

Belo Horizonte 2016

# as avenidas da metrópole, as ruas do lugar

Daila Coutinho de Araújo

Daila Coutinho de Araújo

**AS AVENIDAS DA METRÓPOLE, AS RUAS DO LUGAR**  
produção social do espaço a partir das transformações da Lagoinha  
e da Avenida Presidente Antônio Carlos (Belo Horizonte, MG)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia  
do Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais,  
como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de concentração: Organização do Espaço

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Heloisa Soares de Moura Costa

Belo Horizonte

Agosto de 2016



A663a Araújo, Daila Coutinho de.  
2016 As avenidas da metrópole, as ruas do lugar [manuscrito] : produção social do espaço a partir das transformações da Lagoinha e da Avenida Presidente Antônio Carlos (Belo Horizonte, MG) / Daila Coutinho de Araújo. – 2016.  
176 f., enc.: il. (principalmente color.)

Orientadora: Heloisa Soares de Moura Costa.  
Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2016.  
Área de concentração: Organização do Espaço.  
Bibliografia: f. 165-176.

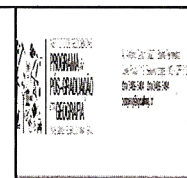
1. Lagoinha (Belo Horizonte, MG) – Teses. 2. Avenida Presidente Antônio Carlos (Belo Horizonte, MG) – Teses. 3. Planejamento urbano – Belo Horizonte (MG) – Teses. 4. Espaço urbano – Teses. I. Costa, Heloisa Soares de Moura. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Instituto de Geociências. III. Título.

CDU: 711.4(815.1)



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA



## FOLHA DE APROVAÇÃO

**As avenidas da metrópole, as ruas do lugar. Produção social do espaço a partir das transformações da Lagoinha e da Avenida Presidente Antônio Carlos (Belo Horizonte, MG)**

**DAILA COUTINHO DE ARAÚJO**

Dissertação submetida à Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em GEOGRAFIA, como requisito para obtenção do grau de Mestre em GEOGRAFIA, área de concentração ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO.

Aprovada em 26 de agosto de 2016, pela banca constituída pelos membros:

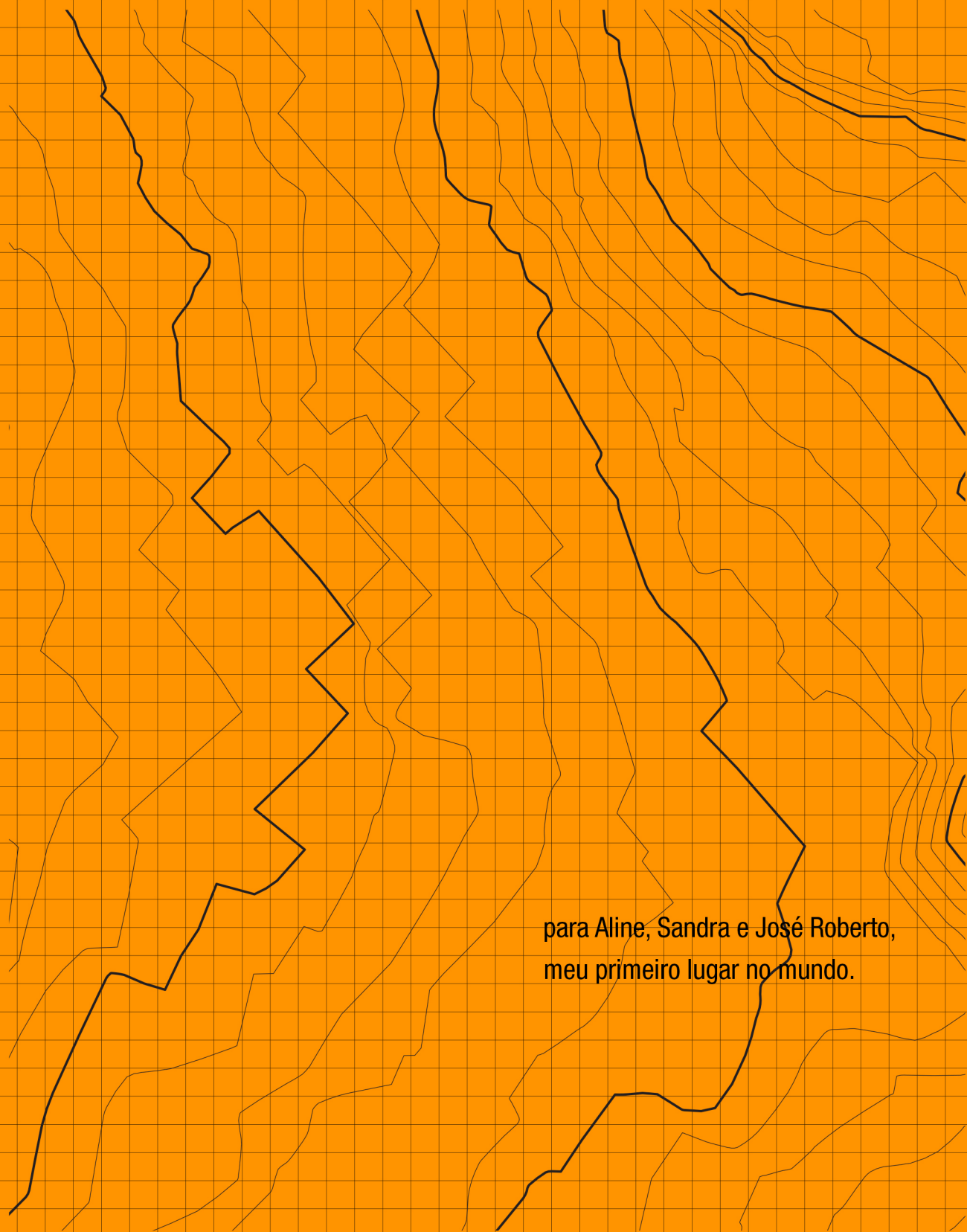
Prof(a). Heloisa Soares de Moura Costa - Orientador  
Universidade Federal de Minas Gerais

