papel simbólico ampliado a partir de então. Ela sempre foi uma referência fundamental na

cidade, pois aí se instalaram originalmente os edifícios públicos do poder executivo estadual: a então sede do governo – o Palácio da Liberdade – e as secretarias estaduais, dispostas em torno da praça. O processo de restauração desencadeou novas maneiras de apropriação de seus espaços por parte da população e propiciou o resgate e a intensificação da prática de atividades como caminhadas, passeios de famílias, encontro de amigos e namorados e freqüência a eventos de arte que ali são promovidos (exposições, concertos, teatro e outros). O estímulo à contemplação vem da qualidade estética da própria praça e do seu entorno, rico em exemplos significativos e de importância histórica da arquitetura da cidade, combinando uniformidade e diversidade de estilos (FIG. 96).

Pode-se dizer que a saturação de sua capacidade devido a usos inadequados às suas características originais foi um dos fatores determinantes para a sua recuperação. A tradicional Feira Hippie, feira de arte e artesanato inaugurada na praça em 1969, teve o número de expositores significativamente ampliado com o passar dos anos, a ponto de sua realização neste local tornar-se inviável. A Feira foi então transferida para a Av. Afonso Pena, sendo ali viabilizada pelo fechamento do trânsito de veículos aos domingos, dias de sua ocorrência. Essa bem sucedida transferência, conseqüência direta do início dos trabalhos de restauração da Praça da Liberdade, revelou a possibilidade da utilização temporária de espaços alternativos na ADC no sentido de ampliar as opções de lazer e cultura oferecidas à população. Esse tipo de utilização do espaço público estimula o cidadão a freqüentar e a perceber de outras formas os diferentes lugares de sua cidade. Atualmente, a Praça da Liberdade e seu entorno integram o chamado Circuito Cultural da Praça da Liberdade, de iniciativa do governo do estado, através do qual vários equipamentos culturais estão sendo e serão instalados em edificações vizinhas de valor histórico, abrindo novas possibilidades de experimentação estética como desdobramento dos processos de recuperação e valorização do patrimônio urbano. Essas medidas, ligadas à promoção do cidadão enquanto sujeito, revelam vínculos importantes entre os aspectos estéticos e éticos das iniciativas de requalificação urbanística e ambiental dos espaços públicos da cidade.


a)


b)


c)

FIGURA 96 – Praça da Liberdade
a) Alameda Travessia, em tempo de exposição de esculturas de Amílcar de Castro
b) Fonte de formato alongado, vendo-se ao fundo edifícios de arquitetura contrastante – ecletismo e modernismo
c) Caminhos entre os jardins, com outra fonte ao fundo
Fonte: Acervo particular do autor.

O plano original de Aarão Reis previa um número maior de praças na ADC. Nos quatro vértices do grande quadrilátero destinado inicialmente ao Parque Municipal, por exemplo (FIG. 97), foram previstas praças semelhantes à atual Hugo Werneck, a única remanescente delas. Devido à redução da área do Parque, hoje essa praça se encontra fisicamente isolada dele. As outras três praças previstas para os vértices restantes não foram implantadas e suas áreas foram transformadas em quarteirões que receberam edificações. É importante ressaltar que a Praça Hugo Werneck (P15) desempenha um papel importante sob o ponto de vista de espaço público.

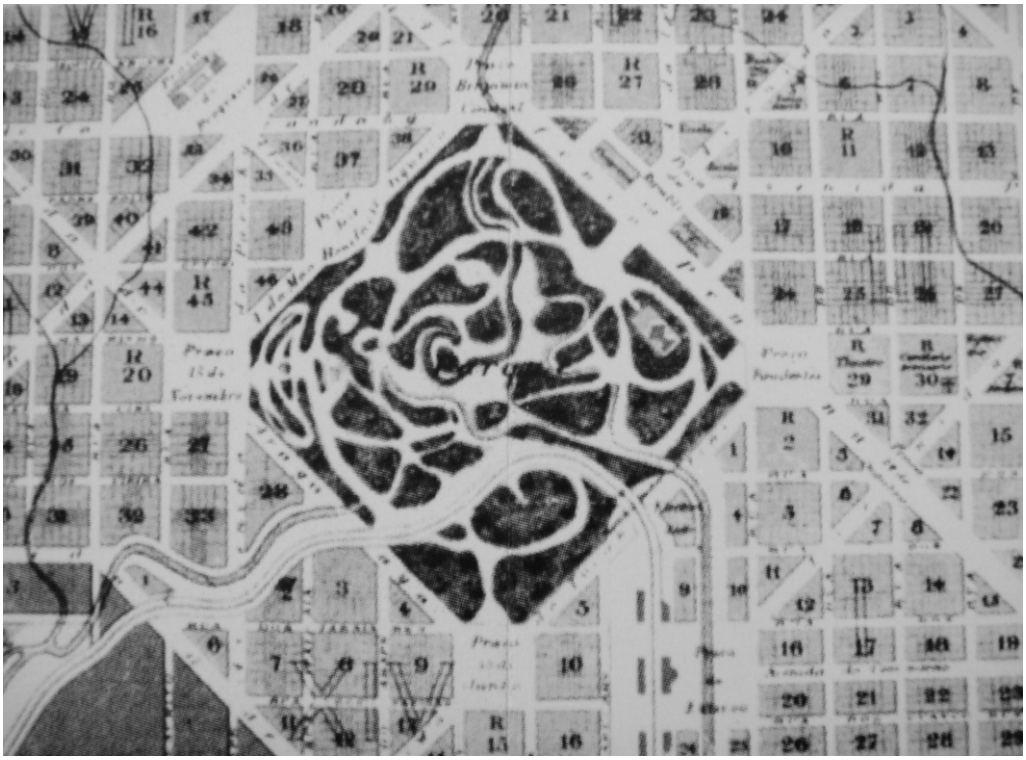


FIGURA 97 – [Detalhe da Planta Geral da Cidade de Minas com o Parque Municipal em evidência]
Nota: Podem ser vistas as quatro praças projetadas para os vértices da área reservada originalmente para o Parque.
Fonte: AUN, 2008, encarte.

Situada na SA-4 (Hospitalar), essa praça funciona como uma grande sala de espera e de descanso para as pessoas que recorrem aos serviços de saúde prestados nas imediações, sobretudo para aquelas que chegam à capital em vans e micro-ônibus das prefeituras do interior, os quais ali esperam pelo embarque dos usuários ao final do dia. A inexistência de banheiros públicos e o número pequeno de bancos em relação à grande área da praça são pontos que desconsideram necessidades fundamentais dos freqüentadores (FIG. 98). Essa observação é válida também para a maioria das praças clássicas de grandes dimensões na ADC. Excetua-se a Praça da Igreja da Boa Viagem, onde existem banheiros públicos nos anexos da Igreja, mais pela necessidade de atender aos numerosos freqüentadores dos ritos que são celebrados naquele edifício religioso ou no seu adro lateral do que para servir de apoio aos usuários da praça em geral.


a)


b)


c)

FIGURA 98 – Praça Hugo Werneck
a) Caminhos internos, desprovidos de mobiliário urbano
b) Espaços com vegetação abundante, mas carentes de infra-estrutura de apoio à permanência de pessoas
c) Vista de outros espaços da praça com características semelhantes
Fonte: Acervo particular do autor.

A última reorganização dos espaços da Praça da Igreja da Boa Viagem (P7), na SA-1 (Centro Antigo), cujo nome na legislação municipal é Praça Dom Cabral, estabeleceu um equilíbrio entre as áreas ajardinadas, as áreas de permanência e o estacionamento de veículos nas suas vias internas (FIG. 99). O lugar tem significado especial para a história da cidade, uma vez que o núcleo central do extinto Arraial do Curral d'El Rey localizava-se aí, marcado pela antiga matriz de características barrocas que foi demolida para dar lugar ao atual edifício de inspiração neogótica. No entorno da praça ainda podem ser observados exemplares ecléticos e proto-modernos de arquitetura residencial. No seu conjunto, os espaços arborizados e o mobiliário urbano garantem o acolhimento que uma praça pode oferecer aos cidadãos.



FIGURA 99 – Praça da Igreja da Boa Viagem
a) Réplica do chafariz da sacristia da antiga matriz, mantido no local onde se situava o original
b) Vista de uma das vias internas utilizadas como estacionamento, tendo-se ao fundo a Igreja matriz atual
c); d) Áreas de permanência nas laterais da Igreja
Fonte: Acervo particular do autor.

A recuperação da Praça Raul Soares (P9), obra escolhida pela população através do Orçamento Participativo, assim como das imediações vizinhas ao Mercado Central, na SA-2 (Centro Alto), gerou um considerável e gradativo aumento no número de freqüentadores desses locais. A grande rotatória que fica no cruzamento de quatro importantes avenidas e no limite de cinco sub-áreas definidas nesse estudo, resistiu praticamente sem alterações às mudanças urbanísticas impostas pelo crescimento do tráfego de veículos automotores ao longo dos anos (FIG. 100). Além da recuperação dos espaços e equipamentos da praça, foram implementadas medidas que facilitam o acesso a ela, tais como sinalização adequada e deflexões verticais com piso

diferenciado, facilitando a travessia de pedestres em um local de intenso movimento.


a)


b)


c)

FIGURA 100 – Praça Raul Soares
a) Conjunto residencial JK, marco da arquitetura moderna na cidade, visto do interior da praça
b) Em primeiro plano, calçada portuguesa com desenho de inspiração marajoara. Ao fundo, a fonte recuperada funciona pela manhã, ao meio-dia e no princípio da noite
c) Caminhos entre os jardins da praça
Fonte: Acervo particular do autor.

Na Praça Rui Barbosa (P55), conhecida como Praça da Estação, situada na SA-12 (Estação), os espaços foram recuperados e rearticulados para um novo ordenamento do trânsito local. Na parte da praça compreendida entre a Rua da Bahia e o Boulevard Arrudas (FIG. 101), os jardins de inspiração neoclássica

foram restaurados, aproximando suas características com as do desenho original, as fontes foram recuperadas e foi instalado mobiliário urbano adequado, o que tem garantido condições para que o local possa ser usufruído por um número cada vez maior de freqüentadores.


a)


b)


c)

FIGURA 101 – Praça da Estação
a) Vista geral da parte compreendida entre a Rua da Bahia e o Boulevard Arrudas
b) Fontes e jardins e restaurados
c) Caminhos internos dotados de mobiliário urbano
Fonte: Acervo particular do autor.

Já a parte dessa praça imediatamente justaposta ao edifício do MAO (FIG. 102) trata-se de uma ampla área aberta destinada a valorizar as perspectivas daquela edificação e que funciona como lugar de passagem ou de permanência curta no cotidiano. Dois conjuntos de fontes simétricos em relação ao MAO são acionados ao final da manhã e ao final da tarde, o que, em dias de muito calor, atrai pessoas que se aventuram por entre os jatos

d’água, uma prática considerada irregular pela vigilância local, mas que tem sido tolerada.


a)


b)


c)

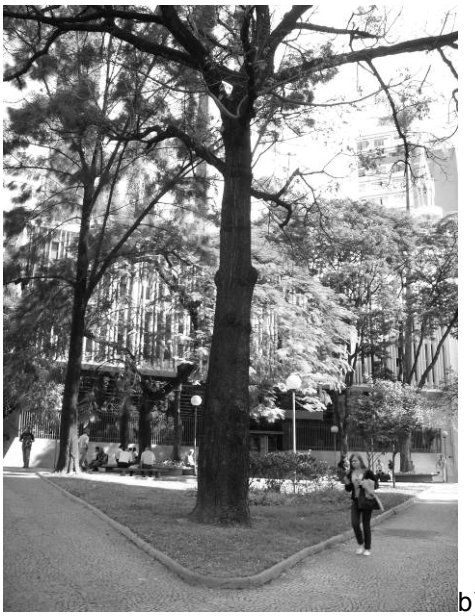
FIGURA 102 – Praça da Estação
a) Vista longitudinal da parte compreendida entre o Boulevard Arrudas e o edifício do MAO, antiga Estação Ferroviária (à direita)
b) Vista transversal da praça, vendo-se, à esquerda, o MAO
c) Vista transversal da praça, vendo-se, ao fundo, o perfil das edificações da região central da ADC
Fonte: Acervo particular do autor.

A vegetação e o mobiliário urbano concentram-se apenas em duas extremidades da praça, o que faz com que a grande área interna funcione predominantemente como lugar de passagem no cotidiano. Devido às suas grandes dimensões, a vocação como local público é explorada através da realização de eventos esporádicos destinados a um grande número de pessoas. É um espaço geralmente subutilizado, cujo potencial merece atenção no sentido de ser mais bem aproveitado, contribuindo para diminuir o isolamento do próprio MAO em relação às pessoas que por ali circulam em

função da existência de uma estação do trem metropolitano anexa ao museu. Eventos de menor envergadura e mais facilmente viabilizados, como exibição de conjuntos de musica e de dança da cidade, bandas, feira de livros e várias outras atividades similares, certamente contribuiriam para fazer desse espaço uma referência de cultura e de interação social no território da cidade, para além da promoção exclusiva de megaeventos, como os que se realizam ali geralmente.

Outras duas praças clássicas importantes na ADC, a Praça Afonso Arinos e a Praça da Rodoviária, embora inseridas em regiões bastante distintas, têm em comum o fato de serem predominantemente espaços de passagem, em situação semelhante à parte da Praça da Estação descrita acima. A Praça Afonso Arinos (P5), situada no limite das sub-áreas Centro Antigo (SA-1), Centro Alto (SA-2) e Parque Municipal (SA-3), é na verdade um conjunto de espaços remanescentes de seu projeto original combinado com esquinas residuais oriundas das transformações promovidas pelo PACE/79, onde a fragmentação é grande, em função do número de vias que para ali confluem. Segundo Gomes (2008, p. 50), “pela planta original, a praça tinha forma quadrada e se estendia até a Avenida Afonso Pena. Atualmente é de formato triangular e se encolheu até sua área atual, bem menor que a anterior”. Uma requalificação do quarteirão fechado da Av. Álvares Cabral, imediatamente vizinho e que neste trabalho integra o Percurso de Experimentação Estética 1 (PEE1), traria ganhos significativos não só para a qualidade urbanística e ambiental do lugar, como para a articulação da Praça Afonso Arinos com o seu entorno imediato, rico em referências fundamentais para a memória da cidade. Esse quarteirão de trânsito local destina-se atualmente a estacionamento de veículos, sendo que às quartas-feiras é realizada em seu canteiro central uma feira de hortifrutigranjeiros e produtos afins. Numa das extremidades desse quarteirão, a Av. Álvares Cabral secciona as duas principais e maiores partes da Praça Afonso Arinos (FIG. 103). Na outra extremidade, esquina com ruas da Bahia e Guajajaras, a avenida se interrompe ao tráfego de veículos. Existe aí uma pequena arquibancada semicircular justaposta ao monumento que homenageia o compositor Rômulo Paes, ligado à história da cidade e autor da conhecida frase “Minha vida é esta, subir Bahia e descer Floresta”, a qual faz

menção a espaços tradicionais ligados ao dinamismo sócio-cultural e à boemia da Belo Horizonte de meados do século XX.


a)

b)

c)

FIGURA 103 – Praça Afonso Arinos
a) Espaços fragmentados entre a Av. João Pinheiro e Av. Álvares Cabral
b) Espaços fragmentados entre a Av. Álvares Cabral e a Av. Augusto de Lima
c) Vista do quarteirão fechado da Av. Álvares Cabral, imediatamente vizinho
Fonte: Acervo particular do autor.

Em 1901 instalou-se nessa praça, então denominada Praça da República, a Faculdade Livre de Direito, hoje Escola de Direto da UFMG e que ali ainda se mantém. Outros referenciais importantes no entorno são o Centro de Cultura Belo Horizonte, o Edifício Maletta, o recém inaugurado Museu Inimá de Paula, o Automóvel Clube de Minas Gerais, dentre outros, que ilustram diferentes momentos da arquitetura e abrigam atividades diversas ligadas à dinâmica atual da cidade. Próxima, também, encontra-se a entrada principal do Parque Municipal, na Av. Afonso Pena. Distribuídos nos espaços fragmentados da praça e nos canteiros centrais das avenidas que para ela confluem, existem esculturas, monumentos e vários bustos de personagens notáveis da história de Belo Horizonte. Em um dos espaços fragmentados que compõem o conjunto da praça situa-se uma escultura em aço de autoria de Franz Weissmann (FIG. 104) que, embora esteja instalada sobre uma base circular dispensável para uma obra modernista de suas características, centraliza um espaço acolhedor, graças também aos bancos e à sombra convidativa de dois grandes fícus que ali existem.



FIGURA 104 – “Espaço circular em cubo virtual”, escultura em aço de autoria de Franz Weissmann
Fonte: Acervo particular do autor.

A reorganização espacial e a restauração desses elementos tridimensionais, combinada com a requalificação do quarteirão já citado acima, seriam fundamentais para que a Praça Afonso Arinos desempenhasse efetivamente o papel de praça pública essencial ao contexto urbano no qual se insere. É

oportuno ressaltar também que a sua localização no encontro de avenidas importantes que organizam fluxos na ADC, levando a outras praças clássicas, confere a ela um papel significativo como referencial de orientação nos deslocamentos de pedestres dentro da malha urbana.

Caracterizando-se também predominantemente como um espaço de passagem, a Praça Rio Branco, popularmente conhecida como Praça da Rodoviária (P51), situada na SA-11 (Rodoviária), tem dimensões bem maiores que a Praça Afonso Arinos, mas ainda parece existir apenas em função da escultura pública que ali se instalou em 1982, qual seja, um monovolume em concreto, de grandes dimensões, intitulado “Liberdade em equilíbrio”, de autoria da artista plástica Mary Vieira. A escultura foi projetada pela artista de maneira a ser o único elemento em toda a extensão da praça de planta triangular (FIG. 105).

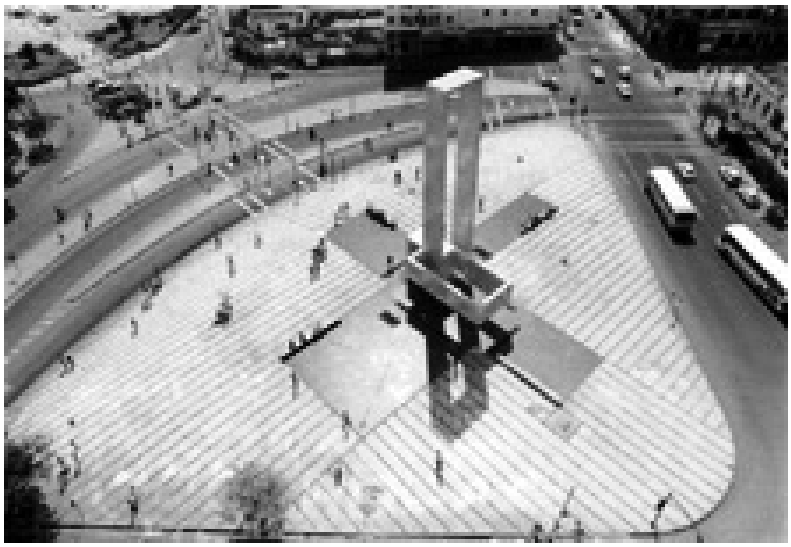


FIGURA 105 – [“Liberdade em equilíbrio”]
Nota: Praça Rio Branco, conhecida como Praça da Rodoviária, na década de 1980, quando da implantação da escultura.
Fonte: COMARTEVIRTUAL, [200-].

O plantio de árvores, pouco tempo depois da instalação da escultura, foi criticado por Mary Vieira e estabeleceu-se uma polêmica na cidade em torno da função e das características gerais da praça, sendo que ao final as árvores se mantiveram. A praça passou por modificações relativamente recentes, mas em seu desenho atual, a distribuição dos jardins e os acessos em direção à

Rodoviária, que são feitos através de duas rampas simétricas a uma larga escadaria central, configuram um espaço fragmentado e pouco convidativo à permanência de pessoas.

