

Praça da Estação: Emoções e reflexões que ela nos provoca

FLÁVIO DE LEMOS CARSALEDE

A Praça da Estação nos instiga, a partir de sua origem e apropriações ao longo do tempo, várias emoções e reflexões. Essas reflexões extrapolam a dimensão local e adquirem importância em diferentes níveis de abrangência, na medida em que a Praça é metáfora das próprias relações das populações com as suas cidades, especialmente aquela de dimensões metropolitanas.

A PRESENÇA DA PRAÇA NOS DIFERENTES MOMENTOS DA CIDADE

O momento original e o caráter de largo e encontro: a presença popular

A Praça da Estação está presente no plano original de Aarão Reis para a nova capital do Estado de Minas Gerais, inaugurada em 1897. De certa maneira, ela precede até a inauguração desta capital, na medida em que foi por linha férrea que chegaram os insumos, trabalhadores e burocratas envolvidos em sua construção. Assim, já em 1895, era aberto o ramal ferroviário da nova capital e, em 1896, já se edificaram os galpões e o casarão do industrial e construtor português Antônio Teixeira Rodrigues, o Conde de Santa Marinha, que os construiu pela localização estratégica que ligava as pedreiras situadas nos arredores ao centro da cidade. Em 1897, chegava à Estação de Minas o comboio de inauguração da então denominada Cidade de Minas, com a presença do governador do estado, Bias Fortes, fato este que aponta simbolicamente a Praça como berço da capital.

Sua presença no projeto e sua localização marcaram definitivamente a vida da cidade por sua vocação e os impactos criados, sendo importante lembrar que, em seus primeiros anos, o transporte por trens era a única forma mecânica de viagens e ligação, até ser substituído, algumas décadas depois, pelo transporte rodoviário e pelo automóvel.

Sendo inicialmente o centro gravitacional da nova *urbis*, ali se instalaram os primeiros hotéis – muitos deles ainda hoje ali presentes – e pontos de negócios e, logo a seguir, os grandes galpões industriais, aproveitando a proximidade com a linha férrea. Esta linha, paralela ao Ribeirão Arrudas, criou alguns obstáculos e rupturas que, associadas às grandes construções, condicionaram e determinaram os novos bairros e suas apropriações, além da construção de importantes referenciais simbólicos para os belo-horizontinos como os viadutos da Floresta e Santa Tereza, os galpões da Serraria Souza Pinto e a fábrica de tecidos conhecida como 104. Também pela exigência de liberação de terrenos lindeiros para a instalação de eventuais equipamentos e infraestruturas, ali se apresentam até hoje grandes vazios urbanos, que se constituem em imenso potencial de renovação urbana ainda mal aproveitados. Quanto aos bairros, identificamos a criação, em suas imediações, do Bairro Lagoinha, onde se instalaram muitos dos operários que trabalharam na construção da cidade, e Floresta, habitação de profissionais liberais e comerciantes, além do operariado, e até mesmo de uma favela que se ergueu à Rua Sapucaí, todos eles abrigando gente sem condições financeiras de habitar a valorizadíssima região cercada pela Avenida do Contorno. O plano original também previa a instalação do mercado municipal, onde hoje se situa a Estação Rodoviária, e foi através dos eixos de ligação entre a chegada do trem e a comercialização dos produtos trazidos por ele que se criou a personalidade e vocação às ruas Caetés (comércio popular) e Guaicurus (atacadistas e meretrício) e da Avenida Santos Dumont, com suas instituições voltadas ao comércio e à administração pública.