Prof(a). Cássio Eduardo Viana Hissa  
UFMG

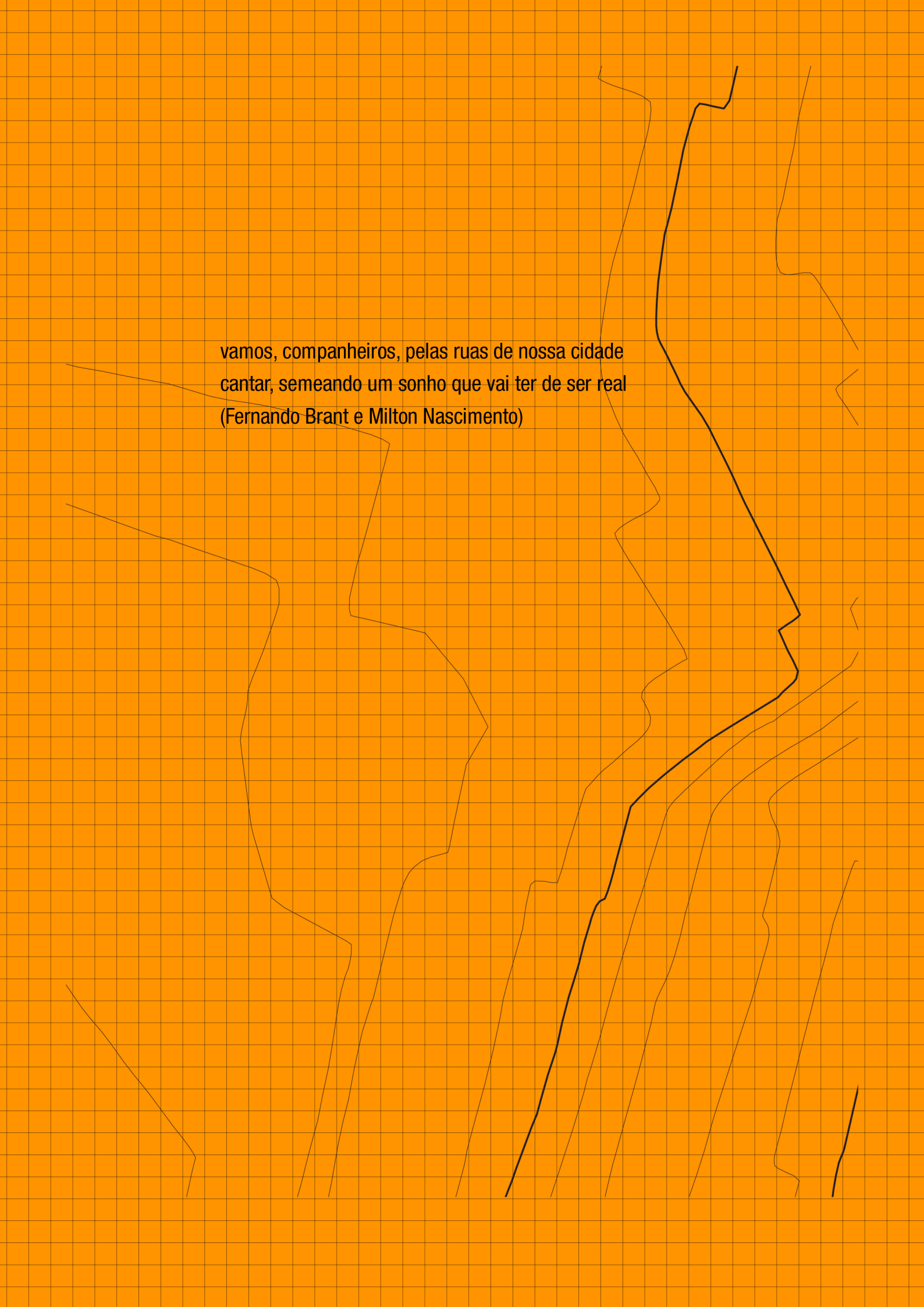
Prof(a). Alicia Duarte Penna  
PUC Minas

Belo Horizonte, 26 de agosto de 2016.





para Aline, Sandra e José Roberto,  
meu primeiro lugar no mundo.

A hand-drawn map on a grid background. The map consists of several irregular shapes representing land parcels or city blocks. A thick black line highlights a specific path that starts at the bottom center, moves diagonally up and to the right, then continues in a series of steps and curves towards the top right corner. The text is centered in the upper-left quadrant of the map.

vamos, companheiros, pelas ruas de nossa cidade  
cantar, semeando um sonho que vai ter de ser real  
(Fernando Brant e Milton Nascimento)



## Agradecimentos

Aos meus pais, Sandra e José Roberto, presentes em tudo o que faço (e sou) como referência de perseverança, amor e dedicação, agradeço por acreditarem sempre no meu melhor.

À Aline (e sua visão do mundo), tão importante para a minha formação enquanto pessoa e enquanto pesquisadora-arquiteta-urbanista, por me fazer enxergar realidades possíveis. Agradeço também pelos cafés e conversas diárias, pela paciência e dedicação nos momentos finais, pelas capas lindíssimas e por deixar as imagens mais bonitas ainda!

Aos meus avós, Maria Aparecida, Joaquim, Maria e Homero (*in memoriam*), pela sorte de poder conhecer e fazer parte de suas histórias de vida.

À Heloísa Costa, agradeço pela confiança no meu processo e pela generosidade com que me orientou para que eu encontrasse o caminho certo (e nada reto) da pesquisa.

Agradeço ao Cássio Viana Hissa pelas conversas entre-textos em sala de aula e pelas colaborações desde a escrita do projeto preliminar. Agradeço a ele e ao Rogério Palhares pelas contribuições no momento da qualificação, essenciais ao avanço da dissertação em direção à sua forma atual. Aos professores e à secretaria da pós-graduação, agradeço pela gentileza e atenção com que me acolheram no programa.

Aos colegas da pós-graduação, companheiros importantes nesta trajetória, agradeço pelas trocas enriquecedoras. O que faz este mestrado tão singular é, sem dúvida, as pessoas que encontrei “no caminho”. Em especial, agradeço à Floriana e à Natália pela presença e cumplicidade também nos momentos de dificuldade – momentos estes de importante crescimento.

À Stephanie Assaf, agradeço pelas ajudas e “corres” desde o momento da inscrição na prova até a etapa de revisão da dissertação – e por sua leitura cuidadosa do meu texto final.

Aos amigos, agradeço a paciência e a compreensão com que toleraram minha distância nestes quase três anos, torcendo carinhosamente para que eu chegasse logo ao fim desta etapa.

À Lygia, Joana, Paulo e Dereco, que guardam os espaços da cidade em seus registros afetivos e políticos, agradeço, principalmente, pela oportunidade das conversas inspiradoras.

Aos amigos da Vazio S/A, Carlos, Léo, Fred e Zuleika, agradeço por compreenderem minhas ausências e meus horários desarranjados de trabalho desde o início do mestrado. E ao Carlos, especialmente, pela oportunidade de uma prática crítica da arquitetura no dia a dia do escritório. E, por fim, agradeço ao Léo, meu maior incentivador, por ser guia e amor nas horas difíceis, mas também por ouvir (e ler) com entusiasmo as descobertas mais prazerosas desta pesquisa – uma descoberta de mim mesma enquanto sujeito do mundo.

## Resumo

As avenidas e as ruas de uma cidade representam mais que apenas locais destinados à circulação de veículos, pedestres e mercadorias: elas são elementos cruciais para a produção social do espaço urbano. Na primeira parte desta dissertação, relacionamos a avenida à dimensão espacial definida por Henri Lefebvre como *espaço concebido*, fruto do planejamento urbano tecnicista, burocrático e racional – distante da *ordem próxima* e, portanto, *abstrato*. Destacamos o seu papel na constituição da metrópole orientando-nos por dois elementos: “o plano”, no qual o plano urbanístico de Belo Horizonte é apresentado como símbolo de um projeto de modernização alheio à realidade social; e “as avenidas”, trazendo as avenidas do plano como elementos articuladores da ordem e do progresso anunciados e, posteriormente, da expansão urbana para o norte e para o oeste – dando indícios de uma configuração metropolitana. Ao final, nos dedicamos às reformas e aos projetos de remodelação da Avenida Presidente Antônio Carlos, que marcam profundamente o espaço belo-horizontino – principalmente a região do bairro tradicional da Lagoinha. Na segunda parte, nos norteamos pela compreensão de que, apesar da abstração do espaço concebido das avenidas, a cidade pode ser apropriada com outros sentidos a partir do *espaço vivido*. Trazemos como elementos orientadores: “as ruas”, que estabelecem sua urbanidade na medida em que se tornam *locus* do encontro, da festa, da celebração das diferenças e, também, da vida cotidiana – com suas inerentes contradições e alienação; e “o espaço vivido”, evidenciando o bairro da Lagoinha segundo as formas de apropriação dos seus espaços como *lugar* e como *obra*. Na apropriação como lugar, são as experiências dos moradores as responsáveis pela criação de sentidos e identidades em nível subjetivo. Na apropriação como obra, os processos de significação partem das propostas dos seus autores, sendo ela a responsável por inspirar sentidos em seus observadores. Desta maneira, se a vida cotidiana representa o tempo da alienação a partir da repetição maçante dos eventos do dia a dia, é através dela que se dão as apropriações criativas e transformadoras do espaço. Por meio de uma prática coletiva centrada no valor de uso e na cotidianidade (o cotidiano não dirigido pelo consumo), nasce a *práxis* urbana – uma prática reflexiva e não alienada. A *revolução urbana* almejada por Lefebvre pode se realizar, então, através das transformações do cotidiano na criação de obras e lugares.