Na tentativa de impedir travessias fora das faixas destinadas aos pedestres, os canteiros vizinhos da praça foram elevados em relação às vias e acabaram se transformando em assentos que expõem os que os utilizam a toda sorte de riscos em relação aos veículos que por ali circulam (FIG. 106).


a)


b)


c)


d)

FIGURA 106 – Praça Rio Branco (Praça da Rodoviária)
a) Eixo principal da praça, com o monovolume ao fundo
b) Canteiros centrais elevados ocupados por freqüentadores
c) Acesso à praça pelo estacionamento da Rodoviária
d) Feira informal de trocas em canteiro central elevado
Fonte: Acervo particular do autor.

A Praça da Rodoviária ainda permanece como um desafio à espera de uma intervenção à altura de sua importância no contexto urbano, não só pelo local que ocupa, mas também pela efervescência das atividades formais e informais

na região. É importante que essa intervenção articule seus espaços e o seu entorno, sem desconsiderar a necessidade de se melhorar a integração com as estruturas urbanas existentes do outro lado da Av. do Contorno (estação do trem metropolitano e bairros Lagoinha e Bonfim), em busca de uma solução equilibrada entre a intensidade dos fluxos ali existentes, seja de pedestres ou de veículos, e as condições de acolhimento que a praça pode vir a oferecer ao cidadão em suas pausas pela cidade. Dessa forma, incentivam-se o estar, o contemplar e o refletir sobre o espaço público, que pertence ao cidadão e que muitas vezes lhe é negado. Essas práticas, mesmo que exercidas de maneira intuitiva, fundamentam-se nos domínios da ética e da estética, desencadeando processos que culminam na inclusão do sujeito nos espaços da cidade.

A Praça Carlos Chagas (P37), na SA-8 (Santo Agostinho), é conhecida como Praça da Assembléia por situar-se imediatamente adiante do edifício da Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais. Trata-se de um grande espaço retangular que oferece à população áreas arborizadas combinadas com áreas abertas dotadas de infra-estrutura adequada à permanência e fruição (FIG. 107). Abriga ainda, em seu interior, a Igreja Nossa Senhora de Fátima e um estacionamento. Alguns bustos e esculturas públicas homenageiam personagens notáveis da cena política mineira e nacional, como Tancredo Neves, Ulisses Guimarães e Teotônio Vilela, ligados ao processo de redemocratização do país na década de 1980, após o período da ditadura militar. A parte dessa praça que se situa entre a Igreja e a Assembléia concentra o dinamismo do local e a maioria dos equipamentos instalados. O primeiro edifício que abrigou a Igreja foi substituído, na década de 1980, por uma outra edificação erguida no mesmo local da anterior e que manteve a mesma relação do templo com o conjunto espacial em que se insere. Dessa forma, o edifício religioso, que ocupa posição central na praça, não se abre para a parte da mesma que se volta para o edifício da Assembléia, prejudicando a conexão entre os amplos espaços ao seu redor, além de não se valer deles em benefício de sua própria visibilidade. Por sua vez, a visualização da Igreja a partir da Av. Olegário Maciel, para a qual se volta sua fachada principal, é bastante comprometida não apenas pelas limitações formais do


a)


b)


c)

FIGURA 107 – Praça Carlos Chagas (Praça da Assembléia)
a) Área aberta, situada entre a Igreja e a Assembléia, vendo-se, ao fundo, edifícios do entorno da praça
b) Esculturas em tamanho natural dos políticos Tancredo Neves, Ulisses Guimarães e Teotônio Vilela, de autoria de Leo Santana
c) Coreto, em meio a área arborizada
Fonte: Acervo particular do autor.

próprio edifício, cuja volumetria parece não ter considerado ou não ter dado conta de tirar proveito das condicionantes topográficas locais, mas também pelo tratamento espacial dado à parte da praça que se situa entre ele e a já citada avenida. Trata-se de um plano inclinado, em cujo centro foi implantada uma escadaria de avantajada largura, emoldurada em ambos os lados por jardins criados por Burle Marx, que assina o paisagismo do conjunto da praça (FIG. 108). A autoria do projeto paisagístico chegou a ser questionada publicamente na década de 1990, em função da visível não adequação de determinados espécimes vegetais implantados justamente nesse trecho inclinado da praça, defronte à Igreja. A polêmica que se estabeleceu à época,



FIGURA 108 – Escadaria e fachada frontal da Igreja Nossa Senhora de Fátima (à direita), vistas a partir da Av. Olegário Maciel
Fonte: Acervo particular do autor.

apesar de ter levantado questões de ordem ética ligadas ao emprego do dinheiro público no tratamento estético de um espaço destinado ao bem comum, não resultou em alterações de cunho ambiental e urbanístico que contribuíssem efetivamente para a ampliação dos espaços de acolhimento ao cidadão nesse trecho da praça.

Embora a Praça da Assembléia, no seu conjunto, apresente os elementos necessários de suporte ao lazer e ao convívio de seus freqüentadores, as observações feitas acima com relação à forma de inserção do edifício religioso apontam para a importância da adequada articulação espacial de todos os elementos que integram grandes áreas públicas dessa natureza, no sentido de ampliar o potencial de acolhimento ao cidadão, enriquecendo o leque de experiências vivenciais que esses espaços podem propiciar.

A Praça Floriano Peixoto (P67), apresentada na FIG. 109, ocupa o espaço de um quarteirão na SA-14 (Santa Efigênia), sendo utilizada predominante por pessoas ligadas ao seu entorno imediato, ou seja, que moram, trabalham ou passam esporadicamente pela região.


a)


b)


c)


d)

FIGURA 109 – Praça Floriano Peixoto
a) Alameda central. Ao fundo, edificação eclética que emoldura o limite sul da praça, ocupada por um quartel da Polícia Militar
b); c) Caminhos internos simétricos à alameda central
d) Área livre central com calçamento original em placas de granito de tamanho irregular
Fonte: Acervo particular do autor.

Isso lhe confere as características de um praça de bairro, o que é reforçado também pelo fato de ela se situar às margens de um local da Av. do Contorno, cujas proximidades apresentam certa descontinuidade ou fragmentação no que diz respeito à ocupação urbana e à articulação das vias de tráfego. Encontra-se em andamento a construção de um hospital e de um grande centro comercial, os quais estão sendo implantados em terrenos imediatamente em frente à praça e que antes eram ocupados por moradores de média a baixa renda. Esses novos equipamentos certamente contribuirão para alterar a dinâmica local, podendo levar a um aumento na freqüência dos amplos espaços praça, os quais passaram por um processo de recuperação relativamente recente, com a instalação de alguns bancos em concreto, um *playground* em uma de suas alamedas e banheiros públicos no seu limite norte (atualmente interditados).

O segundo grupo de praças clássicas a que se fez referência no início desse sub-item reúne algumas praças de desenho triangular distribuídas na ADC além de outras, também de planta triangular, existentes ao longo da Av. do Contorno, no limite da área objeto da pesquisa de campo. Essas praças, que são basicamente freqüentadas por usuários locais, oferecem espaços agradáveis, a maioria deles bem cuidados e com mobiliário urbano adequado. Na ADC, destacam-se as praças José Mendes Júnior, João Alves (conhecida como Marília de Dirceu), Mazendoff e Lions.

A Praça José Mendes Júnior (P3) situa-se entre a avenida lateral ao Palácio da Liberdade e a Rua da Bahia, na SA-1 (Centro Antigo). Integra o conjunto paisagístico do entorno do Palácio, apesar de não ser muito utilizada, uma vez que está próxima à Praça da Liberdade, que polariza as atividades de lazer da região, atraindo grande número de pessoas. Embora a Rua da Bahia seja uma via de grande movimento, a avenida que define o outro limite dessa praça apresenta tráfego de veículos reduzido em uma de suas pistas, que é fechada no encontro com aquela rua. Com isso, o local oferece boas condições de acolhimento aos que se dispõem a freqüentá-lo (FIG 110).


a)


b)


c)

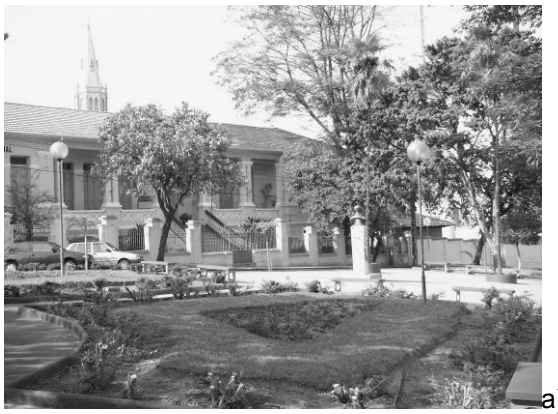
FIGURA 110 – Praça José Mendes Júnior
a) Ao fundo, o edifício modernista do Palácio dos Despachos, vizinho à praça
b); c) Vistas do conjunto paisagístico da praça
Fonte: Acervo particular do autor.

Situada na SA-13 (Floresta), a Praça Lions (P64) é conformada pelas ruas Brasópolis e Mucuri, inserindo-se em uma área urbana onde ainda há predominância de edificações de pequeno porte, principalmente residenciais. Assim com a Praça Mazendoff (P63), situada nas imediações, ela contribui para manter certo bucolismo que ainda se pode observar nessa região da cidade, onde é possível encontrar exemplares de arquitetura eclética, neocolonial, e também modernista (FIG. 111 e 112).


a)

b)

FIGURA 111 – Praça Lions
a) Área da praça, que se liga fisicamente ao quarteirão vizinho
b) Outro ângulo de visão, podendo-se perceber seu formato triangular alongado
Fonte: Acervo particular do autor.


a)

b)

FIGURA 112 – Praça Mazendoff
a) Jardins internos da praça. Ao fundo, edifício eclético que abriga a Escola Pública Barão de Macaúbas e parte da torre da Igreja da Floresta (Nossa Senhora das Dores)
b) Canteiro que integra o paisagismo local, circundado por banco em alvenaria
Fonte: Acervo particular do autor.

A Praça João Alves, conhecida como Praça Marília de Dirceu (P36), situa-se na SA-7 (Lourdes). Além da pequena praça residual no cruzamento das avenidas Prudente de Morais e Contorno (Praça “Esquina da História”), é a única praça existente na SA-7 e concentra uma série de atividades comerciais no seu entorno, principalmente restaurantes e antiquários, funcionando como um referencial de orientação na região. Ela dispõe de boa infra-estrutura e arborização generosa, oferecendo espaços diferenciados, como uma pequena arena para eventos, caramanchões e também um pequeno *playground* (FIG. 113).


a)


b)


c)

FIGURA 113 – Praça Marília de Dirceu
a) Arena destinada a eventos inserida no conjunto arborizado da praça
b); c) Caramanchões que compõem o paisagismo local
Fonte: Acervo particular do autor.

No limite da ADC, ou seja, ao longo da Av. do Contorno, algumas praças de desenho triangular podem ser observadas, destacando-se as praças Tiawanacu, Júlio Garcia, Dom Bosco e Clemente de Faria. São espaços em sua maioria pouco utilizados, mas que funcionam como pequenos bolsões de vegetação que contribuem para a qualidade ambiental e urbanística de seu entorno imediato.

Enquanto as praças Tiawanacu (P27), na SA-5 (Funcionários), e Dom Bosco (P42), na SA-9 (Barro Preto), situam-se em terrenos de baixa declividade, o que favorece a sua visibilidade a partir da Av. do Contorno (FIG. 114 e 115),


a)

b)

FIGURA 114 – Vistas da Praça Tiawanacu (a e b)
Fonte: Acervo particular do autor.


a)


b)

c)

FIGURA 115 – Praça Dom Bosco
a) Vista geral da praça a partir da Av. do Contorno
b) Capela Dom Bosco do Colégio Pio XII, que se abre diretamente para a praça
c) Vista a partir do interior da praça. Observa-se que a placa do monumento a Dom Bosco foi arrancada
Fonte: Acervo particular do autor.

as praças Júlio Garcia (P31), na SA-6 (Savassi), e Clemente de Faria (P45), na SA-9 (Barro Preto), ocupam áreas abaixo do *grade* dessa avenida. Apesar disso, a implantação de espaços de permanência no interior dessas praças, explorando estética e funcionalmente as declividades existentes, originou ambientes de qualidade ambiental e urbanística, embora no projeto da Praça Júlio Garcia (FIG. 116), mais recente que o da Praça Clemente de Faria (FIG.117), não tenham sido previstas condições de acessibilidade universal aos usuários.


a)


b)


c)

FIGURA 116 – Praça Júlio Garcia
a) Aproveitamento das declividades no interior da praça
b) Vista a partir da Rua Maranhão
c) Escadaria paralela à Av. do Contorno
Fonte: Acervo particular do autor.


a)


b)


c)

FIGURA 117 – Praça Clemente de Faria

a) Vista de uma das extremidades da praça, que se situa entre a Av. do Contorno (à esquerda) e a Rua João Lúcio Brandão (à direita). Note-se o banco em alvenaria em toda a extensão do limite entre os jardins e essa última rua

b); c) Vista dos espaços internos da praça

Fonte: Acervo particular do autor.

5.3.9 Praças especiais (PE)

O nome praças especiais designa, nesse estudo, espaços de uso público com características de praças que resultaram da forma de implantação de determinadas edificações nos locais em que se encontram. A definição do partido arquitetônico, combinada com afastamentos generosos em relação aos limites legais dos terrenos, é o que configura essa espécie de concessão que cada uma dessas edificações faz ao espaço público da cidade, o que, por sua vez, contribui para valorizá-las quanto às possibilidades de apreciação estética, já que se multiplicam os pontos de observação através dos quais elas podem ser contempladas. Além disso, os recursos paisagísticos e artísticos que podem ser utilizados no sentido de enriquecer a relação entre essas edificações e o seu entorno imediato, resultam em áreas ambientalmente propicias ao acolhimento do cidadão.

São raríssimas as concessões dessa natureza observáveis no tecido urbano da ADC. Muitas delas foram extintas, revelando uma faceta do processo de retração do espaço público, resultado, de uma maneira geral, de questões mais amplas ligadas à postura da coletividade, como um todo, quanto à importância desse tipo de espaço para o bem comum. Portanto, muitas dessas áreas que antes eram abertas ao uso coletivo, foram destinadas a outras atividades ou foram cercadas e transformadas em locais de acesso restrito aos usuários das edificações contíguas, em função de interesses imobiliários, da criação de estacionamentos ou da necessidade de se garantirem melhores condições de segurança local.

A Praça da Escola de Arquitetura da UFMG (P35), situada na SA-6 (Savassi), é resultado do partido arquitetônico adotado para o prédio modernista erguido na década de 1950 e que até hoje é a sede da instituição. A forma de implantação do edifício reservou um espaço aberto e acolhedor na esquina das ruas Gonçalves Dias e Paraíba (FIG. 118). Ali se encontram réplicas em tamanho natural de dois profetas originalmente esculpidos pelo artista barroco Antônio Francisco Lisboa, o Aleijadinho, para o adro da Igreja Bom Jesus de Matosinhos, em Congonhas. A praça conta também com um pequeno lago

artificial que reproduz o formato da Lagoa da Pampulha, mas não existem bancos ou qualquer tipo de suporte para a permanência de pessoas no local, o que faz com que ele seja subutilizado, tanto por aqueles que têm ligação direta com a Escola quanto pela comunidade em geral.


a)


b)

FIGURA 118 – Praça da Escola de Arquitetura da UFMG
a) Vista com o prédio da Escola ao fundo
b) Vista da esquina das ruas Gonçalves Dias e Paraíba a partir do interior da praça
Fonte: Acervo particular do autor.

A grande área livre que se situa imediatamente à frente do edifício da Assembléia Legislativa de Minas Gerais (P37A), na SA-8 (Santo Agostinho), também foi classificada como uma praça especial nesse estudo. Os espaços

são abertos e configuram uma grande ágora que abriga solenidades a céu aberto e manifestações públicas (FIG. 119). Nela se destaca a escultura em aço de autoria do artista plástico Amílcar de Castro, que faz referências simbólicas às relações entre o poder legislativo e o povo mineiro. O local se liga diretamente à Praça Carlos Chagas, abordada anteriormente, integrando uma grande área de uso público.



FIGURA 119 – Área frontal ao edifício da Assembléia Legislativa, vendo-se a escultura de autoria de Amílcar de Castro
Fonte: Acervo particular do autor.

Outro lugar que também configura uma dessas praças especiais é a chamada Praça Carlos Drummond de Andrade (P4), situada em uma das laterais da Praça da Liberdade, na SA-1 (Centro Antigo). Trata-se de um espaço linear entre os dois edifícios ecléticos que abrigavam as secretarias estaduais da Educação e da Fazenda, o qual possibilita uma ligação alternativa para os pedestres entre a Rua da Bahia e a Praça da Liberdade (FIG. 120). Essa ligação foi criada graças às alterações arquitetônicas introduzidas no Anexo da Biblioteca Pública, por ocasião de sua última reforma, quando foi criado um pilotis de acesso público. Essa medida exemplifica a possibilidade de se remanejarem configurações espaciais de áreas contíguas a edifícios públicos em benefício do uso comum. Podem ser observadas, nessa praça, quatro

esculturas em tamanho natural, de autoria do artista plástico Leo Santana, representando os escritores mineiros Fernando Sabino, Otto Lara Resende, Paulo Mendes Campos e Hélio Pelegrino, conhecidos como os “Quatro Cavaleiros do Apocalipse”. Nas duas faixas laterais do pavimento da praça foram assentados ladrilhos hidráulicos remanescentes do antigo piso interno da Igreja de Lourdes, que atualmente é revestido com granito, o que, por sinal, descaracterizou o interior desse edifício religioso situado nas imediações.



FIGURA 120 – Praça Carlos Drummond de Andrade, com as esculturas em primeiro plano
Nota: Ao fundo, o pilotis de acesso à Rua da Bahia. Os tapumes protegem obras em andamento nos prédios laterais.
Fonte: Acervo particular do autor.

Dentre os espaços dessa natureza que foram extintos, o exemplo mais significativo é representado pelo desaparecimento, na década de 1970, da grande área livre entre os edifícios Sulacap e Sul América, situados na SA-12 (Estação), no limite com a SA-2 (Centro Alto) e com a SA-3 (Parque Municipal). As duas torres simétricas, erguidas na década de 1940 onde antes

se situava o edifício eclético que abrigava a Administração dos Correios, foram implantadas diagonalmente à Av. Afonso Pena, criando essa ampla área livre e possibilitando aos pedestres uma ligação alternativa entre essa avenida e a Praça da Independência (P57), situada em uma das extremidades do Viaduto Santa Tereza (Fig. 121 e 122).



FIGURA 121 – Vista aérea do centro da cidade
Nota: A fotografia acima é a reprodução, realizada pelo autor, de detalhe de foto existente no painel do MHAB na Praça Sete, proveniente da Coleção Hélio Gravatá, datada de 1961, cujo autor não foi identificado, conforme consta da legenda existente no referido painel. Nela, é possível observar, entre as torres Sulacap e Sul América, parte da área livre que se abria para a Av. Afonso Pena.
Fonte: Acervo particular do autor.



FIGURA 122 – Ed. “Sul América” e “Sulacap”
Nota: As torres simétricas vistas do Viaduto Santa Tereza em 1946.
Fonte: BH NOSTALGIA, [200-].

Entre as duas torres foi erguida uma edificação comercial que eliminou o espaço de permanência a céu aberto. Embora ainda seja permitida a circulação de pedestres entre a avenida e o viaduto através de passagens deixadas entre as áreas construídas e também no ponto médio da nova edificação, ela se restringe aos horários comerciais, sendo que, fora deles, as grades que protegem o local são fechadas. A introdução dessa nova edificação gerou intensos protestos por parte da população e de estudiosos da questão urbana, mas acabou se concretizando, o que alterou completamente a relação espacial singular que existia entre os elementos edificados e o seu entorno, eliminando não só o espaço de permanência que fora criado pela área livre original, mas também a possibilidade de contemplação de significativas estruturas que compõem o cenário urbano do local (FIG. 123, 124 e 125).



FIGURA 123 – Torres Sulacap e Sul América, vendo-se a edificação erguida entre elas na década de 1970 (canto inferior esquerdo), o Viaduto Santa Tereza e parte do Parque Municipal
Fonte: Acervo particular do autor.