A importância da Praça foi rapidamente assumida e apropriada pela população. Enquanto a Praça da Liberdade e o bairro Funcionários se destacavam como centro cívico e da burocracia estatal, o centro vivo e pulsante das atividades urbanas estava preferencialmente localizado na Praça da Estação. Prova disto é que em apenas duas décadas a estação de passageiros original, em estilo eclético inglês e coroada por um relógio de referência para os cidadãos, foi demolida e substituída por uma requintada edificação em estilo eclético neoclássico, que ali permanece até hoje, e o largo público à sua frente, na primeira década tomado quase todo por áreas ajardinadas, se resumiu apenas à face posterior do Ribeirão Arrudas, assumindo a imagem de grande vazio urbano que hoje o identifica desde os anos 1910. Tal divisão espacial e sua caracterização se tornaram tão presentes que a praça passou a ser reconhecida não mais como um único trecho contínuo, mas formada por dois grupos, um ajardinado, a Praça Rui Barbosa, e outro, vazio e pavimentado, a Praça da Estação. Essa conformação se adequava ao incessante trânsito e fluxo de pessoas que a frequentavam e que ali realizavam vários tipos de trocas.

A transformação em nó de mobilidade urbana

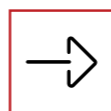
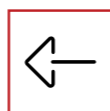
A vocação de nó de mobilidade urbana veio a se confirmar de outra maneira ao longo de sua existência, através da expansão e declínio do transporte ferroviário e de sua substituição pelo rodoviário. Em um primeiro momento, a favela da Rua Sapucaí deixou de existir, expulsa pelas necessidades das operações ferroviárias: a criação da Estação da Ferrovia Oeste de Minas e a construção da sede da Rede Ferroviária Federal e das novas edificações advindas do “enobrecimento” do local. Algumas décadas mais tarde, quando as linhas de trem mal funcionavam como ligações de subúrbios, nos anos 1980, os leitos e trilhos passaram a abrigar o chamado metrô de superfície de Belo Horizonte, unindo os extremos leste/oeste da capital. Dentro deste novo sistema de interligação metropolitano, a alimentação do metrô se daria a partir de sua conexão com as linhas de ônibus bairro a bairro e que, em uma cidade de tanta vocação radiocêntrica como Belo Horizonte, se concentraram ao redor da Praça da Estação, conformando-a como uma grande estação de transbordo a céu aberto. O afluxo e cruzamento tão grande de pessoas reforçou seus impulsos originais de comércio popular (como atesta o relativamente recente Shopping Popular Oiapoque, construído nas antigas instalações de uma fábrica de cervejas) e de centro simbólico e identidade metropolitana.

A presença da cultura e das instituições

Associada à sua importância como centro atrator e à migração das indústrias para outros locais de valor imobiliário menor e mais amplos, a emergência de espaços culturais começou a se impor, também na década de 1980. Se já existia uma cultura de trocas e de rua e uma facilidade de acesso, os grandes espaços para uma cultura de espetáculos ou de oficinas se aproveitaram do vazio deixado pelas instalações industriais e da vocação local para abrigar grandes manifestações. Em que pese o uso da praça como grande estacionamento a céu aberto – condição que ela viveu durante muitos anos – ela nunca deixou de sediar grandes manifestações e eventos, até mesmo pela ausência de outros lugares centrais que dispusessem de tanto espaço vazio, acessibilidade e informalidade. Considera-se, para tanto, o fato de que a Praça da Liberdade era formal e ajardinada demais e a Praça Sete, a rigor, nem se apresentava como uma praça. Assim, pouco a pouco, foram se instalando espaços culturais, de eventos e igrejas evangélicas nos velhos galpões, e a cultura popular ganhava força em espaços intra e extramuros.

Estoque urbano

Também do ponto de vista urbano, como anteriormente já apontado neste artigo, grandes vazios e espaços potenciais passaram a existir nas vizinhanças da Praça da Estação. Os mais evidentes são aqueles pertencentes à Rede Ferroviária Federal, em sua maioria desocupados ou de recente ocupação por ações de venda por parte desta em seu processo de extinção, transformados em igrejas, instituições públicas ou simplesmente desapropriados e repassados a terceiros.