**Palavras-chave:** plano urbanístico de Belo Horizonte, espaço concebido, espaço vivido, apropriação como lugar, apropriação como obra, cotidianidade.



## Abstract

The avenues and streets of a city represent more than just sites designated to circulation of vehicles, pedestrians and goods: they are crucial in the social production of urban space process. In the first part of this research, we approach the avenue to the spatial dimension defined by Henri Lefebvre as *conceived space*, result of a technicist, bureaucratic and rational urban planning – distant from the *near order* and therefore *abstract*. We highlight its role in the constitution of the metropolis oriented by two elements: “the plan”, in which the urban plan of Belo Horizonte is presented as a symbol of a modernization project alienated to social reality; and “avenues”, bringing forward the avenues of the plan as elements of articulation of order and progress ideals, and dictating the urban expansion to north and west directions – giving evidence of a metropolitan setting. In the end of the first part, we present the reconstruction and remodeling projects of President Antônio Carlos Avenue as deep scars in the city space – especially in the traditional neighborhood of Lagoinha. In the second part, we are oriented by the comprehension that, despite the abstraction of the conceived space of the avenues, the city may be appropriated with other senses through the *lived space*. We use as guiding elements: “streets”, which establish their urbanity as they become *locus* of the encounter, the party, the celebration of differences and also of everyday life – with its inherent contradictions and alienation; and “the lived space”, presenting the neighborhood of Lagoinha from the appropriations of its spaces (the streets, but also the President Antônio Carlos Avenue) as a sense of *place* and *artwork*. In the appropriation process as a place, the experiences of the dwellers are responsible for the construction of meanings and identities in a subjective level. In the appropriation as an artwork, the signification processes refer to the proposals of its authors. Thus, if everyday life is a time of alienation consisted from the dull repetition of the everyday life events, it is through it that the creative appropriations of the space occur. Through a shared practice centered on the value of use and everydayness (the everyday life not driven by consumption values), the urban *praxis* arises – as a reflexive and not alienated practice. The *urban revolution* desired by Lefebvre could happen, then, through the modifications in everyday life aimed to the creation of artworks and places.

**Keywords:** urban plan of Belo Horizonte, conceived space, lived space, appropriation of space as a place, appropriation of space as an artwork, everydayness.

## Lista de figuras

- Fig. 1 - Ordenação geométrica e funcional dos planos de Washington (L'Enfant, 1791) e La Plata (Pedro Benoit, 1882). **26**
- Fig. 2 - Sobreposição das malhas viárias ortogonais do plano de Aarão Reis, 1895. **26**
- Fig. 3 - Em vermelho, o traçado de Belo Horizonte sobre o do extinto Curral Del Rey. **31**
- Fig. 4 - Av. Afonso Pena no início do séc. XX, desproporcionalmente larga naquele momento. **35**
- Fig. 5 - Crianças brincam nas ruas de Belo Horizonte pouco ocupadas por veículos. **35**
- Fig. 6 - Malha das avenidas girada em 45°. **48**
- Fig. 7 - Av. do Contorno (circular), Av. Afonso Pena (reta), o rio ao norte e a serra ao sul. **48**
- Fig. 8 - Malha ortogonal das ruas. **48**
- Fig. 9 - Traçado dentro e fora da Av. do Contorno. **48**
- Fig. 10 - Construção da Av. Amazonas. Wilson Baptista, 1941. **56**
- Fig. 11 - Av. Amazonas: contexto metropolitano. **56**
- Fig. 12 - Cassino (atual MAP) e Iate Clube na Pampulha ainda vazia da década de 1960. **59**
- Fig. 13 - Igreja de São Francisco e o Mineirão (ao fundo) no início da década de 1970. **59**
- Fig. 14 - Av. Antônio Carlos: contexto urbano. **60**
- Fig. 15 - Abertura da Av. Antônio Carlos. Wilson Baptista, década de 1940. **60**
- Fig. 16 - O IAPI, entre a Av. Antônio Carlos e a Pedreira Prado Lopes. José Góes, 1955. **65**
- Fig. 17 - Em primeiro plano, a Lagoinha e a Feira de Amostras. José Góes, 1947. **65**
- Fig. 18 - Divisão oficial dos bairros na região da Lagoinha. **66**
- Fig. 19 - Lagoinha, área central e o sistema viário arterial. **66**
- Fig. 20 - A Praça Vaz de Melo ao fundo e à direita da Feira de Amostras. José Góes, 1962. **71**
- Fig. 21 - Viaduto descendo sobre a Praça Vaz de Melo, cerca de 1970. **71**
- Fig. 22 - Construção do Complexo Viários na região da antiga Praça Vaz de Melo. 1920, 1930, 1973, 1994, 1999, 2008. **74**
- Fig. 23 - Síntese das transformações da Av. Antônio Carlos na Lagoinha. **79**
- Fig. 24 - Ruas da Lagoinha. Mapa diagramático. **118**
- Fig. 25 - Linha do bonde na Praça Vaz de Melo. Wilson Baptista, 1940. **122**
- Fig. 26 - Movimento diurno na Praça. Wilson Baptista, 1939. **122**
- Fig. 27 - Vista da Praça com a ponte do “Bedeco” ao fundo. **122**
- Fig. 28 - Casa da Loba na R. Itapecerica. **129**
- Fig. 29 - Igreja N. Sra. da Conceição na R. Além Paraíba. Luíz Otávio Barreto. **129**
- Fig. 30 - Rua que sobe para o Buraco Quente a partir da R. Itapecerica. Luíz Otávio Barreto. **129**
- Fig. 31 - Casa da Dona Tereza e do Seu Lideir. 30 abr. 2009. **142**
- Fig. 32 - Casa da Dona Tereza e do Seu Lideir. 02 mai. 2009. **142**
- Fig. 33 - Casa da Dona Tereza e do Seu Lideir. 07 mai. 2009. **142**
- Fig. 34 - Cine São Cristóvão (Aprisco). 07 jun. 2009. **143**
- Fig. 35 - Cine São Cristóvão (Aprisco). 07 jun. 2009. **143**
- Fig. 36 - Cine São Cristóvão (Aprisco). 27 jun. 2009. **143**