FIGURA 124 – Edificação construída entre as torres Sulacap e Sul América, vista da Av. Afonso Pena
Fonte: Acervo particular do autor.



FIGURA 125 – Praça da Independência, vista da passagem entre as torres. Ao fundo, o Viaduto Santa Tereza
Fonte: Acervo particular do autor.

Dentre os inúmeros exemplos de restrição do acesso a espaços contíguos a edifícios públicos, dois merecem ser citados. O primeiro deles refere-se ao amplo jardim frontal do Instituto de Educação de Minas Gerais, instituição fundada em 1906 (FIG. 126) e situada na SA-5 (Funcionários). Esse jardim tem a dimensão de uma grande praça no espaço frontal ao edifício de inspirações neoclássicas, uma vez que se estende por toda a extensão do trecho da Rua Pernambuco compreendido entre a Rua Timbiras e a Av. Carandaí. Originalmente aberto e integrado aos passeios dessas vias, esse jardim foi

murado no final da década de 1960, sendo que parte dele foi destinada a estacionamento, isolando, por questões utilitárias e de segurança, essa área verde do seu entorno urbano imediato (FIG. 127). Segundo Pádua (1999, p. 106), “até meados de 1960, nosso jardim era composto apenas por gramados. Ele, como se vê hoje, foi projetado em 1967 e complementado em 1970”.



FIGURA 126 – [Jardim frontal do Instituto de Educação anteriormente]
Nota: Vê-se a edificação ainda com sua fachada eclética original, a qual passou, posteriormente, por alterações estilísticas neoclassizantes (Fotografia sem data).
Fonte: ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO, [200-].


a)

b)

FIGURA 127 – Jardim frontal do Instituto de Educação atualmente
a) Área destinada a estacionamento
b) Muro no alinhamento da Rua Pernambuco
Fonte: Acervo particular do autor.

O segundo exemplo refere-se à área frontal ao edifício Arthur Guimarães, que pertence ao conjunto de prédios da Escola de Engenharia da UFMG, situada na SA-12 (Estação). Atualmente, essa área também foi cercada e serve como estacionamento privativo da instituição (FIG. 128).



FIGURA 128 – Área frontal ao edifício Arthur Guimarães, que pertence ao conjunto de prédios da Escola de Engenharia da UFMG, cercada para estacionamento
Fonte: Acervo particular do autor.

Uma das possibilidades de se dotar a cidade com espaços de natureza semelhante às praças especiais aqui abordadas seria a criação de mecanismos legais que previssem a sua implantação junto a novos edifícios destinados a funções públicas. Por outro lado, nos casos em que ainda seja possível resgatar o uso coletivo nas áreas em ele foi impedido pelas alterações e barreiras físicas criadas ao acesso público mais amplo, poderiam ser adotadas medidas específicas que estimulassem uma revisão dos atuais usos. Essas ações levariam ao surgimento de novos espaços de convivência coletiva no tecido urbano, o que, sem dúvida, contribuiria para a qualidade das experiências de natureza ética e estética a serem vivenciadas pelos cidadãos.

5.3.10 Parques (PQ)

São dois os parques existentes na ADC, ou seja, o Parque Municipal Américo Renné Giannetti, que corresponde à sub-área Parque Municipal (SA-3), e o Parque Rosinha Cadar, situado na SA-8 (Santo Agostinho).

O Parque Municipal Américo Renné Giannetti, com 180.000 m^2, é a maior área verde da ADC, sendo que é cercado em todo o seu perímetro e tem horário de visitação definido, não sendo permitido o acesso público à noite e às segundas-feiras (FIG. 129).



a) b)

FIGURA 129 – Parque Municipal Américo Renné Giannetti
a); b) Vistas da massa de vegetação inserida no contexto urbano da ADC
Fonte: Acervo particular do autor.

Inaugurado em 1897, com projeto do paisagista francês Paul Villon, na planta original da cidade o Parque correspondia a um quadrilátero regular cuja área era aproximadamente 2/3 maior que a atual e em cujos vértices foram previstas grandes praças. Dessas, a única implantada foi a que atualmente se denomina Praça Hugo Werneck (P15), na SA-4 (Hospitalar), mas que não se encontra mais fisicamente ligada ao Parque em função da redução de área que ele sofreu no decorrer da história da cidade. Essa redução de área corresponde aos desmembramentos sucessivos realizados com o objetivo de destinar terrenos para implantação de diversos hospitais e outras edificações, da Escola de Medicina da UFMG, do campo esportivo do América Futebol Clube (substituído posteriormente por estabelecimentos comerciais) e de parte do bairro da Floresta (FIG. 130 e 131).

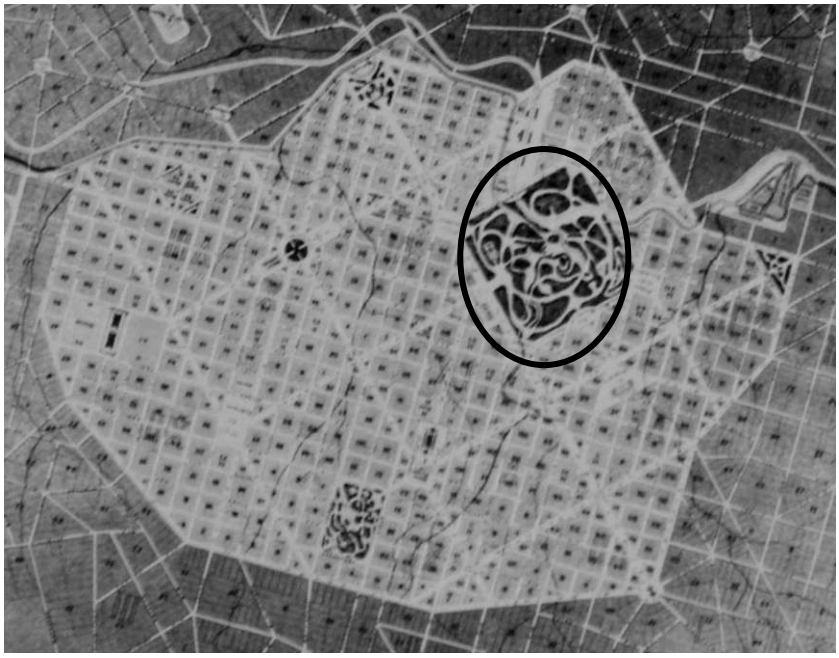


FIGURA 130 – [Zona urbana na Planta Geral da Cidade de Minas]
Nota: Em evidência, o local de inserção do grande quadrilátero regular previsto para definir os contornos originais do Parque Municipal.
Fonte: Elaborado pelo autor com base em AUN, 2008, encarte.



FIGURA 131 – Redução de área do Parque Municipal
Nota: Em evidência, os contornos atuais do Parque, após a redução de sua área original.
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

Além da riqueza da flora e da fauna, o parque contém alguns equipamentos culturais importantes, como o Palácio das Artes e o Teatro Francisco Nunes. Distribuídos por sua área, existem bustos que homenageiam personagens

históricos e algumas poucas esculturas. No seu interior, embora não seja muito visível ao público por apresentar piso rebaixado em relação ao entorno imediato, a chamada Praça dos Fundadores (FIG. 132) reúne os quatro grandes bustos em bronze que representam os responsáveis pela criação de Belo Horizonte, os quais originalmente se localizavam na Praça Sete, quando existiu ali uma grande área circular central que funcionava como rotatória. Ao lado dos bronzes, encontram-se placas referentes a cada um dos homenageados, com os nomes e o papel de cada um no processo de criação da nova capital de Minas Gerais: Augusto de Lima – Idealizou; Afonso Pena – Oficializou; Bias Fortes – Instalou; Aarão Reis – Planejou.



FIGURA 132 – Praça dos Fundadores, no Parque Municipal
Fonte: Acervo particular do autor.

O valor simbólico das referências históricas suscitadas por essas esculturas foi certamente o que motivou a escolha dessa praça para receber, em 1997, por ocasião da comemoração do centenário da cidade, uma urna cujo conteúdo é descrito por uma placa ali instalada: “A Prefeitura Municipal, no ano do primeiro centenário de Belo Horizonte, deposita neste local uma urna contendo documentos, mensagens e objetos que dizem da vida e dos sentimentos do cidadão desta capital, dirigidos aos cidadãos do ano 2097, quando o lacre deverá ser quebrado e o seu conteúdo levado ao conhecimento público”.

Recentemente, a instalação de uma réplica em tamanho natural da escultura grega Vitória da Samotrácia (FIG. 133), doada pela iniciativa privada, gerou polêmica entre os que defendiam a sua permanência a céu aberto e os que temiam que ela, nessas condições, fosse alvo de vandalismo. A escultura foi instalada em área aberta e em local um tanto quanto remoto do Parque, mas se mantém intacta por enquanto.



FIGURA 133 – Réplica da Vitória da Samotrácia
Fonte: Acervo particular do autor.

O Parque Municipal é a grande área de lazer da ADC e abriga uma série de eventos culturais ao ar livre. Cercado na década de 1970, o parque isolou áreas da cidade e também se isolou dela, uma vez que os atuais acessos são pontuais. A entrada principal situa-se no ponto médio de seu limite com a Av. Afonso Pena. Outras cinco entradas secundárias dão acesso respectivamente à esquina da Av. Afonso Pena com a Rua da Bahia, ao Viaduto Santa Tereza (essa entrada é mantida constantemente fechada), ao Boulevard Arrudas, à Alameda Ezequiel Dias e à Av. Carandaí. Embora o cercamento se justifique por questões de segurança e de preservação e manutenção do patrimônio do

Parque, é possível observar que determinadas partes que antes se integravam de forma espontânea ao seu entorno e funcionavam como pequenas praças convidativas foram isoladas (FIG. 134).



FIGURA 134 – Área de permanência no Parque Municipal, isolada do passeio da Av. Afonso Pena pelo gradil
Fonte: Acervo particular do autor.

Nesse estudo, essas áreas foram classificadas como praças reversíveis, já abordadas anteriormente (P14B a P14J), pois através de remanejamentos e adaptações dos gradis seria possível reintegrá-las ao entorno imediato do parque, ainda que se mantivesse a condição de fechá-las ao público noturno. Outra possibilidade de maior integração de determinadas partes do parque à dinâmica da cidade seria o estabelecimento de recuos do gradil em determinados pontos estratégicos, de forma que, sem penalizar o patrimônio natural, fossem oferecidos à população locais de acolhimento, descanso, convívio e contemplação de acesso direto. Exemplificam essas considerações, algumas áreas contíguas ao gradil ao longo da Av. Afonso Pena e ao longo do Boulevard Arrudas, além das áreas contíguas às entradas que se abrem para a Praça da Independência, para o Baixio do Viaduto Santa Tereza, para a Alameda Ezequiel Dias e para a Av. Carandaí.

O Parque Municipal, pelas suas grandes dimensões e pela sua localização dentro da malha urbana, proporciona aos cidadãos uma série de percursos alternativos nos seus deslocamentos entre pontos da cidade. O fechamento

constante ou definitivo de alguns acessos (FIG. 135), por questões de custo e segurança, infelizmente diminui a permeabilidade da área, bloqueando percursos antes possíveis e transformando certos trechos do parque em áreas remotas, pouco freqüentadas. O resgate e o incentivo à utilização desses caminhos podem contribuir efetivamente para a qualidade das experiências estéticas vivenciadas pelas pessoas no cotidiano, advindas da percepção dos contrastes entre natureza e cidade.



a)



b)

FIGURA 135 – Acessos impedidos no Parque Municipal
a) Fechamento definitivo do acesso à Alameda Álvaro Celso
b) Fechamento constante do acesso ao baixio do Viaduto Santa Tereza
Fonte: Acervo particular do autor.

O Parque Rosinha Cadar (FIG. 136) trata-se de uma área de 6.730 m^2, ocupando aproximadamente meio quarteirão, o que lhe confere as características de uma praça local. É também cercado em toda a sua extensão, sendo que o acesso é impedido à noite e às segundas-feiras. Embora apresente boa infra-estrutura para o acolhimento, é freqüentado, predominantemente, por pessoas que moram ou trabalham nas proximidades, sendo que são realizados eventos culturais esporádicos que reúnem um maior número de pessoas, possibilitando a fruição de um espaço ambiental público de qualidade.



FIGURA 136 – Parque Rosinha Cadar, na SA-8 (Santo Agostinho)
Fonte: Acervo particular do autor.

5.3.11 Pontos de Conectividade (PCON)

A Av. do Contorno, que define o perímetro da zona urbana no plano original de Aarão Reis, denominada de ADC nesse estudo, marca também a distinção entre os padrões de urbanização adotados para essa zona e a zona suburbana, projetada para circundá-la, como pode ser observado na Planta Geral da Cidade de Minas (FIG. 137), na qual o sentido de representação do norte é oposto ao atualmente adotado pelas convenções cartográficas.

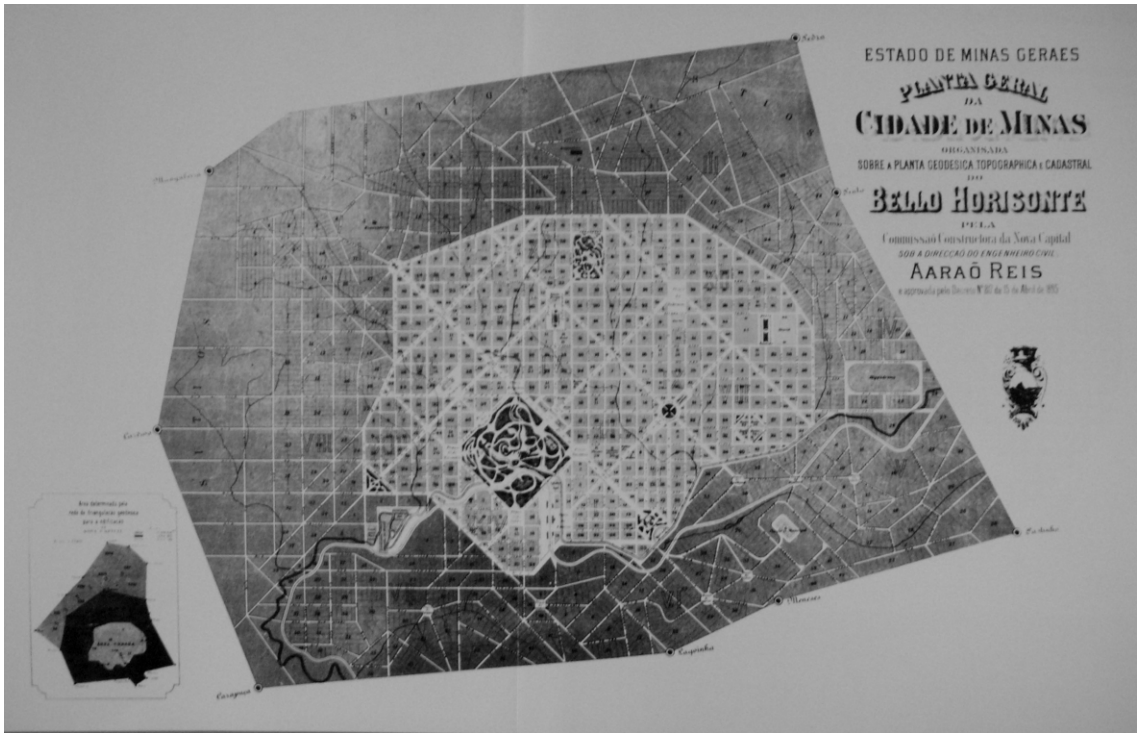


FIGURA 137 – Mapa Planta Geral da Cidade de Minas
Nota: Observa-se a distinção dos padrões de urbanização entre a zona urbana e suburbana.
Fonte: AUN, 2008, encarte.

O Ribeirão Arrudas define o limite norte de boa parte da zona urbana, sendo que a linha férrea foi implantada paralela ao seu curso, por razões topográficas. Esses dois elementos constituíram barreiras físicas que representaram dificuldades para a integração entre as áreas internas e externas à Av. do Contorno no trecho em ela margeia o ribeirão. A cisão estabelecida na ADC por essas barreiras físicas foi superada pela construção do Viaduto de Santa Tereza, inaugurado em 1929 (FIG. 138), e do Viaduto da Floresta, em 1931, os quais possibilitaram ligar, às demais áreas do Plano de Aarão Reis, as regiões

situadas na margem esquerda do ribeirão, correspondentes nessa pesquisa à SA-13 (Floresta) e a uma parte da SA-12 (Estação). Mais recentemente, na década de 1980, foi construído o viaduto da Av. Francisco Sales, que também desempenha essa função.



FIGURA 138 – Viaducto Avenida Tocantins
Nota: Viaduto Santa Tereza à época de sua inauguração.
Fonte: IFRANCE, [200-].

Além disso, as grandes avenidas propostas no plano original da cidade não se prolongavam na zona suburbana, o que contribuiu para a idéia de uma cidade "intra-muros", claramente diferenciada daquela que se constituiu para além dos limites da Av. do Contorno, onde a ocupação se pautou por uma certa espontaneidade em termos de padrões urbanísticos. Com o processo de crescimento da cidade, garantiu-se a continuidade de algumas dessas avenidas, sendo necessária, em alguns casos, a realização de obras civis que possibilitassem a transposição das barreiras físicas já citadas e também da própria Av. do Contorno, nos trechos em que, apesar dessas barreiras não existirem, a continuidade de vias de grande fluxo de veículos exigiu intervenções de grande porte.

No caso da transposição das barreiras físicas, as expansões resultaram no surgimento de uma série de viadutos sobre o Ribeirão Arrudas e a linha férrea, paralela à qual foi implantada, na década de 1980, a primeira linha do trem metropolitano de Belo Horizonte, o chamado metrô de superfície. O exemplo

mais significativo é o complexo de viadutos e túneis na região da Lagoinha, área imediatamente vizinha à ADC, na altura da SA-11 (Rodoviária), que permite a ligação das avenidas Afonso Pena, Olegário Maciel e Contorno com três grandes avenidas existentes ao norte, ou seja, as avenidas Pedro II, Antônio Carlos e Cristiano Machado (FIG. 139 e 140).



FIGURA 139 – Complexo Viário da Lagoinha
Nota: Ao centro, o edifício da Rodoviária e a Estação Lagoinha do metrô.
Fonte: WIKIMAPIA, [200-].



a) b)

FIGURA 140 – Detalhes da via férrea e da linha do metrô de superfície em limites da ADC
a) Vista a partir da Estação Carlos Prates do metrô, no limite com a SA-9 (Barro Preto)
b) Vista a partir da passarela de pedestres que liga a Rua da Bahia à Rua Januária. À direita a Casa do Conde de Santa Marinha, na SA-12 (Estação)
Fonte: Acervo particular do autor.

É curioso assinalar o caso da Av. Bias Fortes, cujo prolongamento para além da ADC se deu através da construção do Elevado Castelo Branco, que margeia uma área de topografia íngreme, no topo da qual há uma pequena praça localizada no que seria o final pretendido para a avenida, no cruzamento com a Rua Peçanha, dentro do Bairro Carlos Prates (FIG. 141 e 142). Embora não haja continuidade da Av. Bias Fortes até esse local por impedimentos topográficos, uma vez que a praça situa-se em área muito elevada em relação ao *grade* da avenida, há um caminho íngreme usado por pedestres, que oferece pouca segurança, mas que estabelece uma ligação direta entre essa praça e o Elevado Castelo Branco, através do qual é possível acessar a ADC.



a)


b)


c)

FIGURA 141 – Local previsto para ser o final da Av. Bias Fortes
a) Placas indicativas com os nomes das duas vias públicas que se encontram no local
b) Vista parcial da praça existente. Ao fundo, edificações da ADC
c) Eixo da Av. Bias Fortes, visto da mesma praça
Fonte: Acervo particular do autor.


a)


b)

FIGURA 142 – Elevado Castelo Branco
a) Prolongamento da Av. Bias Fortes visto a partir da Av. do Contorno
b) Vista dos edifícios da ADC com o viaduto em primeiro plano
Fonte: Acervo particular do autor.