Juntos – e, se possível, desocupados com a demolição de prédios desimportantes na pequena parcela que foi construída – representam inestimável potencial de renovação urbana do centro da cidade e de transformação em parque linear ou outra destinação pública e abrangente. Outros, nem tão expostos aos olhares, são os terrenos particulares das ruas e avenidas de entorno, Guaicurus, Santos Dumont, Oiapoque, etc. Terrenos que antes eram ocupados pelo comércio atacadista ou outras instituições que se tornaram obsoletas, falimentares ou apenas deixaram de existir sem uma consistente reapropriação.

RELAÇÕES COM A CIDADE

É da maior relevância a questão das relações com a cidade, paradigmáticas para áreas centrais de várias cidades brasileiras e mundiais. É por isto que o estudo e a compreensão das dinâmicas que ocorrem na Praça da Estação têm uma validade abrangente, que procuramos identificar em alguns de seus pontos.

Mistura que não se concretiza

A importância da mistura social e da diversificação de usos nas cidades vem sendo apontada pela literatura do campo do urbanismo como meta a ser perseguida para a qualidade dos espaços e para a vida urbana. A Praça da Estação, neste quesito, apareceria como um lugar onde coexistem estes dois fatores. No entanto, as pesquisas apontam para outras conclusões. Estas conclusões estão registradas em artigo apresentado por mim e pelos pesquisadores Diomira Faria, Frederico Marinho, Gracia Babutanga e Larissa Pardini, em 2017, no Encontro Internacional sobre o Patrimônio Edificado, e se basearam em dois estudos distintos: uma pesquisa exploratória realizada em abril de 2017 com 40 usuários da Praça e a pesquisa de pós-doutoramento em história econômica de Cláudia Martinez – publicada na revista *Antíteses*, em 2014, sob o título “Nos trilhos do Museu de Artes e Ofícios: Exposição e público em Belo Horizonte/MG” –, realizada dentro da plataforma central do metrô de Belo Horizonte com passageiros que utilizam o serviço ao menos uma vez por semana apontam para outras conclusões. Constatou-se que, embora na Praça efetivamente coexistam pessoas de vários segmentos sociais, não há efetivamente uma mistura entre elas, resultando em nichos espaciais e temporais segmentados e em diferentes sensações de pertencimento e identidade em função de cada um desses grupos. Não só não há mistura, mas se registram vários conflitos, como por exemplo os de lojistas com moradores de rua, de moradores com grupos de hip-hop, a insegurança de percursos em determinados horários, dentre outros.

Diferentes culturas

Assume-se que a região tem uma vocação cultural, o que é incontestável. Porém não se trata de uma única cultura ou de culturas compartilhadas. Há diferentes modalidades que ali são praticadas, a começar pela das ruas, das trocas que se fazem cotidianamente entre as pessoas que transitam, compram ou simplesmente conversam, quando se constroem e se trocam valores e chaves de compreensão de mundo, quando se criam demandas e aspirações. Há a cultura dos grupos identitários, de resistência ou temáticos, as tribos de hip-hop, os duelos de mc’s, os praticantes de esportes de rua, os pichadores, enfim uma gama de personagens e ações bastante heterogênea. Há a cultura alternativa de modalidades usuais, mas que ganham matizes diferentes e até mesmo de resistência como o teatro do Grupo Espanca, do Grupo Giramundo (localizado nas imediações da Praça) ou na relação dos frequentadores do Bordello, casa noturna já extinta. Há a cultura dos grandes espaços, como aqueles oferecidas pelo 104, pelo Museu de Artes e Ofícios ou pelo complexo da Casa do Conde, com a Funarte e o IPHAN. Há a cultura das ruas, como a Rua Sapucaí, com seus eventos e restaurante, e a dos frequentadores do Edifício Central. Há a cultura institucionalizada como a oferecida pelo Centro Cultural UFMG e que se pretende abrangente, mas que luta com diversas dificuldades

econômicas e logísticas. Há a cultura dos grandes eventos e shows, públicos ou particulares, que se aproveitam do grande largo oferecido no local. Há a cultura patrimonial, através do grande acervo histórico edificado. Grande oferta, grandes possibilidades de fruição, mas precária interação entre diferentes grupos.