- Fig. 37 - Interiores. 31 mai. 2009. **144**
- Fig. 38 - Interiores. 21 jun. 2009. **144**
- Fig. 39 - Interiores. 21 jun. 2009. **144**
- Fig. 40 - Interiores. 21 jun. 2009. **144**
- Fig. 41 - Lagoinha Sempre Viva. 21 mai. 2009. **145**
- Fig. 42 - Lagoinha Sempre Viva. 29 mai. 2009. **145**
- Fig. 43 - Morada. Dona Virgínia em sua casa. Aos fundos, o IAPI. **149**
- Fig. 44 - Morada. O antigo acesso à casa a partir da Av. Antônio Carlos. **149**
- Fig. 45 - Morada. A antiga sala de estar transformada em depósito. **149**
- Fig. 46 - Morada. Joana conduz Dona Virgínia à varanda. **149**
- Fig. 47 - Morada. Dona Virgínia na varanda. **149**
- Fig. 48 - Morada. Demolição próxima à casa da personagem, no fim do filme. **149**
- Fig. 49 - Morada. Máquinas demolem. **149**
- Fig. 50 - Edifício solitário. Apartamento 1201. **152**
- Fig. 51 - Edifício solitário. O edifício solitário. **152**
- Fig. 52 - Edifício solitário. Apartamento 1102. **152**
- Fig. 53 - Edifício solitário. Apartamento 402. **152**
- Fig. 54 - Edifício solitário. Quarteirões demolidos ao redor. **152**
- Fig. 55 - O retrato de Suzana. Suzana e o edifício Angico. **153**
- Fig. 56 - O retrato de Suzana. O salão de beleza da Suzana. **153**
- Fig. 57 - O retrato de Suzana. Operários da construção da Avenida. **153**
- Fig. 58 - O retrato de Suzana. Novo vizinho: a alça do viaduto. **153**
- Fig. 59 - O retrato de Suzana. Suzana encontra seus amigos no salão. **153**
- Fig. 60 - O retrato de Suzana. O interior do salão, à noite. **153**
- Fig. 61 - ACzine. Stencil por Suellen Guimarães, Marina Teixeira, Aline Maia. **156**
- Fig. 62 - ACzine. Stencil por Bruno Sena, Matheus Cherem, Dereco. **156**
- Fig. 63 - ACzine. Intervenções da Av. Antônio Carlos. **156**
- Fig. 64 - Flor no asfalto. **157**
- Fig. 65 - Pixos. Doi, Goma, Fama. **157**
- Fig. 66 - Pixos. Comum. **157**
- Fig. 67 - Pixos. Gaspa, Sux. **157**
- Fig. 68 - Pixos. Lisk, Fain, Gink, Sadok, Sed, Real. **157**
- Fig. 69 - Demolições na Lagoinha. Interior. **160**
- Fig. 70 - Demolições na Lagoinha. Parede. **160**
- Fig. 71 - Demolições na Lagoinha. Fachada. **160**
- Fig. 72 - Demolições na Lagoinha. Laje. **160**
- Fig. 73 - Demolições na Lagoinha. Escombros. **160**
- Fig. 74 - Avesso exposto. Nova fachada. **161**
- Fig. 75 - Avesso exposto. Paisagem atual da Av. Antônio Carlos. **161**
- Fig. 76 - Avesso exposto. Janelas. **161**
- Fig. 77 - Avesso exposto. Arrimo próximo ao viaduto São Francisco. **161**

## **Sumário**

<b>Introdução</b>	<b>11</b>
<b>I. Da constituição do espaço abstrato</b>	<b>17</b>
<b>1. O plano</b>	<b>22</b>
1.1. Modernidade e tradição no urbanismo do século XIX	23
1.2. O Plano de Aarão Reis como utopia de modernidade	27
1.3. Construção e consolidação da urbs Belo Horizonte	36
<b>2. As avenidas</b>	<b>42</b>
2.1. A cidade moderna tem avenidas largas	43
2.2. Expansão urbana através do sistema viário	51
2.3. A Avenida Presidente Antônio Carlos na Lagoinha: mutilações do espaço físico	63
<b>II. Das apropriações no/do espaço vivido</b>	<b>84</b>
<b>3. As ruas</b>	<b>89</b>
3.1. Apontamentos para pensar a rua	90
3.2. A rua como espaço da vida cotidiana	97
3.3. “Na rua se tornam claras as formas de apropriação do lugar e da cidade”	106
<b>4. O espaço vivido</b>	<b>111</b>
4.1. A Lagoinha na Avenida Presidente Antônio Carlos: apropriação como lugar	112
4.2. Espaços de representação: apropriação como obra	137
<b>Considerações finais</b>	<b>162</b>
<b>Referências</b>	<b>167</b>

The image features a topographic map as a background, overlaid with a fine grid. The map shows contour lines and various geographical features. The word "introdução" is written in a bold, black, sans-serif font, centered horizontally and vertically on the page.

# **introdução**

Recentemente foi aberta uma avenida em Belo Horizonte.  
Ela nos obriga a ver a cidade por dentro.

O texto acima parafraseia os dizeres da cartela inicial do filme *Lacrimosa*<sup>1</sup>, dirigido e fotografado por Aloysio Raulino em 1970. No original, a cidade é São Paulo e a avenida é a Marginal Tietê, inaugurada há pouco tempo do momento da filmagem. Logo depois, um plano-sequência nos conduz pela recém aberta avenida, que rasga a planície do Rio Tietê – antes meândrico – transformada em área de urbanização após sua retificação<sup>2</sup>. Passamos por barracões toscos, lixões, algumas indústrias, grandes vazios – uma nova paisagem possível de ser vista somente após a abertura da via e através das janelas do veículo (e das lentes) de Raulino. Assim, a avenida nos permite observar a cidade por dentro, nos transformando em espectadores de realidades distantes<sup>3</sup>.

A cidade poderia ser Belo Horizonte – assim como poderiam ser outras que tiveram o rodoviarismo<sup>4</sup> como um dos seus paradigmas de urbanização –, e a avenida poderia ser várias. Partimos da observação da Avenida Presidente Antônio Carlos, considerada emblemática no

.....

<sup>1</sup> LACRIMOSA. Direção: Aloysio Raulino. Produção: Aloysio Raulino e Luna Alkalay. Fotografia: Aloysio Raulino. São Paulo: ECA-USP, 1970. 12 min., son., p&b, 16mm.

<sup>2</sup> A retificação do Rio Tietê, iniciada na década de 1940 a partir de projeto de Ulhôa Cintra e Prestes Maia, possibilitou a urbanização de uma área de 33 milhões de metros quadrados. No entanto, ela só foi possível às custas da supressão da mata ciliar do Rio e da ocupação de sua área de várzea. Ver: <<http://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo.como-era-sao-paulo-sem-a-marginal-do-tiete,8928,0.htm>>.

<sup>3</sup> No filme, Raulino vai além da observação passiva e distante. No plano seguinte, o diretor-fotógrafo entra em uma das favelas do caminho e captura nos rostos das crianças moradoras olhares que ecoam frente à objetividade da câmera, criando um ponto de contato entre as realidades distintas. Este gesto de enfrentamento revela uma alteridade muito marcante no cinema do diretor, que tece sua visão do mundo a partir da subjetividade de outros – gesto análogo ao que pretendemos com esta pesquisa.

<sup>4</sup> O rodoviarismo é uma política de Estado – muito defendida por Juscelino Kubischek – que privilegia, através das obras públicas, os modais de transporte e deslocamento rodoviários, em detrimento de outros como o ferroviário, o hidroviário, o metroviário, o cicloviário e o de pedestres.



contexto das transformações do espaço urbano belo-horizontino. Da Avenida, que liga o Centro aos bairros da região Norte e Pampulha, bem como às cidades ao norte da região metropolitana, nos interessa especialmente o trecho em que atravessa a Lagoinha, bairro cuja ocupação remonta ao início da construção da capital mineira.

Percebemos relações e influências distintas entre a avenida e a cidade e entre a avenida e o bairro na medida em que ampliamos ou diminuímos a nossa escala de observação. Na macroescala, sobressaem o seu sentido de via de trânsito rápido e o seu papel na produção do espaço metropolitano. A produção do espaço, compreendida no contexto da produção capitalista, se refere ao desenvolvimento da cidade como manifestação espacial do processo de acumulação do capital que, através de processos de produção, reprodução, circulação e organização, influi diretamente sobre a forma e a organização do espaço urbano<sup>5</sup>. Neste sentido, o espaço assemelha-se ao capital, mas possui dinâmicas particulares que assinalam contradições relacionadas ao seu processo de produção.

A observação da Avenida a partir de uma microescala – no trecho que margeia a região da Lagoinha – ressalta a influência das suas recorrentes remodelações físicas no desenvolvimento do bairro e na vida dos que ali habitam. Assim como a Marginal Tietê no filme de Raulino, a Avenida Antônio Carlos expõe ao restante da cidade – a nós, os forasteiros que apenas passam – um bairro em situação de aparente degradação física e moral. No entanto, ela desvela também um lugar de grande diversidade social e cultural e de importantes tradições, símbolos (a boemia, o samba, o carnaval, o futebol) e personagens. A Lagoinha revela-se, assim, como bairro imprescindível para a história da cidade e para a constituição da memória afetiva do belo-horizontino.