Em dois locais da Av. do Contorno, embora não existissem barreiras físicas entre a ADC e as áreas vizinhas, foram construídas trincheiras para garantir a fluidez do tráfego de veículos. Essas trincheiras foram construídas no encontro da Av. do Contorno com Rua Rio Grande do Norte e Av. Nossa Senhora do Carmo, na SA-6 (Savassi) e no encontro da Av. do Contorno com as avenidas Álvares Cabral e Raja Gabaglia, na SA-8 (Santo Agostinho). A travessia de pedestres nas áreas vizinhas à trincheira da Savassi se faz sem a presença de passarelas. Já para a travessia da Av. do Contorno nas proximidades da trincheira situada no Santo Agostinho, foram construídas duas passarelas, como mostra a FIG. 143.


a)

b)

FIGURA 143 – Passarelas na região da trincheira situada no Santo Agostinho, sobre a Av. do Contorno
a) Conexão entre as ruas Coelho de Souza e Sinval de Sá
b) Conexão entre as ruas Ouro Preto e Cônego Rocha Franco
Fonte: Acervo particular do autor.

Tantos os viadutos como as passarelas de pedestres são importantes para reduzir a descontinuidade do tecido urbano entre a ADC e as áreas vizinhas. Por serem fundamentais ao deslocamento das pessoas, essas estruturas foram classificadas, nesse estudo, como pontos de conectividade (PCON), uma vez que funcionam como pontos de integração e conexão de áreas fragmentadas ou isoladas por elementos urbanos. Algumas passarelas permitem o acesso às estações do metrô de superfície. Garantir acessos seguros entre diversas regiões da cidade, sobretudo para aqueles que se deslocam a pé, contribui para diminuir a segregação dos espaços da cidade. A FIG. 144 mostra esquematicamente os principais locais onde foi necessária a realização de obras civis para superar as barreiras físicas representadas pelo Ribeirão Arrudas e pelas linhas ferroviária e metroviária, e também para garantir maior permeabilidade entre as áreas internas e externas à Av. do Contorno.

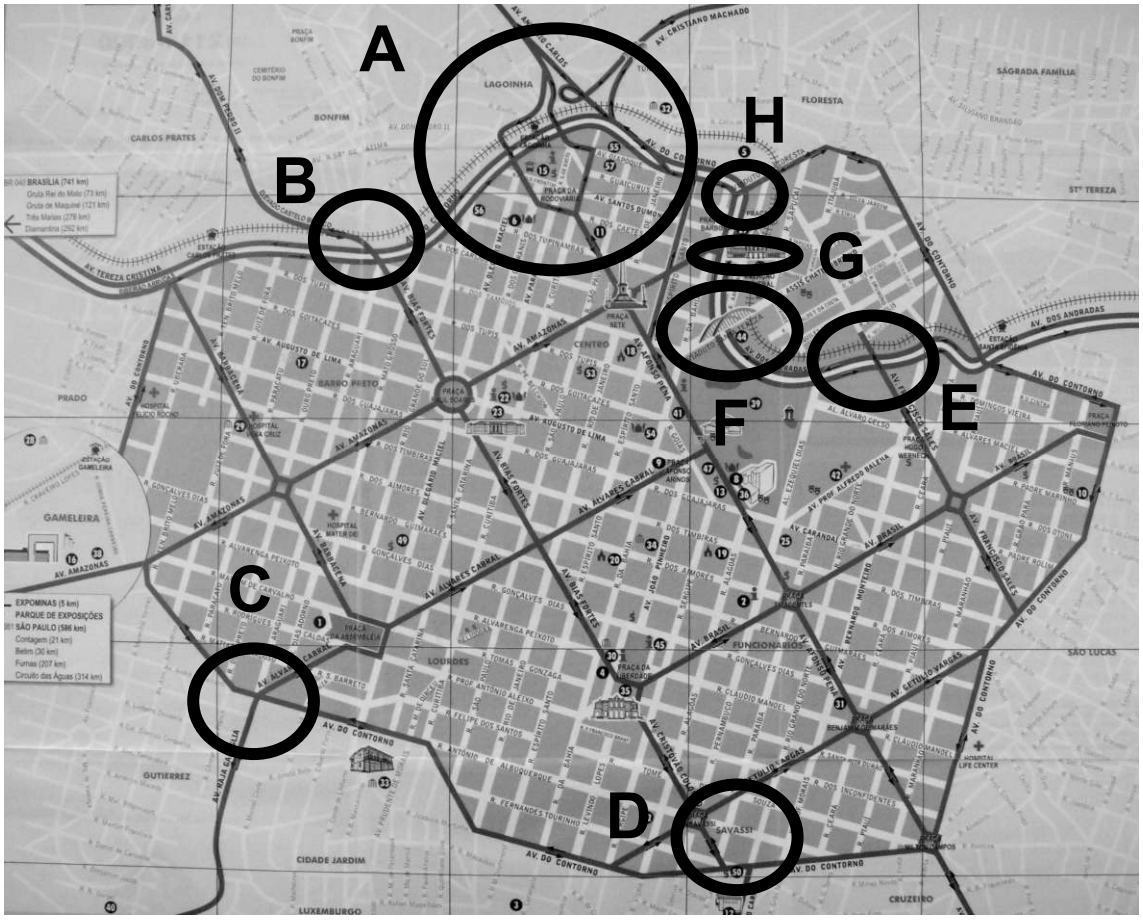


FIGURA 144 – Principais locais onde foram realizadas obras civis de conexão na ADC
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

Na FIG. 8, acima, estão indicados os locais onde se situam o Complexo Viário da Lagoinha (A), o elevado Castelo Branco (B), a trincheira da Av. do Contorno sob o encontro das avenidas Álvares Cabral e Raja Gabaglia (C), a trincheira da Rua Rio Grande do Norte sob o encontro das avenidas Nossa Senhora do Carmo e Contorno (D), o viaduto da Av. Francisco Sales (E), o viaduto Santa Tereza (F), o túnel de pedestres sob a linha férrea (G) e o viaduto da Floresta (H). As passarelas existentes nesses locais e em outros da ADC, assim como os viadutos dotados de espaço reservado ao deslocamento de pedestres, além da necessária função que desempenham, integram a paisagem urbana e possibilitam experiências diferenciadas aos que transitam por essas estruturas, permitindo visões panorâmicas de vários trechos da cidade (FIG. 145, 146 e 147).


a)


b)

FIGURA 145 – Passarela de pedestres sobre o Complexo Viário da Lagoinha
a) Inserção no contexto
b) Plataforma de travessia
Fonte: Acervo particular do autor.



FIGURA 146 – Silhueta da ADC, vista do viaduto da Av. Francisco Sales
Fonte: Acervo particular do autor.



a)



d)



c)

FIGURA 147 – Pontos de conectividade entre a ADC e áreas vizinhas
a) Entre as ruas Rio de Janeiro e Varginha (SA-12)
b) Entre a as ruas da Bahia e Januária (SA-12)
c) Entre a Av. Barbacena e a Estação Carlos Prates do metrô (SA-9)
Fonte: Acervo particular do autor.

Também desempenham um papel fundamental para a continuidade e segurança dos percursos realizados pelo cidadão no tecido urbano as ações empreendidas no sentido de dotar os espaços públicos de condições adequadas para a circulação das pessoas. Na ADC, objeto dessa pesquisa, podem ser observadas várias intervenções que têm promovido melhores condições de mobilidade para os pedestres, embora o poder público ainda não tenha conseguido implantar uma malha contínua e integrada de calçadas e de pontos de travessia devidamente dotada dos equipamentos urbanos fundamentais aos deslocamentos a pé, principalmente no que diz respeito às condições de acessibilidade universal indispensáveis aos portadores de necessidades especiais. O padrão que tem sido adotado pela municipalidade para dotar as calçadas da ADC de condições adequadas à mobilidade urbana dos pedestres prevê rebaixamentos nos pontos de travessia e a instalação de piso podotátil, necessário ao deslocamento dos portadores de limitações visuais, combinado com áreas pavimentadas em concreto e em calçada portuguesa, essa última já tradicionalmente presente na composição estética de muitos passeios e praças por toda a cidade (FIG. 148).


a)


b)

FIGURA 148 – Tratamento padronizado de calçadas na ADC
a) Implantação na Av. João Pinheiro, na SA-1 (Centro Antigo)
b) Calçada reformada da Rua Tupis, na SA-2 (Centro Alto)
Fonte: Acervo particular do autor.

A descontinuidade das condições adequadas aos deslocamentos ainda predomina na maioria dos espaços da ADC, sendo possível observar inúmeras situações que expõem os pedestres a riscos, seja pela execução ainda incompleta das intervenções necessárias, seja pelo desrespeito a normas básicas estabelecidas pela legislação municipal, muitas delas infundadamente justificadas pelas condições topográficas das calçadas da cidade (FIG. 149).



a) b)

FIGURA 149 – Descontinuidades de condições adequadas de mobilidade em calçadas
a) Rebaixo existente em apenas uma das extremidades da faixa de pedestres na Rua São Paulo, na SA-7 (Lourdes)
b) Degraus na calçada da Rua Felipe do Santos, também na SA-7
Fonte: Acervo particular do autor.

Em determinados pontos da ADC, as próprias características do traçado urbano contribuem para aumentar os riscos a que os pedestres estão sujeitos nas travessias, uma vez que a confluência de várias vias resulta em cruzamentos complexos, com diversas opções de circulação para os veículos, mas com limitações impostas aos pedestres. Muitas vezes, as faixas seguras destinadas às travessias exigem grandes deslocamentos dos transeuntes que optam por cruzar as vias em áreas não sinalizadas, mas de caminho mais curto. Além disso, a falta de sincronização dos tempos de semáforos para pedestres exige longas esperas para a conclusão das travessias, privilegiando a circulação de veículos. O grande aumento no número de motocicletas que

trafegam pela cidade aumentou os riscos para os pedestres, posto que esse tipo de veículo atinge rapidamente altas velocidades nas arrancadas, interceptando transeuntes que estão concluindo travessias, às vezes em faixas de segurança distantes do ponto de onde partem as motocicletas. Podem ser observados, também, cruzamentos de grandes vias que não apresentam qualquer sinalização para os pedestres (FIG. 150). A implantação de medidas que garantam a continuidade adequada aos deslocamentos a pé é fundamental para a segurança e integridade física daqueles que circulam pela cidade.



FIGURA 150 – Inexistência de sinalização para a travessia de pedestres na confluência da Av. do Contorno com as ruas Rio de Janeiro, Coletor Celso Werneck e Joaquim Murtinho, no limite da SA-7 (Lourdes)
Fonte: Acervo particular do autor.

No processo de requalificação urbana de determinados locais da ADC têm sido implantadas deflexões verticais com piso intertravado nos pontos de travessia e em algumas rotatórias (FIG. 151), procurando harmonizar a circulação de pedestres e veículos automotores na intenção de reduzir índices de acidentes, principalmente de atropelamentos. Esses equipamentos também podem ser chamados de pontos de conectividade. Dentre as intervenções dessa natureza, pode-se destacar as que foram realizadas nas proximidades do Shopping Cidade (FIG. 152) e nas imediações do Mercado Central (FIG. 153), na SA-2

(Centro Alto), além daquelas realizadas para garantir o acesso com segurança à Praça Raul Soares, por ocasião de sua recente recuperação (FIG. 154).



FIGURA 151 – Rotatória com piso intertravado no cruzamento das ruas Bernardo Guimarães e Paraíba, na SA-6 (Savassi)
Fonte: Acervo particular do autor.



FIGURA 152 – Trecho com piso intertravado na Rua Rio de Janeiro que integra os espaços requalificados no entorno do Shopping Cidade, na SA-2 (Centro Alto)
Fonte: Acervo particular do autor.


a)


b)

FIGURA 153 – Requalificação das imediações do Mercado Central (a e b), na SA-2 (Centro Alto)
Fonte: Acervo particular do autor.



FIGURA 154 – Ponto de travessia segura na Praça Raul Soares
Fonte: Acervo particular do autor.

5.3.12 Considerações finais sobre a pesquisa de campo

A pesquisa de campo procurou organizar e classificar uma série de espaços de permanência e de suporte aos deslocamentos dos indivíduos no espaço público de Belo Horizonte, no sentido de possibilitar uma leitura sistematizada de suas características gerais e do potencial que eles encerram quanto ao acolhimento do cidadão, o que é essencial para fundamentar uma vivência qualificada na cidade e, portanto, para a promoção do bem comum. As categorias de classificação propostas para esses espaços não são estanques, havendo uma interpenetração de características entre algumas delas.

Ao apontar situações de não adequação de vários dos espaços abordados ao uso e à fruição dos mesmos pela população em geral, procurou-se chamar a atenção para a importância dos componentes materiais e imateriais da vida urbana, enfatizando-se os reflexos que a percepção desses elementos por parte do cidadão tem para a dimensão pública da cidade como um todo. Tanto a adequação física dos espaços quanto a promoção da freqüência a esses locais, valorizando-os através da realização de eventos públicos e abertos, certamente contribuem para incluir o sujeito nas dinâmicas cotidianas, processo fundamental para o seu aprimoramento como cidadão.

A situação observada no conjunto de imagens da FIG. 155 revela, por exemplo, como os vazios de uma esquina residual na SA-5, Funcionários, acabam concorrendo para uma constrangedora inospitalidade para com os que procuram fruir de determinados espaços disponíveis no tecido urbano para esse tipo de prática, mas que não são dotados de equipamentos mínimos que poderiam configurar lugares de pausa e encontro. Por outro lado, a FIG. 156 demonstra como a arte exposta em praça pública pode ser um poderoso instrumento de congregação e de promoção humana, desempenhando um papel exemplar no tocante aos processos de inclusão daqueles que compõem o corpo social da cidade e que, portanto, têm direito a ela. Trata-se, nesse caso específico, da visitação empreendida por um grupo de deficientes visuais a uma exposição de réplicas de esculturas gregas que teve lugar na Praça da Liberdade em 2007.



a) b) c) d)

FIGURA 155 – Seqüência de imagens que revelam o caráter inóspito de uma esquina residual na SA-5, desprovida de equipamentos urbanos (a; b; c; d)
Fonte: Acervo particular do autor.



FIGURA 156 – [Visitação de um grupo de deficientes visuais a exposição realizada na Praça da Liberdade em 2007]
Fonte: JÚNIOR, 2007.

Nota-se, na FIG. 156 acima, a réplica da Vitória da Samotrácia, dentre outras provenientes da França e autenticadas pela *Réunion des Musées Nationaux*,

coordenadora dos museus franceses desde 1895 [3]. Ao término da exposição, essa réplica foi doada pela iniciativa privada à cidade de Belo Horizonte e se encontra atualmente no Parque Municipal, como já citado anteriormente nesse estudo.

Belo Horizonte tem abrigado em seus espaços públicos uma série de manifestações artísticas temporárias, principalmente na área da música, do teatro e da dança. No tocante às artes plásticas, apesar do expressivo movimento de atualização artística desencadeado por Alberto da Veiga Guignard a partir da década de 1940, quando o artista veio para a cidade "a convite do então prefeito Juscelino Kubitschek com a missão de criar uma escola de arte" (CUNHA, 1997, p. 2), não há um número expressivo de obras de arte contemporânea, ou mesmo moderna, nas áreas públicas da ADC. Destacam-se a escultura de Franz Weissmann (FIG. 104), artista convidado por Guignard para participar da constituição da referida escola, e as esculturas de artistas formados por Guignard, como Amílcar de Castro (FIG. 119) e Mary Vieira (FIG 105). Além dessas obras, há também esculturas de Jorge dos Anjos, como o "Monumento a Zumbi – Liberdade e Resistência" (FIG. 157),



FIGURA 157 – Escultura de Jorge dos Anjos
Fonte: Acervo particular do autor.

[3] MINAS GERAIS, [200-].

próximo à Praça Floriano Peixoto, e de Leo Santana, esse último autor de bronzes de personalidades artísticas e políticas, os quais estão instalados em locais vinculados de alguma forma à vida ou à atuação, em Belo Horizonte, de cada um dos representados. Algumas dessas esculturas já foram apresentadas ao longo desse estudo. A FIG. 158 mostra duas esculturas do artista, na Praça Alberto Deodato, representando um encontro casual dos escritores mineiros Carlos Drummond de Andrade e Pedro Nava em local próximo à Rua da Bahia, lugar habitualmente freqüentado por eles. A escultura de Pedro Nava foi duas vezes mutilada depois de sua instalação, com a amputação da mão esquerda, que porta um livro, mas foi restaurada após as agressões.

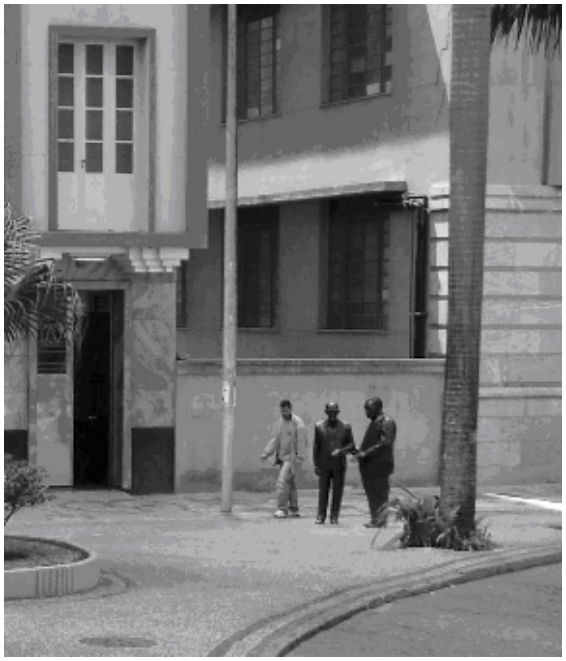


FIGURA 158 – Esculturas na Praça
Alberto Deodato
Fonte: Acervo particular do autor.

No Parque Municipal encontra-se o bronze “Homenagem à Mãe Mineira” (FIG. 159), de autoria de Lélio Coluccini, e, mais recentemente, ali se instalou a réplica da Vitória da Samotrácia, como citado anteriormente. A Praça Milton Campos conta com um bronze de autoria de Alfredo Cheschiatti, que representa o político mineiro que dá nome ao logradouro. O mártir da Inconfidência Mineira, Tiradentes, está representado na praça que leva seu nome em uma escultura de grandes proporções de autoria de Antônio Van Der Wiel, encerrando grande carga simbólica (FIG. 160).



FIGURA 159 – “Homenagem à Mãe Mineira”, no Parque Municipal. Ao fundo, a réplica da Vitória da Samotrácia
Fonte: Acervo particular do autor.



FIGURA 160 – “Monumento a Tiradentes”, na praça de mesmo nome
Fonte: Acervo particular do autor.

Outra escultura de Tiradentes, bem menor que a citada acima e situando-se em local de pouca visibilidade, pode ser observada na Praça José Mendes

Júnior, sendo que aí ele é representado com os trajes de alferes, posto que ocupava na hierarquia militar à época do movimento inconfidente. Essa escultura é uma homenagem da Polícia Militar de Minas Gerais, uma vez que ele é o patrono da instituição (FIG. 161).



FIGURA 161 – Escultura do Alferes Joaquim José da Silva Xavier, o Tiradentes, na Praça José Mendes Júnior
Fonte: Acervo particular do autor.

Talvez um dos monumentos históricos mais expressivos da cidade seja o "Monumento à Terra Mineira", do artista italiano Giulio Starace, inaugurado em 1930 na Praça da Estação, com a presença do então presidente do estado de Minas Gerais, Antônio Carlos Ribeiro de Andrada [4] (FIG. 162). O monumento ocupa lugar de destaque no lado da praça justaposto ao MAO, integrando um conjunto simétrico em relação ao prédio do museu, enfatizado pelas fontes instaladas no processo de requalificação urbana do lugar. Nos quatro lados de sua base, encontram-se painéis em bronze, com narrativas alusivas aos bandeirantes e à Inconfidência Mineira (FIG. 163).

[4] MUSEU DE ARTES & OFÍCIOS, [200-a].


a)


b)

FIGURA 162 – “Monumento à Terra Mineira”, na Praça da Estação
a) Postal com o Monumento à Civilização Mineira
Fonte: MUSEU DE ARTES & OFÍCIOS, [200-b].
b) O monumento com o prédio do MAO ao fundo
Fonte: Acervo particular do autor.