O afeto metropolitano

A Praça se difere de outras praças de bairro – estas caracterizadas por relações de proximidade e vizinhança – por sua relação metropolitana. Na realidade, ela é um centro de referência da Grande Belo Horizonte e é assim compreendida e apropriada. É local de encontro e interação de grupos que vêm de diferentes origens, de diferentes bairros e ali têm facilidade de se encontrar e de aproveitar a diversidade espacial, largos, baixios de viadutos, ruas fechadas, grandes galpões, custos mais baixos de locação e utilização, dentre outros.

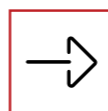
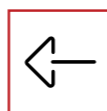
É possível caracterizar esta relação como um afeto metropolitano. Em sua obra *Festa no pedaço: cultura popular e lazer na cidade*, publicada pela editora paulista Brasiliense, em 1984, o antropólogo José Cantor Magnani trabalha com os conceitos de pórticos, manchas, pedaços e trajetos para melhor compreender a relação afetiva das pessoas com suas cidades e aqui podemos identificar com clareza, a grande Praça como pórtico de radialidade centrípeta da metrópole; como uma mancha urbana de grande vitalidade e energia; vários “pedaços” de apropriações diferenciadas e com vocações diversas e vários trajetos possíveis realizados por necessidades ou interesses também diversificados.

DIREITO À CIDADE

A questão do direito à cidade tem sido um debate contínuo desde a segunda metade do século passado, influenciada por vários pensadores, dentre eles o francês Henri Lefebvre. O conceito de direito à cidade, cunhado por Lefebvre, na obra *A revolução urbana*, publicada pela Editora UFMG em 2008, nasceu das profundas assimetrias geradas pela ação do capital no espaço urbano, gerando desigualdades na sua fruição, apropriação e mesmo no retorno dos benefícios gerados pela *urbis*, onde os bônus e os ônus não são igualmente repartidos. O conceito é associado, com frequência, ao direito de melhores condições de moradia na cidade e com uma organização social baseada no que ele denominou “autogestão generalizada”, na qual o espaço urbano se produziria com base no valor de uso e não no valor de troca.

No Brasil, o processo de redemocratização também gerou um movimento bastante abrangente de diferentes segmentos sociais em busca da gestão democrática das cidades, que acabou resultando na promulgação da lei federal baseadas nos preceitos da Constituição de 1988, denominada “Estatuto das Cidades” em 2001.

Os movimentos sociais urbanos no Brasil têm sua gênese inicialmente nas lutas de associações de bairros por melhorias e nos movimentos por habitação, espalhando-se por outros temas de interesse ambiental ou mesmo de patrimônio cultural, dentre outros. Quanto ao patrimônio cultural, o direito à memória se insere como subtema do direito à cidade e se iniciou nas décadas de 1970 e 1980 como reação ao forte crescimento urbano que, sem se preocupar com o tecido urbano pré-existente e com as referências materiais construídas, destruía tudo aquilo que se colocava como obstáculo à sanha imobiliária. Duas dessas intervenções descaracterizantes inauguraram os movimentos de preservação na cidade: o primeiro, as transformações na Praça da Estação para acolher os projetos dos trens urbanos e, na mesma quadra do edifício da Prefeitura, a demolição do Cine Metrô (antigo Teatro Municipal), transformado em um edifício vertical em cuja base se instalou uma agência bancária. Desses dois episódios nasceu a legislação municipal de defesa do patrimônio histórico, que experimentou suas primeiras posturas nos últimos anos da década de 1980, mas que só se consolidou como política pública a partir de 1992. A Praça se constituiu, portanto, no berço simbólico da preservação do patrimônio na capital mineira e, associada à sua história referencial e à sua capacidade de atração de



gente de toda a metrópole, se tornou o epicentro de eventos e reuniões populares. Não seria de se estranhar, portanto, que o cerceamento da liberdade para sua utilização causasse tanta reação.