## O bairro e a avenida

Dando continuidade ao exercício das paráfrases, agora de um dos versos mais conhecidos da poesia brasileira: no meio da *avenida* tinha um *bairro*. Ou ainda: no meio do *bairro* tinha uma *avenida*<sup>6</sup>. Essas ideias acompanham nossa pesquisa desde o princípio, antes mesmo de ela existir em sua estrutura atual. Delas, retiramos uma dupla questão: o objeto de estudo é a *avenida* que cruza o bairro, ou o *bairro* que é interceptado pela avenida? Respondendo: nem um, nem outro. E seguindo: os dois, ao mesmo tempo.

.....

<sup>5</sup> GOTTDIENER, Mark. *A produção social do espaço urbano*. 2 ed. São Paulo: Edusp, 1997, p. 93. Outra referência importante para o aprofundamento na questão utilizada aqui é *A produção do espaço* de Henri Lefebvre (2006).

<sup>6</sup> Do verso original de Carlos Drummond de Andrade: “no meio do caminho tinha uma pedra”, que integra o poema “No meio do caminho” publicado a primeira vez em 1928 na *Revista de Antropofagia* e, posteriormente, no livro *Alguma poesia*, de 1930.

Nem um, nem outro. O bairro foi sim o foco inicial da pesquisa, que partiu de uma inquietação sobre a situação particular da Lagoinha em relação aos demais bairros da região pericentral de Belo Horizonte. Como um bairro de tamanha importância histórica e de localização tão privilegiada mantém parte de sua ocupação original, enquanto os demais sofreram intensa substituição de suas edificações por diversas pressões do mercado imobiliário? Ao mesmo tempo, por que seu conjunto arquitetônico, singular na história belo-horizontina, encontra-se em progressiva decadência enquanto bairros de características similares, como o Santa Tereza, conseguem se consolidar como legado importante a ser preservado<sup>7</sup>?

Por sua vez, o interesse pelas remodelações da Avenida Antônio Carlos surge com o tempo de residência e vivência na cidade. Desde o início dos anos 2000, presencia-se obras em todo o seu trajeto cujas benesses se tornam obsoletas antes mesmo de elas estarem concluídas. Além disso, sabe-se que elas não são as únicas intervenções realizadas na Lagoinha, que vem há muito tempo sofrendo verdadeiras mutilações do seu espaço físico. A escolha do recorte de pesquisa a partir do bairro foi antes um interesse na influência dessas transformações espaciais na vida dos seus moradores, que um interesse puro e simples em sua história cultural.

Portanto, os dois ao mesmo tempo. Como as questões colocadas em relação à Lagoinha não podem ser respondidas sem avaliarmos a influência da Avenida Antônio Carlos no local, o interesse é pela interseção entre os dois. Sem desvinculá-los um do outro, mas sem deixar de considerá-los individualmente: a Avenida, enquanto importante elemento para a produção do espaço da metrópole; e o bairro, por toda a singularidade de suas relações sociais.

## **Avenidas e ruas**

A despeito das mudanças impelidas pelas obras da Avenida Presidente Antônio Carlos na cidade e, especialmente, na Lagoinha, as pessoas persistem no curso de suas atividades diárias: ir ao trabalho, ir à escola, dormir, se alimentar, ir ao supermercado, encontrar os amigos. O espaço influencia diretamente em como se realizam essas atividades, com que frequência são realizadas e qual a sua duração. Mas independente do quão *abstrato*<sup>8</sup> (inapreensível) esse espaço se torne em decorrência de suas alterações, insistimos em vivê-lo como impulso primeiro de sobrevivência nas cidades.

Surge daí a questão condutora desta dissertação: sob a influência das transformações do espaço físico ao redor, de que modo nos (re)apropriamos dele, criando espaços sociais mais .....

<sup>7</sup> Apesar de o conjunto arquitetônico do Santa Tereza ser tombado pelo Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural do Município de Belo Horizonte, o tombamento só ocorreu em 2015, o que não explica a diferença de destinos da arquitetura dos dois bairros.

<sup>8</sup> A noção de abstração do espaço será tratada mais adiante, na parte I da dissertação.

vivididos que abstratos? A vida cotidiana – conforme discussão empreendida por Henri Lefebvre<sup>9</sup> – com suas contradições e possibilidades, é a noção a ser explorada ao discutirmos a criação desse espaço vivido.

O espaço das ruas, por sua vez, aparece como a manifestação espacial dos acontecimentos da vida cotidiana. A partir dele, construímos as relações sociais em sua dimensão mais pública, como espaço do uso, dos encontros e da celebração de diferenças. Mas é também através dele que ocorre o consumo no nível social. A rua torna-se vitrine onde o status e o valor de troca são o imperativo das relações.

## Os caminhos da pesquisa

A metodologia utilizada na elaboração da pesquisa transparece na estruturação dos capítulos da dissertação. Alternando discussões teóricas e analíticas, o caminho delineado é análogo ao movimento descrito por uma lente *zoom*, que permite uma mudança de escala de observação (distância focal) sem a necessidade de nos reposicionarmos no espaço (a própria dissertação). Vamos da macroescala à observação do espaço mais próximo, a microescala do vivido.

Percorremos uma trajetória que se inicia na discussão dos paradigmas por trás do plano urbanístico de Belo Horizonte. Aumentando o zoom, passamos para o plano em si, nos direcionando para o nosso recorte espacial na cidade: o sistema viário. Depois do plano, nos detemos nas avenidas do plano, e depois, acompanhando a desenvolvimento da cidade, chegamos à criação da Avenida Presidente Antônio Carlos. Seguimos nos aproximando e nos deparamos com as obras de remodelação da Avenida Antônio Carlos na Lagoinha, ponto de inflexão para alcançarmos o bairro em si, representado por suas ruas. Enfim, chegamos à dimensão do espaço vivido. Saímos do século XIX e viemos para a contemporaneidade.

O referencial teórico principal, a teoria do espaço social lefebvriano, determina a organização da dissertação em duas partes: a primeira, “da constituição do espaço abstrato”, e a segunda, “das apropriações no/do espaço vivido”. Sem pretender estabelecer uma relação de oposição entre as partes, mas de continuidade (o zoom que nos leva da ordem distante à ordem próxima) e complementaridade. Pois assim como afirma Lefebvre, o espaço não é um ou outro, não é abstrato ou vivido, mas coexistem em um mesmo momento<sup>10</sup>.

Na primeira parte da dissertação relacionamos a avenida à dimensão espacial definida por Lefebvre como *espaço concebido*, fruto do planejamento urbano tecnicista, burocrático e .....

<sup>9</sup> LEFEBVRE, 1961, 1991.