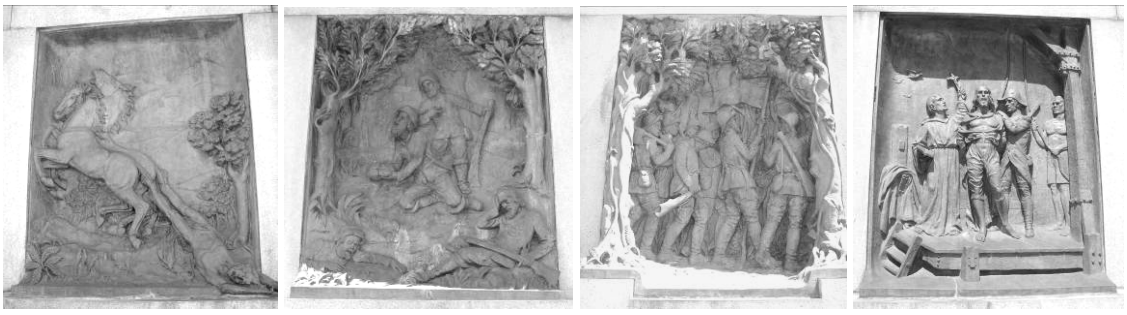


FIGURA 163 – Painéis em bronze na base do “Monumento à Terra Mineira”
Fonte: Acervo particular do autor.

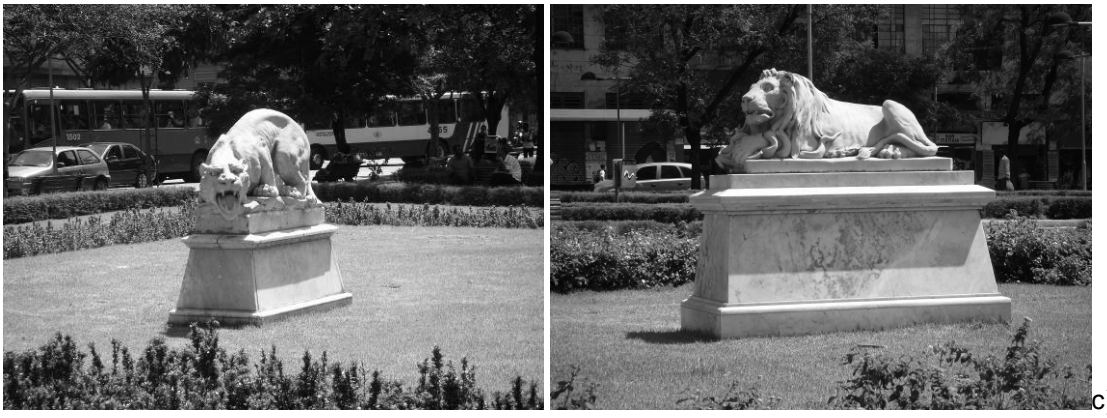
Dentre os elementos escultóricos de inspiração neoclássica que datam dos primeiros anos da cidade, destacam-se aqueles que integram fontes de algumas praças, como as existentes na Praça da Estação, no lado compreendido entre a Rua da Bahia e o Boulevard Arrudas. Aí podem ainda ser observadas várias esculturas da época da implantação da praça, em bom estado de conservação (FIG. 164).



a)



b)



c)

FIGURA 164 – Esculturas existentes na Praça da Estação
a) Na composição de uma das fontes
b) Representando as quatro estações do ano
c) Outros elementos distribuídos pelos jardins
Fonte: Acervo particular do autor.

Na Praça da Liberdade, em duas das fontes que ali se encontram, é também possível observar elementos escultóricos semelhantes (FIG. 165).


a)


b)

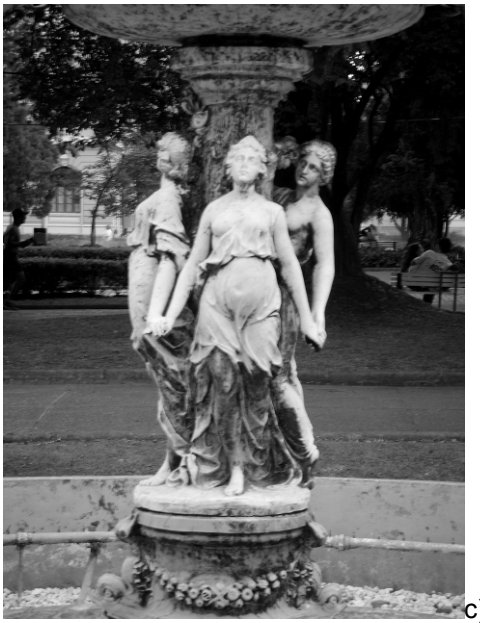

c)

FIGURA 165 – Elementos escultóricos em fontes na Praça da Liberdade (a; b; c)
Fonte: Acervo particular do autor.

Várias esculturas dessa natureza já sofreram agressões e mutilações, sendo que a escultura “Outono”, que antes integrava o paisagismo original da Praça da Estação, desapareceu da Praça Afonso Arinos em 2001, depois que foi transferida para esse logradouro público[5], sendo encontrada em 2005 em um depósito da Prefeitura. Atualmente é possível observar dois pedestais vazios em meio aos jardins dessa praça, um dos quais lhe servia de suporte. (FIG. 166).

[5] MUSEU DE ARTES & OFÍCIOS, [200-c].



a) b)

FIGURA 166 – Pedestais desprovidos de esculturas na Praça Afonso Arinos (a; b)
Fonte: Acervo particular do autor.

Agressões de toda natureza podem ser observadas em vários monumentos, esculturas e outros elementos escultóricos públicos, sobretudo nos diversos bustos de personalidades históricas, principalmente políticos, que constituem a maioria dos elementos artísticos tridimensionais presentes na ADC. Além de serem alvo de pichações, grande parte deles não apresenta mais as placas originais em bronze com referências às homenagens prestadas, fato que suprime informações de interesse histórico no tecido urbano (FIG. 167).



a) b)

FIGURA 167 – Agressões a elementos escultóricos públicos
a) Pichações em busto existente na Praça Mazendoff
b) Placa referencial arrancada de pedestal na Av. João Pinheiro
Fonte: Acervo particular do autor.

Os monumentos, apesar de expostos a todo tipo de agressão, inclusive descaracterizações irreversíveis, contam parte da história da cidade e são referências simbólicas importantes para a coletividade, como os exemplificados na FIG. 168, dentre vários outros observados em bom estado de conservação, principalmente em locais que passaram por processos de recuperação de suas qualidades urbanísticas.



a) b) c) d)

FIGURA 168 – Elementos artísticos tridimensionais bem conservados
a) Busto de Pedro II, na Praça da Liberdade
b) Busto de Annita Garibaldi, no Parque Municipal
c) Monolito em canteiro central da Av. Álvares Cabral
d) Monumento a Rômulo Paes (P12), na mesma avenida
Fonte: Acervo particular do autor.

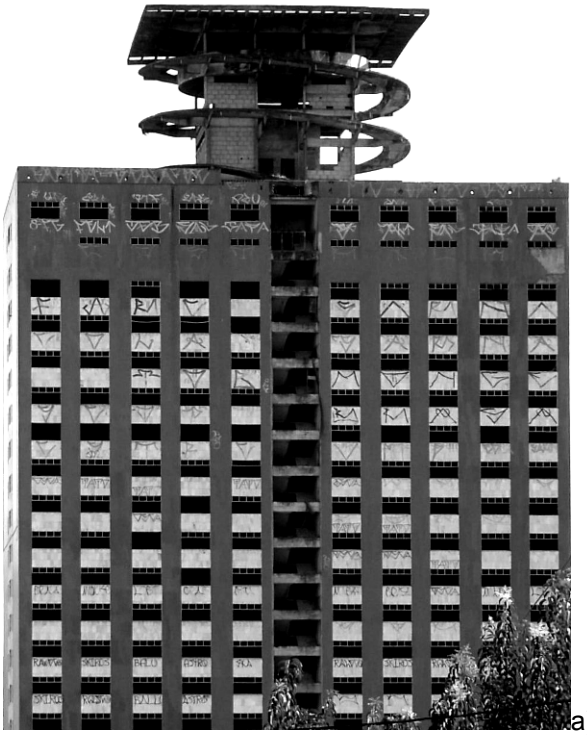
Embora o vandalismo, como ação intencional, seja um fenômeno de raízes complexas e, além disso, amplamente verificável no espaço e no tempo, podendo ser desencadeado por questões de natureza sócio-político-econômica, ele fere o direito da maioria e, portanto, vai contra a noção de bem comum. Intervenções constantes do poder público, no sentido de preservar materialmente o patrimônio urbano e também de promover e estimular campanhas educativas são fundamentais para impedir a instalação de um círculo vicioso em que o descuido com áreas públicas acaba incentivando novas ações depredatórias. O “Pirulito” da Praça Sete (FIG. 169), monumento de grande valor simbólico e histórico, referência afetiva para a maioria dos belo-horizontinos, é alvo constante da ação de pichadores, embora seja, por outro lado, objeto de freqüente manutenção de suas características originais.



FIGURA 169 – “Pirulito” da Praça Sete, alvo de pichadores
Fonte: Acervo particular do autor.

Há que se considerar também que, enquanto inscrições urbanas, as pichações integram o espaço visual da cidade, constituindo-se como elemento estético que transcende o local e legitimando-se como uma espécie de linguagem cifrada comum às grandes cidades e metrópoles da contemporaneidade. Essas inscrições, em contraposição à profusão legalmente aceita de imagens

publicitárias que invadem os espaços urbanos, valem-se da clandestinidade para instaurar uma espécie de demarcação de territórios em meio aos espaços excludentes da cidade, vista como domínio exclusivo do capital. Isso lhes confere um conteúdo crítico às normas vigentes, traduzidos pelas características estéticas que lhes são próprias, as quais não passam despercebidas pelos que transitam pela cidade.



a)



b)



c)

FIGURA 170 – Inscrições urbanas na paisagem da cidade
a) Em toda a extensão da fachada de um edifício inacabado no Boulevard Arrudas
b) Na rampa de acesso à passarela sobre a linha férrea, entre as ruas da Bahia e Januária
c) Sobre azulejos originais que revestem as paredes do acesso ao túnel de pedestres sob a linha férrea, na Praça da Estação
Fonte: Acervo particular do autor.

Em outra vertente dessas interferências gráficas que compõem a estética urbana, fazendo da dimensão física da cidade suporte para instauração de novas visualidades, inúmeras manifestações de arte *graffiti* e colagens (*stickers*) podem ser observadas. Em 2008 foi realizada a I Bienal Internacional de Graffiti de Belo Horizonte, que promoveu, na Serraria Souza Pinto, exposições e debates em torno dessas intervenções nos espaços das cidades. A irreverência e a qualidade das imagens que ocupam espaços percorridos cotidianamente pelos cidadãos acabam desencadeando experiências estéticas através da presença direta desse tipo de arte nos espaços públicos, o que também a torna alvo de uma série de polêmicas em torno das interferências que ela realiza sobre os elementos urbanos (FIG. 171 a 173).


a)


b)


c)


d)

FIGURA 171 – Arte *graffiti* em diversos espaços da cidade
a) Av. Álvares Cabral
b); c) Muros internos da Casa do Conde
d) Av. Assis Chateaubriand
Fonte: Acervo particular do autor.


a)


b)


c)


d)


e)


f)

FIGURA 172 – Arte *graffiti* e *stickers* em diversos espaços da cidade
a) Av. do Contorno
b) Rua da Bahia
c) Esquina de ruas Timbiras e Rio Grande do Norte (*stickers*)
d) Baixio do Viaduto da Floresta
e) Esquina de ruas Bernardo Guimarães e Paracatu
f) Av. do Contorno
Fonte: Acervo particular do autor.

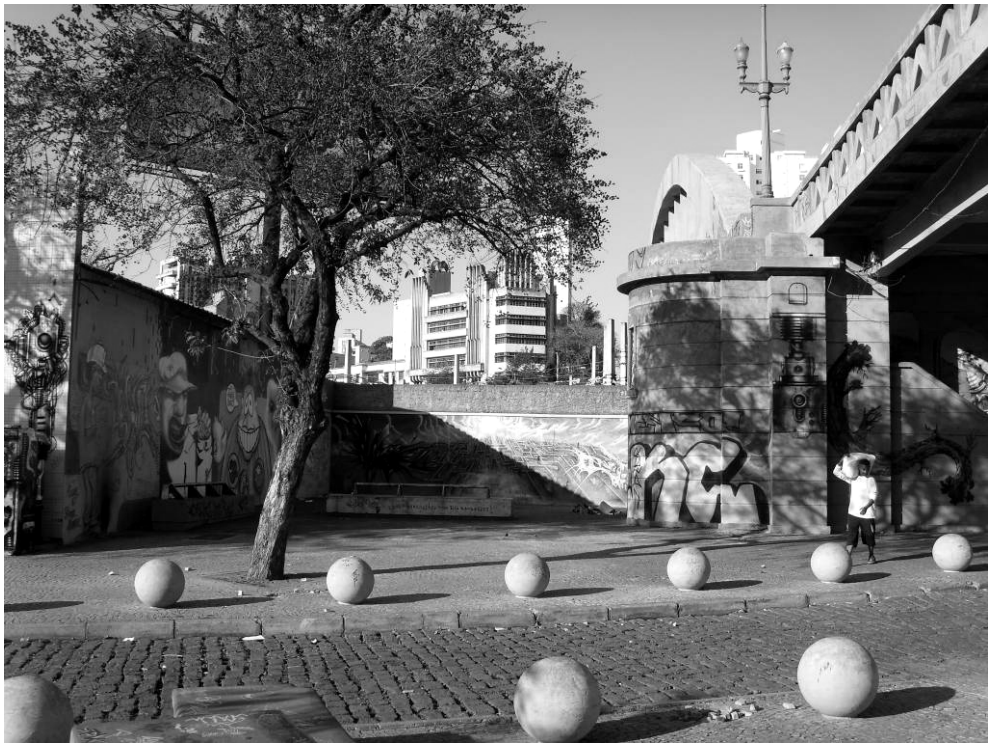


FIGURA 173 – Arte *graffiti* no baixio do Viaduto Santa Tereza
Fonte: Acervo particular do autor.

Como nesse estudo foi destacada a importância do andar pela cidade como processo que não só estimula uma série de experiências estéticas, mas que também contribui para a apropriação dos espaços públicos por parte do cidadão, é importante ressaltar que, nos diversos percursos empreendidos na ADC, foi possível constatar um ainda elevado número de interseções de vias públicas onde as condições de travessia oferecidas aos pedestres lhes são extremamente desfavoráveis. Isso se deve tanto pela ineficácia, em muitos locais, das medidas ordenadoras e conciliadoras de fluxos implementadas pelos órgãos competentes, quanto pela pura e simples inexistência de sinalização apropriada em vários cruzamentos. É fundamental dar a devida atenção aos deslocamentos dos pedestres, uma vez que esses deslocamentos constituem um fluxo essencial à qualidade dos espaços públicos.

O direito de andar pela cidade, no sentido amplo e includente do termo, deve ser garantido ao cidadão e, para tanto, a convivência equilibrada de pedestres e veículos automotores deve ser objeto não apenas de medidas técnicas, mas também de campanhas educativas. Como a velocidade de toda sorte de veículos se impôs definitiva e agressivamente ao passo a passo da escala

humana, as situações humilhantes a que são submetidos os pedestres de todas as idades nas travessias de vias públicas necessárias à continuidade de seus percursos revelam uma profunda desconsideração das normas que promovem o bem comum.

É indispensável que o cidadão, na condição de pedestre, não se exponha a riscos desnecessários, mas, por ser a parte mais frágil nos intensos fluxos urbanos, fica à mercê dos constantes abusos cometidos pelos condutores de veículos. Desrespeito às faixas de retenção, aos tempos dos sinais de trânsito, ao direito que as pessoas têm de completar travessias iniciadas, à proibição do estacionamento sobre as calçadas são apenas alguns dos inúmeros exemplos de desprezo pela mobilidade dos pedestres, a qual, por sua vez, é essencial a uma vivência qualificada no espaço público. Embora a questão da mobilidade seja apenas um dos vários fatores que concorrem para a sustentação de um bem comum a todos que convivem na cidade, é necessário que todos os aspectos sejam devidamente considerados para que esse espaço público se constitua como lugar onde a vida vale a pena ser vivida, onde os tempos mudam, mas também permanecem, onde as diferenças se materializam, mas também se diluem, onde o singular deve promover o plural.

Dentre as inúmeras praças que esse estudo abordou na pesquisa de campo, o nome de uma delas remete à triste realidade instaurada pela difícil convivência entre pedestres e veículos nas vias públicas de Belo Horizonte. Trata-se da Praça José Miguel Arges, praça residual localizada no cruzamento das avenidas Amazonas e Barbacena com as ruas Ouro Preto e Bernardo Guimarães, na SA-9 (Barro Preto), no limite com a SA-8 (Santo Agostinho). A razão da toponímia, segundo o Dicionário Toponímico de Belo Horizonte, é a seguinte:

> O nome, como diz o decreto de batismo, é uma homenagem a uma criança chamada José Miguel Arges, apelidada “Zuza”, que morreu atropelada na Avenida Amazonas, próximo ao local da praça, em 29 de fevereiro de 1964 (GOMES, 2008, p. 169).

Através do exercício teórico e da pesquisa de campo empreendidos nesse estudo, que tecem considerações a respeito do entrelaçamento de questões estéticas e éticas no espaço público, procurou-se contribuir efetivamente, por meio da sugestão de algumas propostas exeqüíveis, para a inserção qualitativa do sujeito nesse espaço. Considerando-se que esse sujeito também funda sua auto-estima, enquanto cidadão, no sentimento de pertença que desenvolve em relação à cidade em que vive, a valorização dos elementos que constituem a dimensão física e simbólica dos lugares é fundamental que esse sentimento se afirme.

A pesquisa realizada permite propor abordagens semelhantes que tenham como objeto específico de estudo outros elementos que integram a dinâmica da vida urbana, estendendo as reflexões para os espaços além da Av. do Contorno e possibilitando a expansão dos esquemas propostos para leitura e compreensão da articulação dos espaços de Belo Horizonte (FIG. 174), no sentido da promoção do bem comum e do bem estar do cidadão.

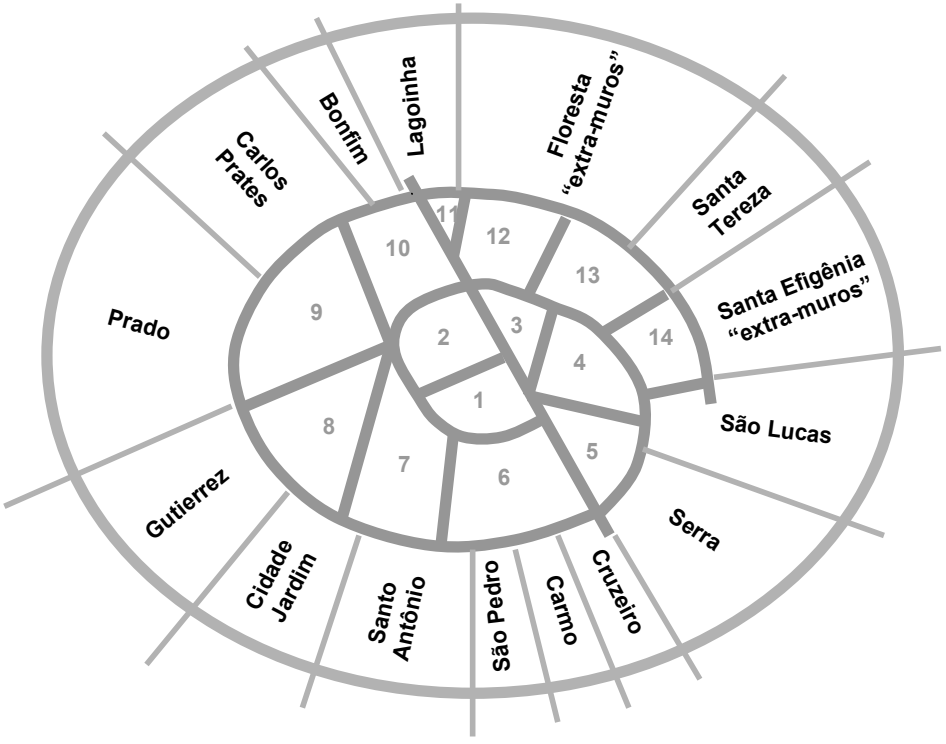


FIGURA 174 – Conjunto de bairros imediatamente externos à ADC, integrando a expansão de esquemas de leitura e compreensão dos espaços de Belo Horizonte
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

6 CONCLUSÃO

A hipótese defendida nesse estudo foi a de que a cidade, quando experimentada esteticamente, pode propiciar ao sujeito condições para o seu aprimoramento como cidadão.