Desse cerceamento nasceu o movimento “Praia da Estação”, realizado no grande vazio urbano fronteiro à principal estação de metrô da cidade (antiga Estação Central da Rede Ferroviária Federal, hoje também Museu de Artes e Ofícios). Em 2009, o então Prefeito Márcio Lacerda, pressionado pelo uso “indiscriminado, excessivo e predador” da Praça, houve por bem promulgar um decreto proibindo qualquer manifestação na Praça. A reação não tardou: grupos populares se organizaram em protesto e, aos sábados, aproveitando os repuxos de água que foram concebidos para embelezar a praça quando esta não estivesse sendo utilizada mais intensivamente, criaram a “Praia da Estação”: em trajes de banho propiciaram uma ocupação de centenas de pessoas, como se fora um balneário público. Nunca uma cidade sem mar esteve tão parecida com uma cidade litorânea. A pressão popular fez com que a prefeitura, através da Fundação Municipal de Cultura, criasse uma comissão para estudar os destinos da praça, com uma composição ampla e curiosa, pois formada até por representantes dos moradores de rua, além de várias tribos *habitués* da região. Os resultados dos trabalhos desta Comissão ainda não vieram à tona e sua morosidade parece indicar um protelamento de decisões que realmente venham conferir à região as transformações que ela necessita.

PATRIMÔNIO URBANO

O conceito de patrimônio cultural tem se ampliado enormemente nas últimas décadas, superando a excepcionalidade da “alta cultura”, dos privilégios a determinados segmentos sociais (palácios e templos católicos) e da objetividade material, incorporando o patrimônio intangível e o sujeito na sua formulação e exame.

A visão monumentalista privilegiou reiteradamente o edifício-monumento em seu entorno como bolhas isoladas inseridas em espaços em processo de transformação, ainda que alguns núcleos históricos tivessem sido tombados em seu conjunto, mas que acabaram sendo tratados como “obras de arte” coletivas e não como o que são, por natureza, cidades em constante processo de transformação. Esta relação das cidades com os monumentos, no entanto, foi se modificando face à impossibilidade de seu congelamento – ou das sérias consequências resultantes dessa postura – e foi sendo substituída por conceitos alternativos como o de estruturas ambientais urbanas, o qual ligava qualidade com patrimônio, meio ambiente, acessibilidade, etc., vindo a estender o conceito por toda a cidade e não apenas às excepcionais pontuais de seu território. A acentuada urbanização mundial e a superação de posturas imobilizantes vem colocar a questão patrimonial como uma das suas discussões que vão além da mera preservação físico/material, abrangendo outros temas convergentes como a qualidade de vida, a justiça social, o direito às cidades, a terra urbana, o acesso a bens e serviços, fazendo com que o patrimônio se apresente como um ativo para o desenvolvimento e não como um entrave saudosista, conforme era entendido até então. As cidades são a materialização do encontro das diferentes culturas que a compõem, em francas interação e dinâmicas transformadoras, tornando questionável a compartimentação, categorização e separação de bens e ações em nichos estanques. Os fenômenos da democratização também passaram a reivindicar outros patrimônios como referências materiais de diferentes grupos sociais. Outras tipologias alternativas às clássicas, edifícios e espaços ligados à memória de minorias e as transformações inevitáveis da morfologia e das significações urbanas colocaram em xeque a imutabilidade dessas estruturas.