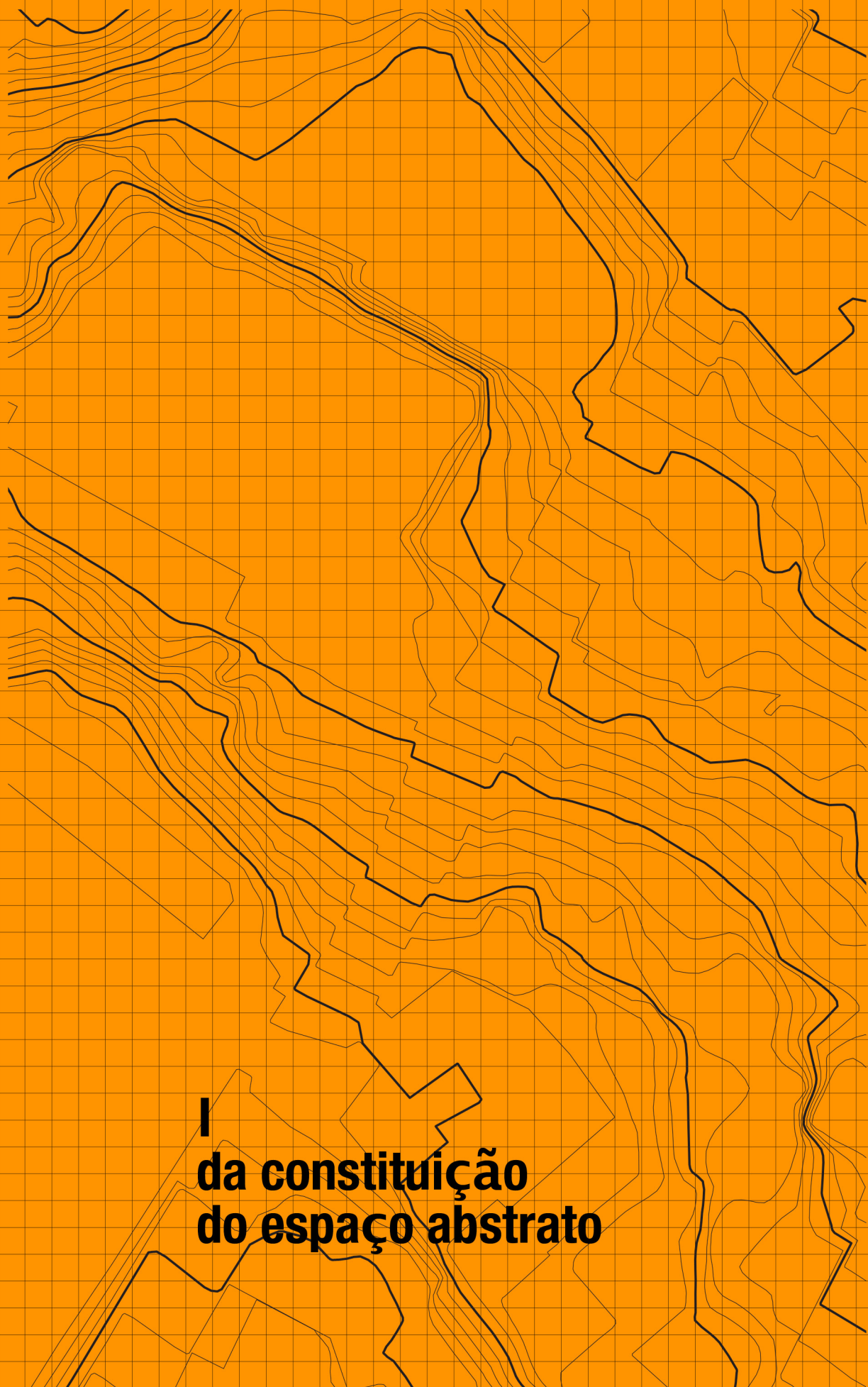
<sup>10</sup> Sobre a coexistência dos espaços, ver a interpretação de Sérgio Martins no capítulo “As temporalidades da história na dialética de Lefebvre” em: MARTINS, José de Souza. *Henri Lefebvre e o retorno a dialética*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

racional – distante da *ordem próxima* e, portanto, *abstrato*. Destacamos o seu papel na constituição da metrópole orientando-nos por dois elementos (os dois capítulos iniciais): o primeiro, “o plano”, no qual o plano urbanístico de Belo Horizonte é apresentado como símbolo de um projeto de modernização alheio à realidade social preexistente, recorrendo à leitura, principalmente, dos textos de Heliana Angotti Salgueiro (1995,1997) e de Letícia Julião (1992).

O segundo, “as avenidas”, traz as avenidas do plano como elementos articuladores da ordem e do progresso anunciados e, posteriormente, da expansão urbana para o norte e para o oeste – dando indícios de uma configuração metropolitana. Ao final, nos dedicamos às reformas e aos projetos de remodelação da Avenida Presidente Antônio Carlos. Para tal, nos apoiamos na leitura de documentos oficiais, periódicos e na obra de Heloísa Soares de Moura Costa (1994) e Roberto Monte-Mór (1994), assim como no conjunto de textos organizado por Maria Cristina Leme (1999).

Na segunda parte, nos norteamos pela compreensão de que, apesar da abstração do espaço concebido das avenidas, a cidade pode ser apropriada com outros sentidos a partir do *espaço vivido*. Trazemos como elementos orientadores – que definem o terceiro e quarto capítulos: “as ruas”, que estabelecem sua urbanidade na medida em que se tornam *locus* do encontro, da festa, da celebração das diferenças e, também, da vida cotidiana. Recorremos novamente à Lefebvre (1991, 2002), mas também à Jane Jacobs (2007), Ana Fani Alessandri Carlos (2007), Milton Santos (2012) e Doreen Massey (2000, 2013).

E, por último, “o espaço vivido”, evidenciando o bairro da Lagoinha segundo as formas de apropriação dos seus espaços como *lugar* e como *obra*. Na apropriação como lugar, são as experiências dos moradores as responsáveis pela criação de sentidos e identidades em nível subjetivo. Apresentamos uma compilação de textos dos escritores Plínio Barreto (1995), Wander Piroli (2004) e Tarcízio Ildefonso Costa (1998). Na apropriação como obra os processos de significação partem das propostas dos seus autores, sendo ela a responsável por inspirar sentidos em seus observadores. Nos detemos, neste momento, nas fotografias de Paulo Ferreira de Moura Júnior, Carlos Teixeira e Dereco Machado, e nos filmes de Joana Oliveira, Leonardo Amaral e Lygia Santos.



**I**  
**da constituição**  
**do espaço abstrato**



Nossa proposta para a primeira parte desta dissertação é analisar alguns acontecimentos na história de Belo Horizonte à luz da teoria social do espaço de Henri Lefebvre (1901-1991). O argumento de seu *A produção do espaço*, escrito originalmente em 1974<sup>11</sup>, é o de que o espaço assume, “embora de maneira distinta, uma espécie de realidade própria, ao mesmo título e no mesmo processo global que a mercadoria, o dinheiro e o capital”<sup>12</sup>. Essa premissa é essencial para a compreensão do processo de urbanização sob o capitalismo.

Se por um lado a produção do espaço é uma abstração concebida em nível global através do consumo, por outro, o espaço tomado como mercadoria produzida socialmente envolve as contradições da realidade local. À medida que cada sociedade parte de condições naturais e históricas específicas, os valores de troca<sup>13</sup> repercutirão de maneira distinta em seus espaços, traduzindo as diferenças e particularidades de cada contexto social. O espaço representa, dessa maneira, “o conjunto das propriedades formais, coisas e pessoas que nele existem e, simultaneamente, é a localização dessas coisas, formas e pessoas”<sup>14</sup>.

A prática espacial de uma sociedade ocorre através de um processo dialético. Analisar essa dialética do espaço significa ponderar sobre as contradições presentes no espaço-mercadoria enquanto deciframos as relações sociais presentes ali – definidas tanto pela vida cotidiana de um habitante, quanto pelas autoestradas, edifícios etc. Um dos caminhos propostos por Lefebvre para

.....

<sup>11</sup> A versão consultada por nós é uma versão preliminar, ainda não publicada, traduzida por Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins do original *La production de l'espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000. Primeira versão: fev. 2006.

<sup>12</sup> LEFEBVRE, 2006, p. 31.

<sup>13</sup> As noções de valor de troca e valor de uso se referem, em primeira instância, à análise *pela* mercadoria realizada por Marx. Na obra de Lefebvre, os termos aparecem aplicados ao espaço transformado em produto, sendo o valor de troca sua dimensão quantitativa, a proporção entre quantidades de espaço e moeda (ou outra mercadoria) necessárias à transferência de sua propriedade. Quanto ao valor de uso, a dimensão qualitativa, o espaço é tomado a partir de sua utilidade, sua capacidade de satisfazer necessidades e carências humanas – apropriação.