As considerações a respeito da estética, da ética e dos elementos envolvidos no processo de experimentação estética da cidade, assim como as relativas aos processos de transformação e à dimensão pública do espaço urbano, sustentadas por diversos autores a que esse estudo recorreu, permitiram evidenciar as questões de natureza ética que a experiência estética pode desencadear.

Dessa forma, o caminho teórico empreendido possibilitou verificar certos desdobramentos éticos da experiência estética na cidade, uma vez que, ao influir nos padrões segundo os quais o sujeito se relaciona com o mundo, esse tipo de experiência contribui para desencadear novos modos de sentir e pensar, servindo de apoio à experiência moral.

Quando a cidade ou elementos que compõem a paisagem urbana são tomados como objeto de experiências estéticas, as metáforas e os símbolos percebidos pelo sujeito propiciam condições para o surgimento de um sentido de permanência e identidade, fundamentais para a apropriação coletiva do espaço e do tempo vividos e, portanto, para que esse sujeito se reconheça e se aprimore enquanto cidadão, através das relações que ele estabelece com o outro no espaço público, o que também revela uma dimensão ética das experiências de natureza estética.

As considerações sobre os processos de conformação e transformação de inúmeros espaços observados na área definida como universo de estudo, ou seja, a área interna à Av. do Contorno (ADC), assim como as experiências vivenciadas nos percursos empreendidos, postura característica do urbanista errante, possibilitaram uma leitura das peculiaridades de vários lugares da cidade e da forma como os cidadãos se relacionam ou não com eles.

Nesse sentido a pesquisa de campo realizada procurou apontar certas potencialidades não efetivadas ou mesmo negadas no processo de conformação do espaço urbanístico de Belo Horizonte. Através do levantamento e da classificação de uma série de espaços, tanto de permanência (praças de características diversas e espaços similares) quanto de suporte a deslocamentos (percursos propostos) na ADC, foi possível observar uma série de vacuidades e desconexões no tecido urbano.

Foi também possível observar que o tratamento qualitativo dado a esses espaços influi sensivelmente na maneira como os cidadãos os percebem e deles se apropriam. Muitas das vacuidades observadas, por exemplo, têm origem na ausência completa ou na insuficiência de equipamentos urbanos de suporte à permanência de pessoas, assim como de um tratamento paisagístico-ambiental adequado, o que leva a um não aproveitamento das potencialidades de muitos desses locais quanto à sua vocação pública.

Os espaços abordados na pesquisa de campo encerram um enorme potencial no que diz respeito ao acolhimento do cidadão e também á possibilidade do estabelecimento de articulações e conexões que incentivem percursos pela cidade. Intervenções de pequeno a médio porte que promovam as qualidades de locais atualmente subutilizados, através do *design* e do paisagismo urbano e, mesmo, da inserção da arte pública, podem contribuir significativamente para o incremento da sociabilidade urbana. Através de ações dessa natureza, é possível revelar lugares que podem valorizar a dimensão pública dos espaços da cidade, reduzindo o efeito excludente que a desconsideração dessas potencialidades encerra.

Por outro lado, é importante ressaltar o contraponto positivo estabelecido pelas dinâmicas observadas no decorrer da pesquisa de campo em muitos dos espaços públicos de convivência recuperados no tecido urbano de Belo Horizonte. Essas dinâmicas demonstram uma crescente freqüência a esses espaços e, portanto, revelam o desencadeamento de processos de apropriação coletiva de áreas de permanência antes pouco utilizadas devido à degradação das qualidades urbanas de muitos desses locais, em função, dentre outros

motivos, da não atenção dada pelo poder público à necessidade de se preservar as qualidades físicas e simbólicas de espaços fundamentais ao pleno exercício da cidadania.

O caráter sensorial das experiências estéticas, que lhe sublinha a natureza contemplativa, revela ao sujeito que faz dos elementos que compõem a paisagem urbana o objeto de tais experiências, tanto as dimensões materiais como as imateriais das quais a cidade é constituída. Se a dimensão física de certa forma desencadeia a experiência, a imaginação e a memória se encarregam de estabelecer articulações de ordem afetiva que promovem no sujeito outras maneiras de perceber e sentir o espaço vivido.

Portanto, no que diz respeito ao entrelaçamento, no espaço público, do conceito de experiência estética e das questões de natureza ética envolvidas nesse tipo de experiência e desencadeadas por ela, as considerações desenvolvidas nesse estudo, tanto aquelas fundamentadas nos aspectos teóricos abordados, como as que foram corroboradas pelas constatações da pesquisa de campo, permitem afirmar que, dentro dos parâmetros investigados, a hipótese defendida foi amplamente confirmada, ou seja, a experiência estética na e da cidade, ao abrir caminhos para o exercício de uma crítica sobre ela, propicia, efetivamente, condições para o aprimoramento do sujeito como cidadão, o que é essencial à promoção do bem comum.

REFERÊNCIAS

ADORNO. *Ästhetische theorie*. Frankfurt: Suhrkamp, 1990. p. 391 *apud* BARBOSA, Ricardo. Experiência estética e racionalidade comunicativa. In: GUIMARÃES, César; LEAL, Bruno Souza; MENDONÇA, Carlos Camargos (Org.). *Comunicação e experiência estética*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006. p. 27-49.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. De Viena a Santos: Camillo Sitte e Saturnino de Brito. In: SITTE, Camillo. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. Ática: São Paulo, 1992. p. 206-233.

ANDRADE, Carlos Drummond de. Confissões de Minas. In: ANDRADE, Carlos Drummond de. *Poesia e prosa*. São Paulo: Nova Aguilar, 1983. p. 923 *apud* DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. Memória, história e representações literárias. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, Belo Horizonte, v. 43, n. 2, p. 158-173, jul./dez. 2007.

ANDRADE, Mário de. *Noturno de Belo Horizonte:* Mário de Andrade a Elysio de Carvalho. [São Paulo], [200-]. Disponível em: <http://www.faap.br/hotsites/oliviapent/mario_andrade.htm>. Acesso em: nov. 2007.

ARENDT, Hannah. *A condição humana*. 7 ed. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1995. 352 p.

ARGAN, Giulio Carlo. *História da arte como história da cidade*. 4 ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998. 280 p.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. *Acervo fotográfico*. [Belo Horizonte], [200-]. Disponível em: <http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br>. Acesso em: jun. 2008.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. [*Jardim frontal do Instituto de Educação anteriormente*]. 1 foto p&b. Belo Horizonte: [19--]. Disponível em: <http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/acervo/fotográfico/TG-202/164.jpg>. Acesso em: jun. 2008.

ASSOCIAÇÃO DE PROFESSORES PÚBLICOS DE MINAS GERAIS. *Novembro 2007 - arte para todos*. [Belo Horizonte], [200-]. Disponível em: <http://www.appmg.org.br/acao2007.htm>. Acesso em: nov. 2008.

AUN, Miguel. [*Av. Parque em detalhe da Planta Geral da Cidade de Minas*]. 1 foto original colorida. Belo Horizonte: 2008. In: GOMES, Leonardo José Magalhães. *Memória de ruas*: dicionário toponímico de Belo Horizonte. 2. ed. Belo Horizonte: Crisálida, 2008. Encarte. Reprodução da Planta Geral da Cidade de Minas. Rio de Janeiro: Artes Graphicas do Brazil, 1895. Acervo Museu Histórico Abílio Barreto.

AUN, Miguel. [*Detalhe da Planta Geral da Cidade de Minas com o Parque Municipal em evidência*]. 1 foto original colorida. Belo Horizonte: 2008. In: GOMES, Leonardo José Magalhães. *Memória de ruas*: dicionário toponímico de Belo Horizonte. 2. ed. Belo Horizonte: Crisálida, 2008. Encarte. Reprodução da Planta Geral da Cidade de Minas. Rio de Janeiro: Artes Graphicas do Brazil, 1895. Acervo Museu Histórico Abílio Barreto.

AUN, Miguel. *Mapa Planta Geral da Cidade de Minas*. 1 foto original colorida. Belo Horizonte: 2008. In: GOMES, Leonardo José Magalhães. *Memória de ruas*: dicionário toponímico de Belo Horizonte. 2. ed. Belo Horizonte: Crisálida, 2008. Encarte. Reprodução da Planta Geral da Cidade de Minas. Rio de Janeiro: Artes Graphicas do Brazil, 1895. Acervo Museu Histórico Abílio Barreto.

AUN, Miguel. [*Zona urbana na Planta Geral da Cidade de Minas*]. 1 foto original colorida. Belo Horizonte: 2008. In: GOMES, Leonardo José Magalhães. *Memória de ruas*: dicionário toponímico de Belo Horizonte. 2. ed. Belo Horizonte: Crisálida, 2008. Encarte. Reprodução da Planta Geral da Cidade de Minas. Rio de Janeiro: Artes Graphicas do Brazil, 1895. Acervo Museu Histórico Abílio Barreto.

AUN, Miguel. [*Zona urbana na Planta Geral da Cidade de Minas, datada de 15 de abril de 1895, segundo projeto da Comissão Construtora de Nova Capital*]. 1 foto original colorida. Belo Horizonte: 2008. In: GOMES, Leonardo José Magalhães. *Memória de ruas*: dicionário toponímico de Belo Horizonte. 2. ed. Belo Horizonte: Crisálida, 2008. Encarte. Reprodução da Planta Geral da Cidade de Minas. Rio de Janeiro: Artes Graphicas do Brazil, 1895. Acervo Museu Histórico Abílio Barreto.

BARBOSA, Ricardo. Experiência estética e racionalidade comunicativa. In: GUIMARÃES, César; LEAL, Bruno Souza; MENDONÇA, Carlos Camargos (Org.). *Comunicação e experiência estética*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006. p. 27-49.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Belo Horizonte:* mapa de acesso. 1 foto original colorida. Belo Horizonte: 2008b. Encarte. Escala não indicada no mapa original. In: BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Guia Turístico de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: BELOTUR, 2008a.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *BH CENTRO*: Concurso Nacional para Reestruturação do Centro de Belo Horizonte. Regulamento e termo de referência. Belo Horizonte: PBH, 1989. 183 p.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Guia turístico de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: BELOTUR, 2008a. 128 p.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Manual de medidas moderadoras do tráfego*: traffic calming. Belo Horizonte: BHTRANS, 1999. 256 p.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Mapa turístico*: mapa I. 1 foto original colorida. Belo Horizonte: 2008c. Encarte. Escala não indicada no mapa original. In: BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Guia Turístico de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: BELOTUR, 2008a.

BENEVOLO, Leonardo. *História da cidade*. 2 ed. São Paulo: Perspectiva, 1993. 729 p.

BENJAMIN, Walter. *Charles Baudelaire*: um lírico no auge do capitalismo. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994. 272 p. (Obras escolhidas; 3).

BH NOSTALGIA. *Ed. "Sul América" e "Sulacap"*. 1 foto p&b. Belo Horizonte: 1946. Disponível em: <http://bhnostalgia.blogspot.com/2008_10_01_archive.html>. Acesso em: set. 2008.

BH NOSTALGIA. *Imagens antigas em alta resolução da nossa Belo Horizonte*. [Belo Horizonte], [200-]. Disponível em: <http://bhnostalgia.blogspot.com>. Acesso em: set. 2008.

BH NOSTALGIA. *Palácio da Liberdade*. 1 foto p&b. Belo Horizonte: [1943]. Disponível em: <http://bhnostalgia.blogspot.com/2008_10_01_archive.html>. Acesso em: set. 2008.

BRANDÃO, Carlos Antônio Leite. (Org.). *As cidades da cidade*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006a. 197 p.

BRANDÃO, Carlos Antônio Leite. A natureza da cidade e a natureza humana. In: BRANDÃO, Carlos Antônio Leite. (Org.). *As cidades da cidade*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006a. p. 55-79.

BRANDÃO, Carlos Antônio Leite. [*Arquitetura, Humanismo e República*]. [*s.l.*]: [*s.n.*], [2006b]. Mimeografado. Não publicado.

BRANDÃO, Carlos Antônio Leite. Arquitetura e liberdade. [2006e]. In: BRANDÃO, Carlos Antônio Leite. [*Arquitetura, Humanismo e República*]. [*s.l.*]: [*s.n.*], [2006b]. cap. 3, p. 1-16 . Mimeografado. Não publicado.

BRANDÃO, Carlos Antônio Leite. Arquitetura e república. [2006d]. In: BRANDÃO, Carlos Antônio Leite. [*Arquitetura, Humanismo e República*]. [*s.l.*]: [*s.n.*], [2006b]. cap. 1, p. 1-11. Mimeografado. Não publicado.

BRANDÃO, Carlos Antônio Leite. Introdução: arquitetura, humanismo e república. [2006c]. In: BRANDÃO, Carlos Antônio Leite. [*Arquitetura, Humanismo e República*]. [*s.l.*]: [*s.n.*], [2006b]. introdução. p. 1-12. Mimeografado. Não publicado.

CAMPBELL, Barbara-Ann. *Paris*: Guide de l'architecture contemporaine. Londres: Ellipsis London Limited, 1997.

CARDOSO, Adauto Lúcio. *Reabilitação urbana e desigualdades sócio-espaciais*: possibilidades e desafios. [São Paulo], [2008]. Pdf disponível em formato eletrônico. Endereço não recuperado.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano*. Petrópolis: Vozes, 1996.

COMARTEVIRTUAL. *Glossário de arte*. [Belo Horizonte], [200-]. Disponível em: <http://www.comartevirtual.com. br>. Acesso em: out. 2008.

COMARTEVIRTUAL. [*"Liberdade em equilíbrio"*]. 1 foto p&b. [Belo Horizonte], [198-]. Disponível em: <http://www.comartevirtual.com.br/maryviei.htm>. Acesso em: out. 2008.

CULTURA BRASILEIRA. *Revolução Neolítica*. [200-]. Disponível em: <http://www.culturabrasil.pro.br/revolucaoneolitica.htm>. Acesso em: ago. 2008.

CUNHA, Alécio. O valioso legado de Guignard para a arte moderna. *Hoje em Dia*, Belo Horizonte, 26 jun. 1997. Caderno Especial, p. 2.

DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. Memória, história e representações literárias. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, Belo Horizonte, v. 43, n. 2, p. 158-173, jul./dez. 2007.

DEVON COUNTY COUNCIL. *Traffic calming guidelines*. Devon County Council Engineering and Planning Department. [*s.l.*]: [*s.n.*], 1991 *apud* BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Manual de medidas moderadoras do tráfego*: traffic calming. Belo Horizonte: BHTRANS, 1999. 256 p.

DEVEL, Laetitia. Vitrines e espelhos. In: JEUDY, Henri Pierre; JACQUES, Paola Berenstein (Org.). *Corpos e cenários urbanos*: territórios urbanos e políticas culturais. Salvador: EDUFBA, 2006. p. 153-163.

DUFRENNE, Mikel. *Estética e Filosofia*. São Paulo: Perspectiva, 2004. 266 p.

ECO, Humberto. O*bra aberta:* forma e indeterminação nas poéticas contemporâneas. 8. ed. São Paulo: Perspectiva, 1997. 284 p.

FIGURELLI, Roberto. Introdução à edição brasileira. In: DUFRENNE, Mikel. *Estética e Filosofia*. São Paulo: Perspectiva, 2004. p. 7-19.

FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. *Manual para normalização de publicações técnico-científicas*. 8. ed. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008. 255 p.

FUNDAÇÃO ARMANDO ALVARES PENTEADO. *No tempo dos modernistas*: D. Olívia Penteado : a senhora das artes. [São Paulo], [200-]. Disponível em: <http://www.faap. br/hotsites/oliviapent/mario_andrade.htm>. Acesso em: nov. 2007.

GÓES, José. *Avenida Afonso Pena*. 1 foto p&b. Belo Horizonte: 1947. Disponível em: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=572106>. Acesso em: maio 2008.

GÓES, José. *Avenida Afonso Pena / Praça* Sete. 1 foto p&b. Belo Horizonte: 1947. Disponível em: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t= 572106>. Acesso em: maio 2008.

GÓES, José. *Praça da Savassi*. 1 foto p&b. Belo Horizonte: 1970. Disponível em: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=572106>. Acesso em: maio 2008.

GÓES, José. *Praça Sete de Setembro*. 1 foto p&b. Belo Horizonte: 1940. Disponível em: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=572106>. Acesso em: maio 2008.

GÓES, José. *Praça Sete de Setembro*. 1 foto p&b. Belo Horizonte: 1948. Disponível em: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=572106>. Acesso em: maio 2008.

GÓES, José. *Savassi / Praça Diogo de Vasconcelos*. 1 foto p&b. Belo Horizonte: 1977. Disponível em: <http://www.skyscrapercity.com/showthread. php?t=572106>. Acesso em: maio 2008.

GOMES, Leonardo José Magalhães. *Memória de ruas*: dicionário toponímico de Belo Horizonte. 2. ed. Belo Horizonte: Crisálida, 2008. 312 p.

GOMES, Paulo César da Costa. *A condição urbana:* ensaios de geopolítica da cidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002. 304 p.

GUIMARÃES, César; LEAL, Bruno Souza; MENDONÇA, Carlos Camargos (Org.). *Comunicação e experiência estética*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006. 210 p.

GUMBRECHT, Hans Ulrich. Pequenas crises: experiência estética nos mundos cotidianos. In: GUIMARÃES, César; LEAL, Bruno Souza; MENDONÇA, Carlos Camargos (Org.). *Comunicação e experiência estética*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006. p. 50-63.

HENRIQUES, José Carlos. *Significação ontológica da experiência estética:* a contribuição de Mikel Dufrenne. 2008. 174 f. Dissertação (Mestrado em Estética e Filosofia da Arte) - Instituto de Filosofia, Artes e Cultura, Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto, 2008.

HUET, Bernard. Organização e requalificação de espaços públicos em Paris. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL CENTRO XXI, 1995, São Paulo. *O centro das metrópoles*: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Terceiro Nome; Viva o Centro; Imprensa Oficial do Estado, 2001. p. 153-165.

IFRANCE. *Free stock photos*. [200-]. Disponível em: <http://zrak7.ifrance.com/1929-implantacao-trem.jpg>. Acesso em: jul. 2008.

IFRANCE. *Viaducto Avenida Tocantins*. 1 foto p&b. Belo Horizonte: [1929]. Disponível em: <http://zrak7.ifrance.com/1929-implantacao-trem.jpg>. Acesso em: jul. 2008.

ISER, Wolfgang. O ressurgimento da estética. In: ROSENFIELD, Denis L. (Org.). *Ética e Estética*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001. p. 35-49.

JACQUES, Paola Berenstein. Elogio aos errantes: a arte de se perder na cidade. In: JEUDY, Henri Pierre; JACQUES, Paola Berenstein (Org.). *Corpos e cenários urbanos:* territórios urbanos e políticas culturais. Salvador: EDUFBA, 2006. p. 117-139.

JEUDY, Henri Pierre; JACQUES, Paola Berenstein (Org.). *Corpos e cenários urbanos:* territórios urbanos e políticas culturais. Salvador: EDUFBA, 2006. 182 p.

JEUDY, Henri Pierre. *Espelho das cidades*. Rio de Janeiro: Casa da palavra, 2005. 157 p.

JÚNIOR, Euler. [*Visitação de um grupo de deficientes visuais a exposição realizada na Praça da Liberdade em 2007*]. 1 foto original colorida. Belo Horizonte: 2007. Disponível em: <http://www.appmg.org.br/ação2007.htm>. Acesso em: nov. 2008.