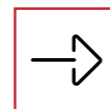
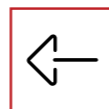
Quando as questões patrimoniais se associam à questão da apropriação do espaço urbano e o direito à sua fruição justa e universal, aí não só se amplia o leque de bens e tipologias a se preservar, como também se modificam as formas de sua preservação. “Habitar” a cidade, ainda segundo o conceito lefebvriano, está ligado ao conceito de apropriação e, havendo diferentes formas de habitar, não é mais possível considerarmos a cidade como um espaço homogêneo e o direito à cidade, portanto, não é só o de habitar no centro ou poder ir a qualquer parte, mas envolve questões mais complexas e flexíveis como a justa distribuição dos ônus e bônus gerados pela *urbis*, a quebra das invisíveis barreiras

sociais que segregam seus espaços, a possibilidade de formas abertas e diferenciadas de apropriação da sua diversidade espacial, a viabilização da mobilidade urbana. Para que se garantam os direitos, há que se garantirem também os meios para que eles se exerçam. Assim, o patrimônio urbano passou a incorporar outras questões em suas formulações, compreendendo, inclusive, que não haveria uma biunivocidade entre forma/matéria e significância/apropriação, parecendo com que a os conteúdos materiais, apesar de parecerem imutáveis por definição, se apresentariam de maneiras diferentes conforme a solicitação dos usuários no momento de sua apropriação.

A ideia de uma preservação que exclua ou restrinja excessivamente o usuário dos imóveis e espaços públicos, ou técnicas de recomposição da imagem que impeçam novos usos de se exercerem em plenitude ou ainda restaurar o monumento sem considerar sua abrangência e envolventes locais, como uma obra de arte em um museu, cada vez mais vem deixando a agenda patrimonial urbana. Em Belo Horizonte, mesmo, há o caso paradigmático do Espaço Comum Luiz Estrela, antigo hospital psiquiátrico em ruínas, pertencente ao Governo Estadual, ocupado por um coletivo ligado à cultura de ruas e que vem sendo por ele restaurado, sem a preocupação de “recompor” uma imagem original, mas explicitando as marcas de sua história e de sua deterioração. Neste sentido, cita-se, ainda, o caso da recuperação da região da Rua da Alfândega, no centro do Rio de Janeiro, onde critérios estritos de restauro foram flexibilizados de maneira a garantir a permanência do comércio popular ali existente.

A Praça da Estação possui um grande acervo de prédios e espaços públicos protegidos pelo Patrimônio e que se apresentam como um conjunto aberto à apropriação popular e coletiva que lhe é inerente e que não pode se fechar a ela, ou restringi-la de alguma forma, resumindo-se a um reduto museificado (no sentido de cofre ou gabinete de curiosidades). As lutas que ali se realizaram dão prova disto.

Assim, a Praça da Estação se apresenta como prova viva de uma nova agenda patrimonial e de relações com a cidade que apontam para soluções bastante diferenciadas daquelas que classicamente foram trabalhadas pelo planejamento urbano. Ela enseja novas formas de harmonia entre grupos urbanos distintos, novas formas de inclusão, novas formas de proteção do patrimônio coletivo. É um laboratório que não se esgota e continuamente nos provoca a repensar a metrópole, atualizando a opção que a humanidade fez ao adotar a cidade como lugar privilegiado para a sua vida.



AGRADECIMENTOS

Apoio CNPQ Bolsas de Produtividade em Pesquisa - Chamada CNPq N ° 09/2018. Às colegas com que venho trabalhando os temas da Praça da Estação, Pauline Bosredon (Université de Lille I), Diomira Pinto de Faria, Frederico Couto Marinho e Natacha Rena (UFMG) e aos orientandos que constantemente me arejam com seus *insights* sobre o tema, Laura Penna de Castro e Vilmar Pereira de Sousa.



Flávio de Lemos Carsalade

Arquiteto Urbanista. Professor do Departamento de Projetos da Escola de Arquitetura da UFMG. Presidente do IEPHA-MG (1999-2002). Diretor da Editora UFMG. Vice-presidente do ICOMOS Brasil.