<sup>14</sup> VELLOSO, Rita. *Distração e choque: a experiência da arquitetura na vida cotidiana*. 2012. Tese (Doutorado em Filosofia) – FAFICH/UFMG, Belo Horizonte, 2012, p. 46.

esta análise é partirmos do singular – para construir um panorama geral – através de elementos e significações observáveis nas particularidades de cada lugar. Trata-se de uma espécie de semiologia do espaço que pretende unir teoria e prática.

Lefebvre distingue a prática espacial entre as *representações do espaço*, o denominado espaço *concebido* “dos cientistas, dos planejadores, dos urbanistas, [...] o espaço dominante numa sociedade (um modo de produção)”<sup>15</sup>; e os *espaços de representação*, o espaço *vivido* “através das imagens e símbolos que o acompanham, portanto, espaço dos habitantes”<sup>16</sup>, constantemente modificado e apropriado pela imaginação diante à dominação do espaço concebido.

Na perspectiva do espaço concebido, o valor de troca do espaço-mercadoria prevalece como paradigma geral, traduzindo-o em representações abstratas de ordem distante do real. Na dimensão do vivido, ao contrário, o espaço abre-se em um campo de possibilidades para a construção de um espaço *diferencial*, que se opõe ao homogêneo e contempla o valor de uso. Os espaços de representação, expressão mais concreta (ordem próxima) do espaço social, “não constroem jamais à coerência, não mais que à coesão. Penetrados de imaginário e de simbolismo, eles têm por origem a história, de um povo e a de cada indivíduo pertencente a esse povo”<sup>17</sup>.

De modo a evitar uma oposição reducionista, o autor propõe ainda um terceiro termo: o espaço *percebido*, reportando também ao *corpo* para a compreensão do espaço social. Ele aparece como um mediador entre a ordem distante e a ordem próxima, uma materialização das projeções mentais referentes aos desdobramentos das práticas espaciais de cada sociedade.

As dimensões de distância ou proximidade colocadas em relação às representações do espaço e aos espaços de representação não se referem a grandezas quantitativas ou numéricas, como esclarecem Ester Limonad e Ivaldo Lima, que em termos do tempo significariam duração e, em termos de espaço, distâncias físicas. Referem-se, no entanto, a qualidades que “expressam diferenças em termos de escalas, esferas e formas de representação e (re)produção do espaço social, que representam uma retomada da contradição latente entre o valor de uso e o valor de troca [...], o vivido e o concebido, [...] o hegemônico e o não-hegemônico”<sup>18</sup>.

As representações do espaço, os espaços de representação e a prática social – respectivamente: o concebido, o vivido e o percebido – intervêm na produção do espaço segundo suas qualidades e propriedades, o modo de produção vigente e o tempo histórico. A cidade ocidental é a que melhor representa esse processo: no decorrer de sua história, o espaço político

.....

<sup>15</sup> LEFEBVRE, 2006, p. 40.

<sup>16</sup> LEFEBVRE, 2006, p. 40.

<sup>17</sup> LEFEBVRE, 2006, p. 42.

<sup>18</sup> LIMONAD, Ester; LIMA, Ivaldo Gonçalves. Entre a ordem próxima e a ordem distante: contribuições a partir da obra de Henri Lefebvre. In: LIMONAD, E. (Org.) *Entre a ordem próxima e a ordem distante*. Trabalhos apresentados na sessão livre do X Encontro Anual da ANPUR. Niterói: UFF; GECEL, 2003, p. 15-33, p. 22.

(o da Cidade-Estado) produzido primeiro a partir do espaço natural, tem sua naturalidade rompida pela historicidade e, posteriormente, sua historicidade negada pela abstração inerente ao capitalismo – trabalho social abstrato, espaço abstrato.

Esse espaço abstrato, subsequente ao espaço histórico, “nega as diferenças que provêm da natureza e do tempo (histórico), assim como as oriundas do corpo, idades, sexos, etnias”<sup>19</sup>. O espaço produzido sob o modo de produção capitalista, principalmente no decorrer do século XX, vai se debilitando de espaços de representação – restritos ao simbolismo das obras, imagens e lembranças – e tende à homogeneização. A abstração é representada pelos espaços de poder e de riqueza, pelo saber hegemônico, e se esforça para pôr à margem quaisquer obstáculos e resistências – frequentemente através de ações impetuosas, como os processos de gentrificação e especulação imobiliária que impulsionam a criação de periferias. Sobre a hegemonia do espaço abstrato, Lefebvre infere que:

Enquanto há pouco a dizer, [há] ainda menos a viver. O vivido se esmaga. O concebido o assalta. O histórico se vive como nostalgia, e a natureza como nostalgia, o horizonte para trás. O afetivo, com o sensorial-sensual, permanecendo aquém desse espaço, não impregnando nenhum simbolismo, teria, portanto, encontrado esse nome que designa um sujeito e sua refutação pela absurda racionalidade do espaço: o inconsciente.<sup>20</sup>

O espaço abstrato não é, entretanto, o estágio final trágico da sociedade urbana. “Numa perspectiva menos pessimista”<sup>21</sup>, como diz Lefebvre, as contradições presentes no espaço abstrato procedem, muitas vezes, de antigas contradições do tempo histórico que vão se atenuando ou acentuando, conduzindo-o em direção ao seu fim. A dialética do processo não permite que isso ocorra sem um duplo movimento: dissolução de antigas relações e criação de novas relações (reapropriações). Se a abstração tende à homogeneidade, o novo espaço criado abriga as diferenças, por isso Lefebvre o denomina espaço *diferencial*. Ele reúne o que o espaço abstrato separa: “as funções, os elementos e os momentos da prática social”<sup>22</sup>.

O autor demonstra que o espaço torna-se primordial para a sobrevivência do capitalismo no século XX, na medida em que o capital precisa se apropriar da produção do espaço para sua contínua reprodução:

O capitalismo parece esgotar-se. Ele encontrou um novo alento na conquista do espaço, em termos triviais na especulação imobiliária, nas grandes obras (dentro e fora das cidades), na compra e na venda do espaço. [...] A estratégia vai muito mais longe que a simples venda, pedaço por pedaço, do espaço. Ela

.....

<sup>19</sup> LEFEBVRE, 2006, p. 48.

<sup>20</sup> LEFEBVRE, 2006, p. 49.

<sup>21</sup> LEFEBVRE, 2006, p. 50.

<sup>22</sup> LEFEBVRE, 2006, p. 50.

não só faz o espaço entrar na produção da mais valia, ela visa uma reorganização completa da produção subordinada aos centros de informação e de decisão.<sup>23</sup>

Esse processo de produção, marcado pela especulação imobiliária e por uma gestão das cidades realizada através de parcerias entre Estado e capital privado, é um dos principais responsáveis pela configuração física atual de grandes metrópoles do Brasil e do mundo. Nos próximos dois capítulos serão explorados momentos da urbanização de Belo Horizonte que contribuíram para a constituição do que identificamos como espaço abstrato hoje – o espaço não vivido das avenidas, fruto de intervenções urbanas que refletem a prevalência das representações do espaço ou espaço concebido. Apesar de os estudos de Lefebvre sobre a cidade terem sido realizados a partir da segunda metade do século XX – considerando já os desdobramentos de mais de um século de industrialização e a consolidação do capitalismo como modo de produção –, nossa observação da constituição de um espaço abstrato parte do fim do século XIX, no contexto da construção de uma nova capital para Minas Gerais e da recente Proclamação da República no Brasil. Acreditamos que os acontecimentos que se sucederam desde então são essenciais para compreendermos a configuração do espaço atual de Belo Horizonte.