KANT, Immanuel. *Crítica da razão pura*. 2. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1989. 680 p.

KANT, Immanuel. *Critique du jugement*. [*s.l.*]: [*s.n.*], [1---]. parágrafo 58 *apud* DUFRENNE, Mikel. *Estética e Filosofia*. São Paulo: Perspectiva, 2004. 266 p.

LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999. 176 p.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade.* São Paulo: Documentos, 1969.

LEMOS, Celina Borges. A construção simbólica dos espaços da cidade. In: MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo (Coord.). *Belo Horizonte*: espaços e tempos em construção. Belo Horizonte: CEDEPLAR/PBH, 1994. p. 29-50.

LEMOS, Celina Borges. Cidades planejadas: sonho de um Brasil diferente. *The journal of decorative and propaganda arts*, Miami, n. 21, p. 106-115, 1995.

LEMOS, Celina Borges. O caminhar por Belo Horizonte. *Revista Comemorativa 100 anos de Belo Horizonte*, Belo Horizonte, p. 6-7, 1997.

[LIMITES administrativos de Paris depois de 1859]. Reprodução de mapa esquemático sem escala. [*s. l.*]: [1---]. In: BENEVOLO, Leonardo. *História da cidade*. 2 ed. São Paulo: Perspectiva, 1993. p. 593.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, São Paulo, n. 49, 2002. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext &pid=S0102-69092002000200002>. Acesso em: ago. 2007.

MATTÉI, Jean-François. Civilização e barbárie. In: ROSENFIELD, Denis L. (Org.). *Ética e Estética*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001. p. 73-85.

MEIRELES, Cecília. Domingo na Praça. In: MEIRELES, Cecília. *Mar absoluto e outros poemas*: retrato natural. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1983.

MEYER, Regina Maria Prosperi. O espaço da vida coletiva. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL CENTRO XXI, 1995, São Paulo. *O centro das metrópoles*: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Terceiro Nome; Viva o Centro; Imprensa Oficial do Estado, 2001. p. 25-33.

MILES, Malcolm. *Art, space and city*. London and New York: Routledge, 1997. 266 p.

MINAS GERAIS. Governo Estadual. Centro Virtual do Professor. *Deficientes visuais visitam exposição de esculturas gregas em BH*. [Belo Horizonte], [200-]. Disponível em: <http://crv.educacao.mg.gov.br/sistema_crv/index.asp?id_ projeto=27&ID_OBJETO=56414&tipo=ob&cp=000000&cb=>. Acesso em: out. 2007.

MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo (Coord.). *Belo Horizonte*: espaços e tempos em construção. Belo Horizonte: CEDEPLAR / PBH, 1994. 94 p.

MOUGHTIN, Cliff; MERTENS, Miguel. *Urban design*: street and square. London: Arquitetural Press, 2003. 300 p.

MUSEU DE ARTES & OFÍCIOS. *Museu de Artes e Ofícios*. [Belo Horizonte], [200-]. Disponível em: <http://www.mao.org. br>. Acesso em: out. 2008.

MUSEU DE ARTES & OFÍCIOS. *Postal com o monumento à civilização mineira*. 1 foto p&b. Belo Horizonte: [19--]. Acervo Otávio Dias Filho. [200-b]. Disponível em: <http://www.mao.org.br/port/cronologia2.asp>. Acesso em: out. 2008.

MUSEU DE ARTES & OFÍCIOS. *Praça da Estação*: 1930. [Belo Horizonte], [200-a]. Disponível em: < http://www.mao.org.br/port/cronologia4.asp>. Acesso em: out. 2008.

MUSEU DE ARTES & OFÍCIOS. *Praça da Estação*: 2001. [Belo Horizonte], [200-c]. Disponível em: < http://www.mao.org.br/port/cronologia4.asp>. Acesso em: out. 2008.

NAVA, Pedro. *Balão Cativo. Memórias / 2.* 3. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1977.

OUVIROEVENTO. *Textos hermenêutico-epistemológicos*. [200-]. Disponível em: <http://www.ouviroevento.pro.br/>. Acesso em: jul. 2008.

PÁDUA, Antônio de. *IEMG*: casarão rosado da educação. Belo Horizonte: [*s.n.*], 1999.

PARIS arrondissements. 1 esquema gráfico. Londres: [1997]. In: CAMPBELL, Barbara-Ann. *Paris*: Guide de l'architecture contemporaine. Londres: Ellipsis London Limited, 1997. p. 15.

PAULA, Reynaldo Josué de. A inserção da racionalidade ético-comunicativa na práxis empresarial: possibilidades e limites. *Organizações & Sociedade*. Salvador, v. 12, n. 35, p. 29-45, out./dez. 2005.

PHAROAH, T.; RUSSELL, J. *Traffic calming*: policy and evaluations in three european countries. [*s.l.*]: South Bank Polytechnic, 1989 *apud* BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Manual de medidas moderadoras do tráfego*: traffic calming. Belo Horizonte: BHTRANS, 1999. 256 p.

REVISTA COMEMORATIVA 100 ANOS DE BELO HORIZONTE. Belo Horizonte: Associação dos Amigos do Hospital Mário Pena, 1997. 40 p.

REVISTA DO ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. Belo Horizonte: Arquivo Público Mineiro, v. 43, n. 2, jul./dez. 2007. 200 p.

REVISTA ORGANIZAÇÕES & SOCIEDADE. Salvador: EAUFBA, v. 12, n. 35, out./dez. 2005. 209 p.

RIBEIRO, Osvaldo Luiz. *Série Pragmática:* I - Pragmática. 2007a. Disponível em: <http://www.ouviroevento.pro.br/teologicofilosoficos/pragmatica.htm>. Acesso em: jul. 2008.

RIBEIRO, Osvaldo Luiz. *Série Pragmática:* III - Pragmática política. 2007b. Disponível em: <http://www.ouviroevento.pro.br/teologicofilosoficos/pragmática_politica.htm>. Acesso em : jul. 2008.

RIBEIRO, Osvaldo Luiz. *Série Pragmática:* IV - Pragmática estética. 2007c. Disponível em: <http://www. ouviroevento.pro.br/teologicofilosoficos/pragmática_estetica.htm>. Acesso em: jul. 2008.

ROSENFIELD, Denis L. (Org.). *Ética e Estética*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001. 215 p.

SALGUEIRO, Heliana Angotti (Org.). *Cidades capitais do século XIX*: racionalidade, cosmopolitismo e transferência de modelos. São Paulo: Edusp, 2001. 184 p.

SALGUEIRO, Heliana Angotti. O pensamento francês na fundação de Belo Horizonte: das representações às práticas. In: SALGUEIRO, Heliana Angotti (Org.). *Cidades capitais do século XIX*: racionalidade, cosmopolitismo e transferência de modelos. São Paulo: Edusp, 2001.

SEMINÁRIO INTERNACIONAL CENTRO XXI, 1995, São Paulo. *O centro das metrópoles*: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Terceiro Nome; Viva o Centro; Imprensa Oficial do Estado, 2001. 200 p.

SENNETT, Richard. *Carne e pedra:* o corpo e a cidade na civilização ocidental. 4. ed. Rio de Janeiro: Record, 2006. 362 p.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org). *O fenômeno urbano*. 3. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1976. p. 11-25.

SITTE, Camillo. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. Ática, São Paulo, 1992.

SKYSCRAPERCITY. [*Praça Sete de Setembro*]. 1 foto p&b. Belo Horizonte: [196-]. Disponível em: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=572106>. Acesso em: maio 2008.

SKYSCRAPERCITY. *Fotos antigas de Belo Horizonte*: décadas de 40, 50, 60, 70... [Belo Horizonte], [200-]. Disponível em: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t= 572106>. Acesso em: maio 2008.

SKYSCRAPERCITY. *Viagem na história de BH em letras e fotos*. [Belo Horizonte], [200-]. Disponível em: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=831846>. Acesso em: maio 2008.

THE JOURNAL OF DECORATIVE AND PROPAGANDA ARTS. Miami: The Wolfson Foundation of Decorative and Propaganda Arts, n. 21, 1995. 301 p.

VALLADARES, Licia do Prado; LIMA, Roberto Kant de. A Escola de Chicago: entrevista com Isaac Joseph. In: VALLADARES, Licia do Prado (Org). *A Escola de Chicago*: impacto de uma tradição no Brasil e na França. Belo Horizonte: Ed. UFMG; Rio de Janeiro: IUPERJ, 2005. p. 69-90.

VASQUEZ, A. S. *Ética*. São Paulo: Atlas, 1995 *apud* PAULA, Reynaldo Josué de. A inserção da racionalidade ético-comunicativa na práxis empresarial: possibilidades e limites. *Organizações & Sociedade*. Salvador, v. 12, n. 35, p. 29-45, out./dez. 2005.

VELHO, Otávio Guilherme (Org.). *O fenômeno urbano*. 3. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1976. 133 p.

VISTA aérea das torres Sulacap e Sul América. 1 foto p&b. Belo Horizonte: 1961. Reprodução de detalhe de foto existente no painel do MHAB na Praça Sete, proveniente da Coleção Hélio Gravatá.

WELLMER, A. Zur dialektik von moderne und postmoderne. Vernunftkitik nach Adorno. In: WELLMER, A*. Zur dialektik von moderne und postmoderne*. Vernunftkitik nach Adorno. Frankfurt: Suhrkamp, 1985. p. 65 *apud* BARBOSA, Ricardo. Experiência estética e racionalidade comunicativa. In: GUIMARÃES, César; LEAL, Bruno Souza; MENDONÇA, Carlos Camargos (Org.). *Comunicação e experiência estética*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006. p. 27-49.

WIKIMAPIA. *Let's describe the world*. [200-]. Disponível em: <http://wikimapia.org>. Acesso em: out. 2008.

WIKIMAPIA. *Complexo viário da Lagoinha*. 1 foto original colorida. Belo Horizonte: [200-]. Disponível em: <http://wikimapia.org/#lat=19.915136&lon=43.9555264&z=15&l=9&m=b&show=/11049182/pt/Complexo-Vi%C3%A1rio-da Lagoinha>. Acesso em: out. 2008.

APÊNDICE A

Listagem dos espaços abordados

Os espaços abordados na pesquisa de campo receberam códigos alfa-numéricos para efeito de identificação em mapa e esquema da ADC que constam do ANEXO C. As siglas entre parênteses se referem às categorias de classificação propostas. Os percursos de experimentação estética (PEE) e os pontos de conectividade (PCON) são referenciados no ANEXO B. A listagem dos espaços, segundo as sub-áreas em que se localizam, encontra-se a seguir:

Centro Antigo (SA-1)
(9 espaços abordados)

P1. (PR) – Praça Tiradentes
P2. (PCL) – Praça da Liberdade
P2A. (PRV) – Jardins frontais do Palácio da Liberdade
P3. (PCL) – Praça José Mendes Júnior (Rua da Bahia, na confluência da avenida que margeia o Palácio da Liberdade)
P4. (PE) – Praça Carlos Drummond de Andrade
P5. (PCL) – Praça Afonso Arinos
P6. (PR) – Praça Levy Coelho da Rocha (confluência das ruas Guajajaras, Goiás e Sergipe)
P7. (PCL) – Praça da Igreja da Boa Viagem (Praça Dom Cabral)
P8. (PRV) – Jardim lateral da Igreja de Lourdes

Centro Alto (SA-2)
(7 espaços abordados)

P9. (PCL) – Praça Raul Soares
P10. (PC) – Praça Garibaldi (cruzamento da Av. Amazonas com ruas São Paulo e Tamoios)
P11. (PR) – Praça Sete de Setembro
P11A. (PS) – Praça da Igreja São José

P12. (ER) – Praça do Monumento a Rômulo Paes (cruzamento da Av. Álvares Cabral com as ruas da Bahia e Guajajaras)

P12A. (PR) – Praça Alberto Deodato (confluência das ruas Goiás, Bahia e Goitacazes)

P13. (PP) – Av. Álvares Cabral (canteiros centrais entre o cruzamento das ruas Espírito Santo e Timbiras e Praça Carlos Chagas)

Parque Municipal (SA-3)

(11 espaços abordados)

P14. (PQ) – Parque Municipal Américo Renné Giannetti

P14A. (PR) – Praça da confluência das alamedas Ezequiel Dias, Álvaro Celso e Boulevard Arrudas

P14B a P14J – Áreas lindeiras ao gradil ao gradil do Parque Municipal:

P14B. (PRV) – Esquina das avenidas Afonso Pena e Carandaí

P14C. (PRV) – Área lateral à direita da entrada principal (Av. Afonso Pena)

P14D. (PRV) – Área lateral à esquerda da entrada principal (Av. Afonso Pena)

P14E. (PRV) – Área defronte à Prefeitura Municipal (Av. Afonso Pena)

P14F. (PRV) – Esquina de rua da Bahia com Viaduto Santa Tereza

P14G. (PRV) – Esquina de Boulevard Arrudas com baixio do Viaduto Santa Tereza

P14H. (PRV) – Trecho da área lindeira ao Boulevard Arrudas, até as proximidades com a esquina de Alameda Ezequiel Dias

P14I. (PRV) – Área lateral à esquerda da entrada da Alameda Ezequiel Dias

P14J. (PRV) – Esquina da Alameda Ezequiel Dias com Av. Carandaí

Hospitalar (SA-4)

(12 espaços abordados)

P15. (PCL) – Praça Hugo Werneck

P16. (PP) – Trecho 3 da Av. Bernardo Monteiro (canteiros centrais entre as praças Hugo Werneck e João Pessoa)

P17. (PR) – Praça Dr. Lucas Machado

P18. (PP) – Trecho 2 da Av. Francisco Sales (canteiros centrais entre as Praça Dr. Lucas Machado e a Av. do Contorno)

P19. (PP) – Trecho 1 da Av. Carandaí (canteiros centrais entre a Av. Francisco Sales e a Rua Ceará)

P20. (PP) – Praça Arnaldo Jansen (Trecho 2 da Av. Carandaí, correspondente ao canteiro central entre a Av. Brasil e a Rua Ceará)

P21. (PC) – Praça João Pessoa (cruzamento das avenidas Brasil, Carandaí, Bernardo Monteiro e Pasteur)

P22. (PL) – Av. Pasteur (canteiro central do quarteirão único dessa avenida)

P23. (PP) – Trecho 3 da Av. Carandaí (canteiros centrais entre a Praça João Pessoa e a Praça do Escoteiro)

P24. (PS) – Praça Prof. Coelho e Souza (Praça da Igreja do Sagrado Coração de Jesus, no quarteirão compreendido pela Rua Paraíba e avenidas Carandaí e Prof. Alfredo Balena)

P24A. (PS) – Estacionamento da Escola de Medicina da UFMG

P25. (PC) – Praça do Escoteiro (Av. Carandaí, na confluência de Av. Prof. Alfredo Balena, Rua Pernambuco e Alameda Ezequiel Dias)

Funcionários (SA-5)

(5 espaços abordados)

P26. (PC) – Praça Esperanto (Av. Getúlio Vargas com Av. do Contorno)

P27. (PCL) – Praça Tiawanacu (Av. do Contorno com Rua Américo Scott)

P28. (PR) – Praça Milton Campos

P29. (PR) – Praça Benjamim Guimarães (ABC)

P30. (PP) – Av. Afonso Pena (canteiros centrais entre a Praça Tiradentes e a Praça Milton Campos)

Savassi (SA-6)

(7 espaços abordados)

P31. (PCL) – Praça Júlio Garcia (entre as ruas Maranhão, Tomé de Souza e Av. do Contorno)

P32. (PR) – Praça Silva Guimarães (Av. do Contorno, na confluência das ruas Antero da Silveira e Germano Torres)

P32A. (PR) – Praça da Av. do Contorno (no lado oposto da P32), na confluência das ruas Antônio de Albuquerque e Ceará

P33. (PC) – Praça Presidente Arthur Bernardes (Av. do Contorno, na confluência das ruas Fernandes Tourinho, Paraíba e avenida Cristóvão Colombo)

P33A. (PC) – Praça Wenceslau Brás (Av. do Contorno, entre as ruas Professor Morais e Rio Grande do Norte, próxima à trincheira da Av. Nossa S$^{a.}$ do Carmo)

P34. (PR) – Praça Diogo de Vasconcelos (conhecida como Praça da Savassi, no cruzamento das avenidas Getúlio Vargas e Cristóvão Colombo com ruas Pernambuco e Antônio de Albuquerque)

P35. (PE) – Jardim da Escola de Arquitetura da UFMG (parte do quarteirão na esquina das ruas Paraíba e Gonçalves Dias)

Lourdes (SA-7)

(2 espaços abordados)

P36. (PCL) – Praça João Alves (conhecida como Praça Marília de Dirceu, no quarteirão compreendido pelas ruas Marília de Dirceu, Felipe dos Santos e Curitiba)

P36A. (PR) – Praça “Esquina da História” (Av. Prudente de Morais com Av. do Contorno)

Santo Agostinho (SA-8)

(6 espaços abordados)

P37. (PCL) – Praça Carlos Chagas (Praça da Assembléia)

P37A. (PE) – Área livre defronte ao edifício da Assembléia Legislativa

P38. (PQ) – Parque Rosinha Cadar (área correspondente à metade de um quarteirão, abrindo-se para as ruas Rodrigues Caldas, Araguari e Matias Cardoso)

P39. (PCL) – Praça Dr. José Neves Júnior (Av. do Contorno, na confluência das ruas Matias Cardoso e Paracatu)

P40. (PP) – Trecho 3 da Av. Barbacena (canteiros centrais entre o cruzamento das ruas Timbiras e Juiz de Fora e a Rua Martim de Carvalho, na Praça Carlos Chagas, conhecida como Praça da Assembléia)

P40A. (ER) – Praça dos Vendedores (Rua Paracatu, esquina com Av. Amazonas)

Barro Preto (SA-9)

(8 espaços abordados)

P41. (PR) – Praça José Miguel Arges (cruzamento das avenidas Amazonas e Barbacena com ruas Ouro Preto e Bernardo Guimarães)

P42. (PCL) – Praça Dom Bosco (Av. Amazonas com Av. do Contorno)

P43. (PR) – Praça Geraldino Ferreira (Av. do Contorno na confluência das ruas Thompson Flores e Sertões)

P44. (PR) – Praça Sílvio Ferreira Sobrinho (Av. do Contorno, na confluência das ruas Alvarenga Peixoto e Uberaba)

P45. (PCL) – Praça Clemente de Faria (Av. do Contorno, na confluência das ruas João Lúcio Brandão e Pampas)

P46. (PP) – Trecho 1 da Av. Barbacena (canteiro central e lateral entre a Av. do Contorno e o cruzamento da Av. Augusto de Lima com Rua Uberaba)

P47. (PR) – Praça da Av. do Contorno com Rua Conquista

P48. (PP) – Trecho 2 da Av. Barbacena (canteiros centrais entre o cruzamento da Av. Augusto de Lima com Rua Uberaba e o cruzamento das ruas Timbiras e Juiz de Fora)

Centro Baixo (SA-10)

(3 espaços abordados)

P49. (PR) – Praça da Av. do Contorno, na confluência de ruas Tupinambás e Rio Grande do Sul (não tem denominação específica)

P50. (PP) – Rua Carijós (calçadas largas entre Rua Curitiba e Av. Paraná)

P50A. (PR) – Praça Primeiro de Maio

Rodoviária (SA-11)

(2 espaços abordados)

P51. (PCL) – Praça Rio Branco (Praça da Rodoviária)

P52. (PR) – Praça Coronel Guilherme Vaz de Melo (Praça da Lagoinha ou Praça dos Peixes)

Estação (SA-12)

(8 espaços abordados)

P53. (PR) – Praça Engenheiro José Nogueira (Av. do Contorno, na confluência de Rua São Paulo e Av. Oiapoque)

P54. (PP) – Boulevard Arrudas (calçadas largas da Av. do Contorno entre Rua Rio de Janeiro e Viaduto da Floresta e da Av. dos Andradas entre Viaduto da Floresta e Alameda Ezequiel Dias)

P55. (PCL) – Praça Rui Barbosa (Praça da Estação)

P56. (PP) – Rua Aarão Reis (calçadas largas entre a Praça da Estação e o baixio do Viaduto Santa Tereza)

P56A. (PP) – Baixio do Viaduto Santa Tereza

P57. (PC) – Praça da Independência (Rua da Bahia com Viaduto Santa Tereza)

P58. (PC) – Praça General Carneiro (cruzamento da Av. Amazonas com as ruas Espírito Santo e Tupinambás)

P59. (PL) – Av. Amazonas (calçadas largas entre a Praça General Carneiro o cruzamento das ruas da Bahia e Caetés)

Floresta (SA-13)

(7 espaços abordados)

P60. (PP) – Av. Assis Chateaubriand (calçadas largas entre a Av. do Contorno e a confluência das ruas Sapucaí e Itambé)

P60A. (PP) – Rua Sapucaí

P61. (PP) – Trecho 1 da Av. Francisco Sales (canteiros centrais entre as ruas Sapucaí e Aquiles Lobo)

P62. (PR) – Praça Salvador Morici (Av. do Contorno com Rua Silva Jardim)

P63. (PCL) – Praça Mazendoff (Av. Assis Chateaubriand com Rua David Campista)

P64. (PCL) – Praça Lions (conformada pelas ruas Brasópolis e Mucuri)

P65. (PL) – Trecho 1 da Av. Bernardo Monteiro (canteiros centrais entre a Av. do Contorno e Av. dos Andradas)

Santa Efigênia (SA-14)

(2 espaços abordados)

P66. (PP) – Trecho 2 da Av. Bernardo Monteiro (canteiros centrais entre a Av. dos Andradas e Praça Hugo Werneck)

P67. (PCL) – Praça Floriano Peixoto (quarteirão compreendido entre a Av. do Contorno e as ruas Manaus e Domingos Vieira)

Total de espaços abordados na ADC: 89 espaços.

Obs.: As esquinas residuais que não receberam denominação de praças, seja informalmente (caso da P12 – Praça do Monumento a Rômulo Paes) ou na legislação municipal (caso da P40A – Praça dos Vendedores), não constam desse total e espalham-se por vários locais da ADC, sendo resultantes das alterações urbanísticas implantadas pelo PACE/79.

APÊNDICE B

Categorias dos espaços abordados

Os quadros que se seguem agrupam os espaços abordados na ADC segundo as categorias de classificação propostas e as sub-áreas em que se encontram. Os espaços são indicados pelos códigos alfa-numéricos apresentados no ANEXO A.

QUADRO 1

Categorias dos espaços abordados – Parte 1

	Categorias dos espaços	Sub-áreas	Códigos dos espaços
1	esquinas residuais (ER)	SA2	P12
		SA8	P40A
		Esses espaços podem ser observados em toda ADC e resultam das alterações introduzidas pelo PACE/79. Acima estão listados apenas os que receberam denominação de praça, informalmente (P12) ou na legislação municipal (P40A).	
2	praças residuais (PR)	SA1	P1, P6
		SA2	P11, P12A
		SA3	P14A
		SA4	P17
		SA5	P28, P29
		SA6	P32, P32A, P34
		SA7	P36A
		SA9	P41, P43, P44, P47
		SA10	P49, P50A
		SA11	P52
		SA12	P53
		SA13	P62

QUADRO 2

Categorias dos espaços abordados – Parte 2

	Categorias dos espaços	Sub-áreas	Códigos dos espaços
3	praças-percurso (PP)	SA2	P13
		SA4	P16, P18, P19, P20, P23
		SA5	P30
		SA8	P40
		SA9	P46, P48
		SA10	P50
		SA12	P54, P56
		SA13	P60, P60A, P61
		SA14	P66
4	praças-cruzamento (PC)	SA2	P10
		SA4	P21, P25
		SA5	P26
		SA6	P33, P33A
		SA12	P57, P58
5	praças lineares (PL)	SA4	P22
		SA12	P59
		SA13	P65
6	praças reversíveis (PRV)	SA1	P2A, P8
		SA3	P14B, P14C, P14D, P14E, P14F, P14G, P14H, P14I, P14J
7	praças subtraídas (PS)	SA2	P11A
		SA4	P24, P24A

QUADRO 3

Categorias dos espaços abordados – Parte 3

	Categorias dos espaços	Sub-áreas	Códigos dos espaços
8	praças clássicas (PCL)	SA1	P2, P3, P5, P7, P15
		SA2	P9
		SA5	P27
		SA6	P31
		SA7	P36
		SA8	P37, P39
		SA9	P42, P45
		SA11	P51
		SA12	P55
		SA13	P63, P64
		SA14	P67
9	praças especiais (PE)	SA1	P4
		SA6	P35
		SA8	P37A
10	parques (PQ)	SA4	P14
		SA8	P38
11	percursos de experiência estética (PPE)	Várias	PEE1, PEE2, PEE3 (Indicados em mapas do item 5.3.3)
12	pontos de conectividade (PCON)	Várias	A, B, C, D, E, F, G, H (Indicados em mapa do item 5.3.11)

APÊNDICE C

Mapa e esquema da ADC

Os espaços abordados na pesquisa de campo, identificados pelos seus códigos alfa-numéricos, encontram-se representados no mapa (FIG. 175) e no esquema (FIG. 176) da ADC.

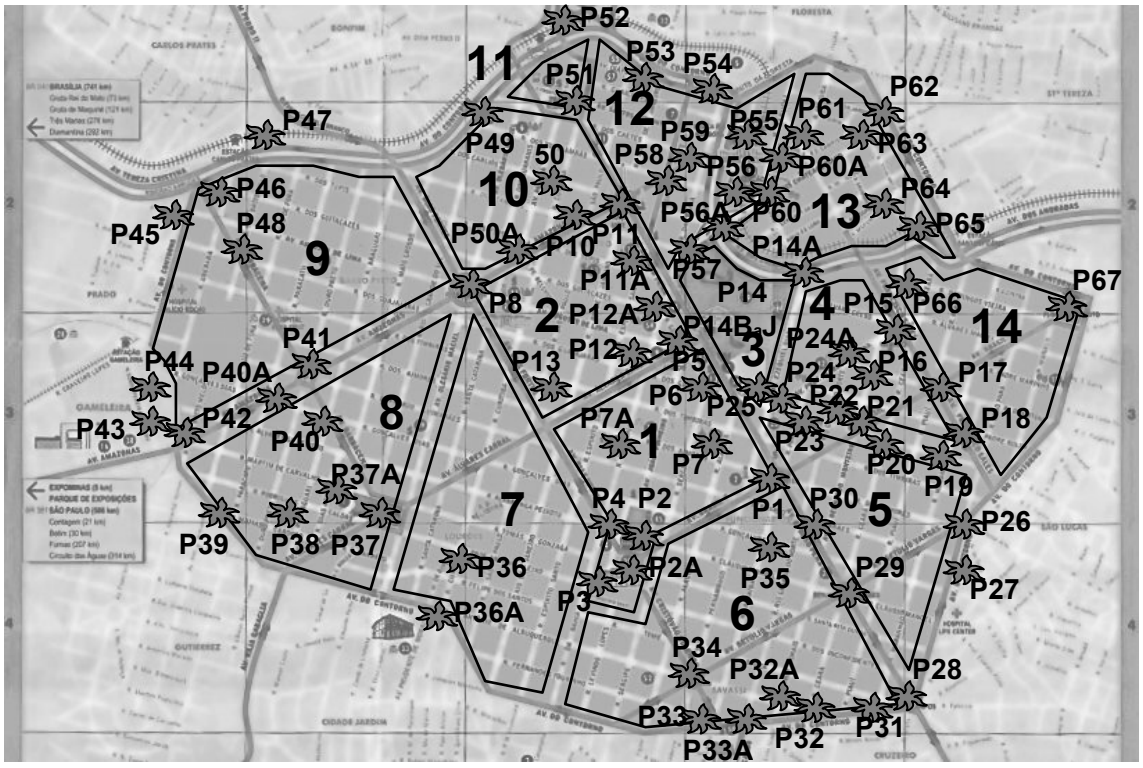


FIGURA 175 – Mapa da ADC, com a distribuição dos espaços abordados
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

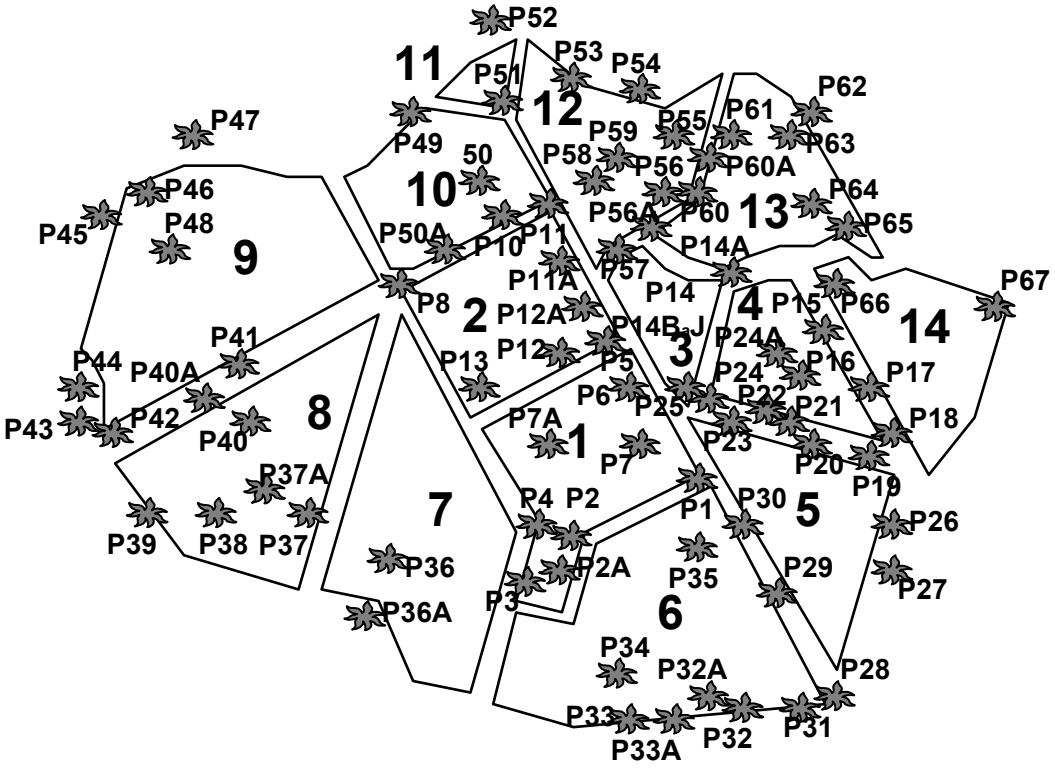
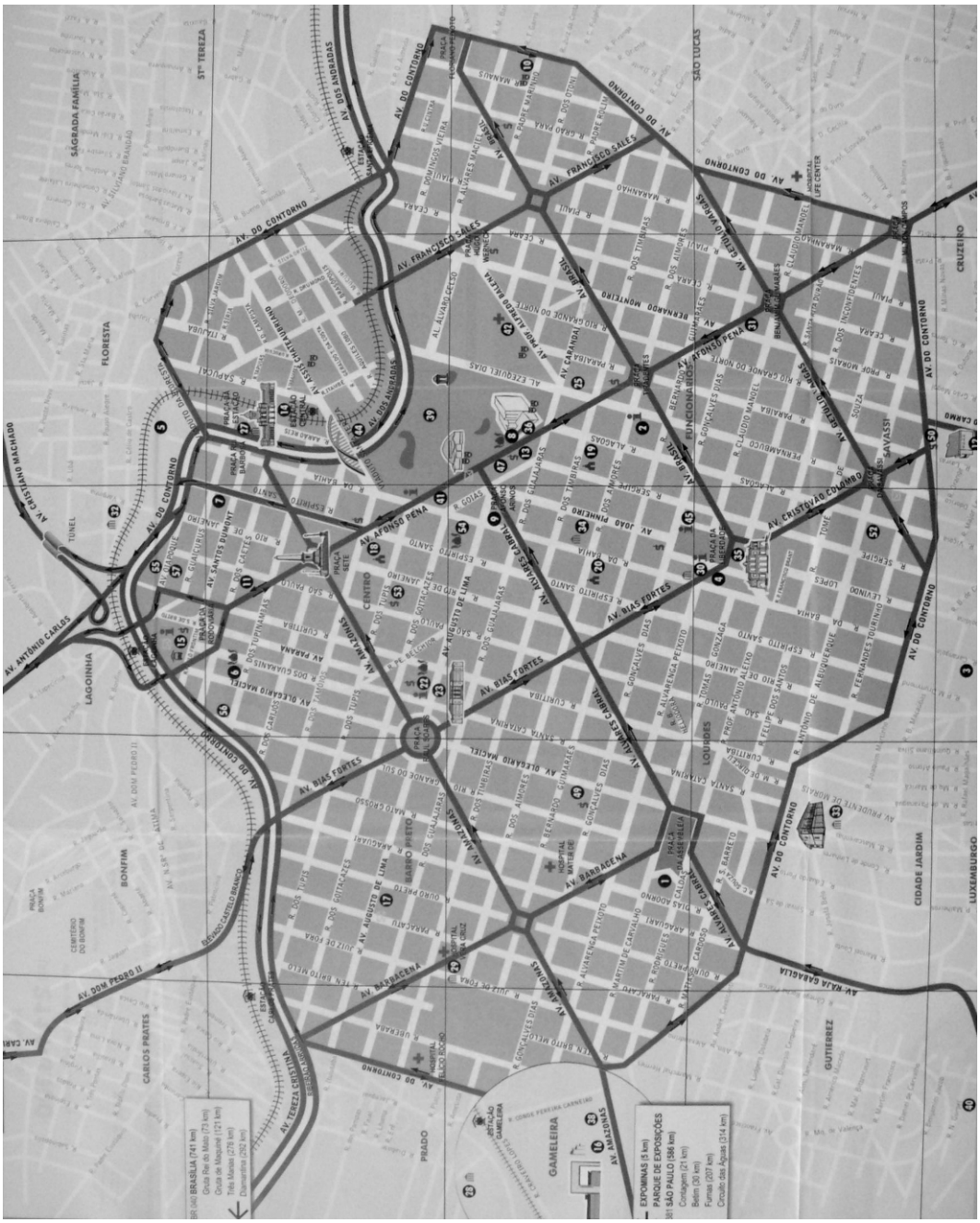


FIGURA 176 – Esquema da ADC, com a distribuição dos espaços abordados
Fonte: Elaborado pelo autor com base em BELO HORIZONTE, 2008c, encarte.

ANEXO A

Mapas

A FIG. 177 apresenta mapa ampliado da ADC e, na FIG. 178, o município de Belo Horizonte está representado esquematicamente, vendo-se a localização da ADC no seu interior.


AV. DO CONTORNO
AV. AFONSO PENA
AV. BIAS FORTES
AV. FRANCISCO SALES
AV. ANTÔNIO CARLOS
AV. DOM PEDRO II
AV. BARBACENA
AV. ALFREDO BALENA
AV. CRISTÓVÃO COLOMBO
AV. DOS ANDRADAS
AV. ABÍLIO MACHADO
AV. OLEGÁRIO MACIEL
AV. AUGUSTO DE LIMA
AV. ARAGUARI
AV. AMAZONAS
AV. PARANÁ
AV. SANTOS DUMONT
AV. GETÚLIO VARGAS
AV. ASSIS CHATEAUBRIAND
AV. TERESA CRISTINA
AV. SILVIANO BRANDÃO
AV. ABRAÃO CAFFARO
AV. PRUDENTE DE MORAIS
AV. CARLOS PRATES
AV. GUTIERREZ
AV. NILO PEÇANHA
AV. ANTÔNIO ALBERTO
AV. ALVARES CABRAL
AV. JOÃO PINHEIRO
AV. RAJA GABAGLIA
AV. CRISTIANO MACHADO
AV. SÃO GABRIEL
AV. ARTUR BERNARDES
AV. PRES. ANTÔNIO CARLOS
AV. PRES. JUSCELINO KUBITSCHEK
AV. PRES. CASTELO BRANCO
AV. PRES. TANCREDO NEVES
AV. PRES. ITAMAR FRANCO
AV. PRES. JOÃO GOULART
AV. PRES. JOSÉ SARNEY
AV. PRES. FERNANDO COLLOR

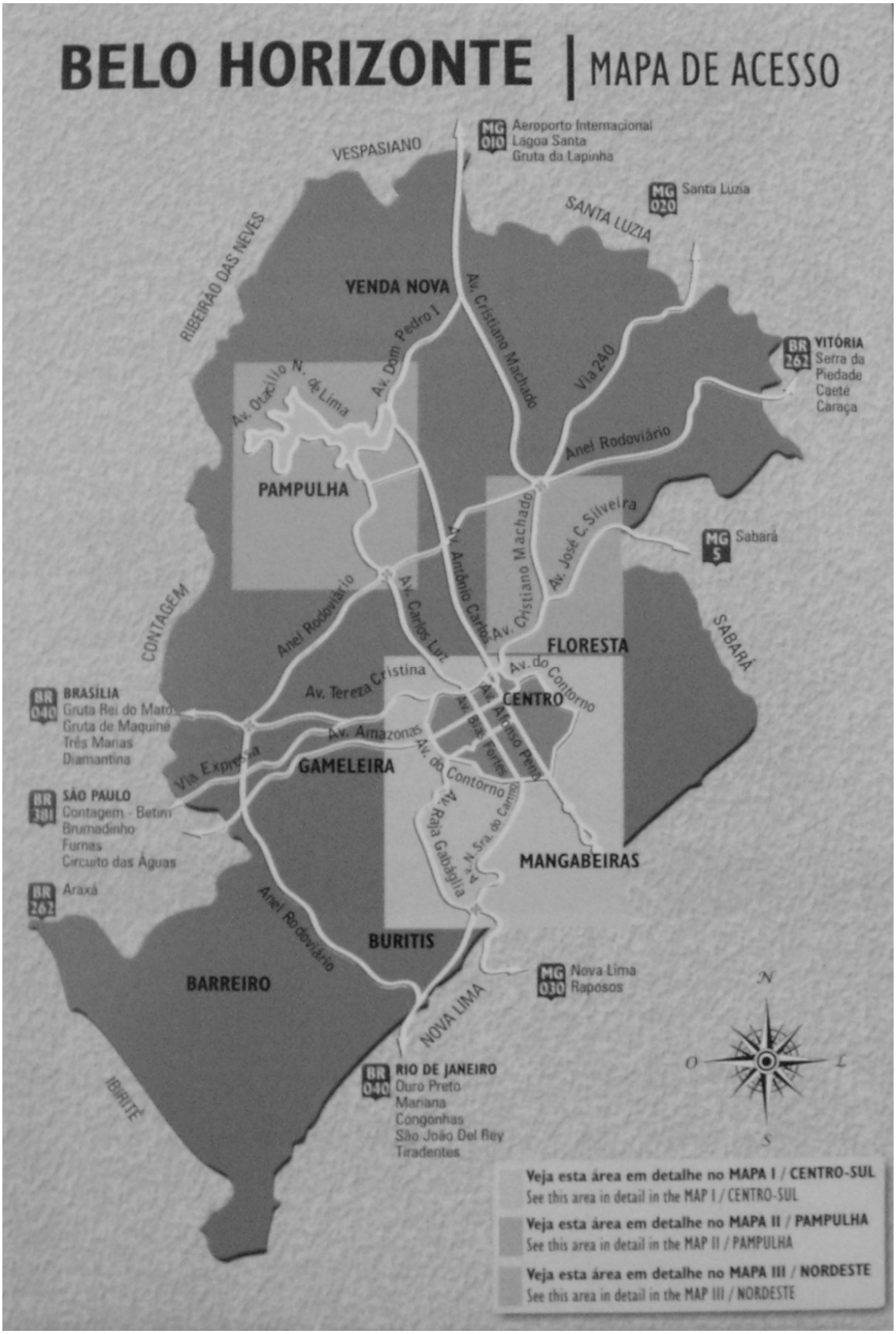


FIGURA 178 – Belo Horizonte: mapa de acesso
Fonte: BELO HORIZONTE, 2008b, encarte.