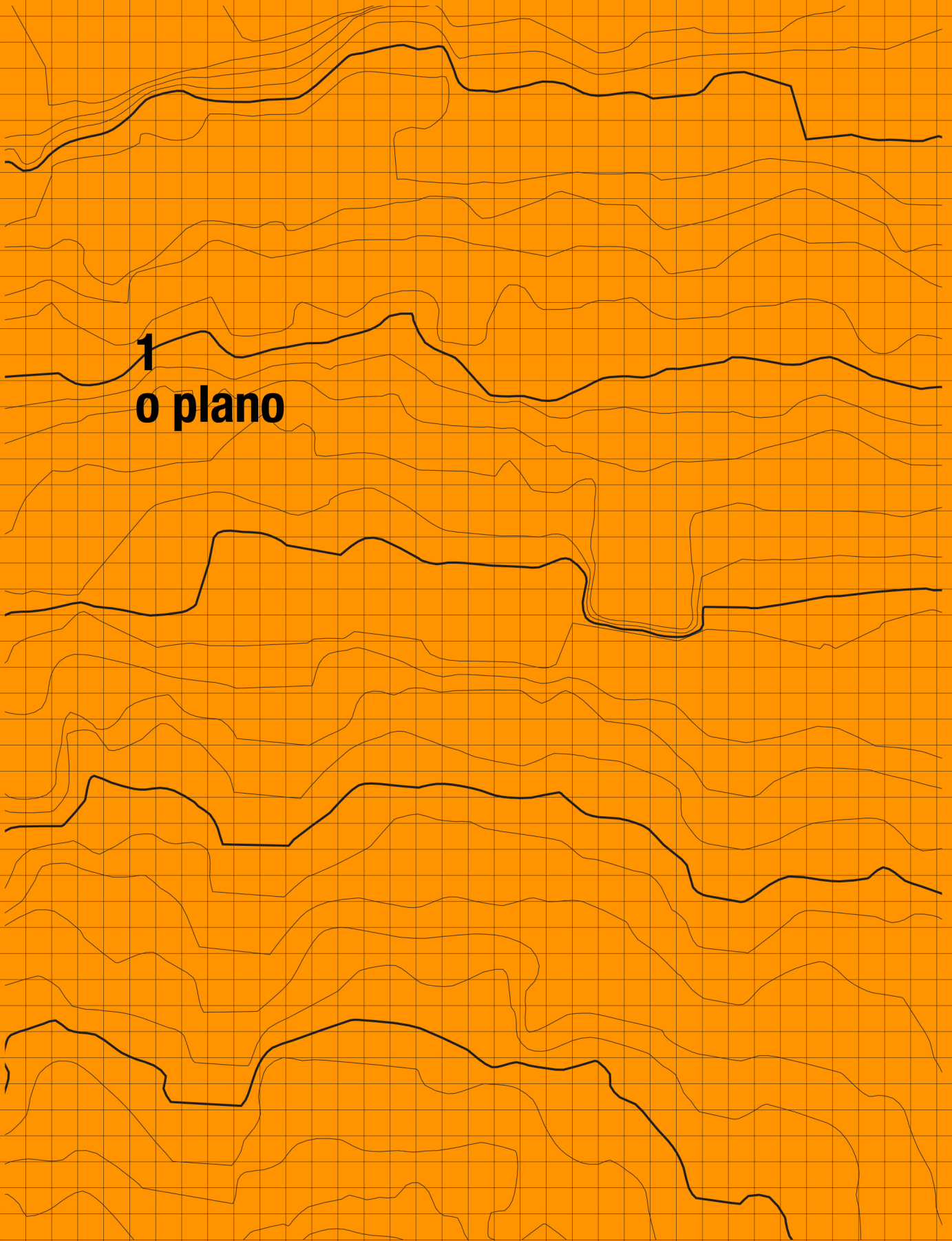
O primeiro capítulo trata da elaboração do *Plano Geral da Nova Capital*<sup>24</sup>, realizado entre 1893 e 1895, contextualizando-o com os ideais de modernidade defendidos pelos pensamentos urbanístico e político ao final do século XIX; até meados de 1930, período final de construção e consolidação da *urbs* – para usar um termo corrente nas crônicas das primeiras décadas da capital, que faz referência à cidade em seu sentido material – seu conjunto de edifícios, praças, ruas etc.<sup>25</sup> O segundo capítulo trata do sistema viário como uma possível manifestação do espaço abstrato, primeiro a partir da caracterização da malha viária como um dos elementos estruturantes principais da cidade moderna; e, posteriormente, evidenciando que a produção do espaço de Belo Horizonte ocorre também através do desenvolvimento e expansão do sistema viário.

.....

<sup>23</sup> LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Tradução Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002, p.143

<sup>24</sup> O plano foi apresentado através da *Revista Geral dos Trabalhos*. Ver: COMISSÃO CONSTRUCTORA DA NOVA CAPITAL. *Revista Geral dos Trabalhos*, Rio de Janeiro, H. Lombaerts & C., ago. 1895. Disponível em: <http://comissaoconstrutora.pbh.gov.br/>. Acesso em: fev. 2016.

<sup>25</sup> O conceito de *urbs*, do latim, é apresentado junto à noção de *civitas*, pela historiadora Cláudia Fonseca, para designar, respectivamente, os sentidos de espaço físico e de território sob a jurisdição de determinado poder. FONSECA, Cláudia Damasceno. *Arraiais e vilas d'El Rei*. Espaço e poder nas Minas setecentistas. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2011.



**1**  
**o plano**



## 1.1. Modernidade e tradição no urbanismo do século XIX

A sociedade pós Revolução Industrial é urbana. Não no sentido lefebvriano de sociedade urbana como utopia revolucionária<sup>26</sup>, mas no sentido de que “a cidade é o seu horizonte”<sup>27</sup>, sua forma de se organizar e produzir o espaço a partir de então. A cidade emerge como um fenômeno social e, para sua compreensão, devemos extrapolar os limites de uma definição tomada somente a partir de sua materialidade arquitetônica e espacial.

Segundo os sociólogos Gilmar Rocha e Silvana Oliveira, em *A cidade à deriva*<sup>28</sup>, as formulações da cidade enquanto fenômeno social surgem no século XIX em resposta às consequências da industrialização e do capitalismo nos espaços urbanos. A paisagem urbana, com suas crescentes aglomerações humanas e problemas decorrentes delas, é explorada na literatura moderna por autores como “Baudelaire, Poe, Zola, Dickens e outros, [que] transpõem para o texto o espetáculo das ruas, da vida pública, do mundo das cidades”<sup>29</sup>. Elas deixam de ser apenas cenários dos acontecimentos e passam a figurar como elemento de construção dos personagens habitantes das cidades, que devem parte de suas características e comportamentos às influências do ambiente em que vivem.

A cidade é reinventada a partir de uma *consciência moderna* que é consequência e, ao mesmo tempo, responsável pela estruturação de novas dimensões políticas, estéticas e éticas. A modernidade representa, além das transformações nas bases materiais da sociedade, uma espécie de utopia na qual trabalho, tempo e espaço são modificados por “novos saberes, novas

.....

<sup>26</sup> A utopia revolucionária lefebvriana se refere à revolução (transformação) das relações sociais no espaço a partir da *práxis urbana*, uma prática social em marcha. Segundo o autor, “o urbano (abreviação de ‘sociedade urbana’) define-se não como realidade acabada, situada, em relação à realidade atual, de maneira recuada no tempo, mas, ao contrário, como horizonte, como virtualidade iluminadora”. (LEFEBVRE, 2002, p. 28. Grifos do autor).

<sup>27</sup> CHOAY, Françoise. *O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia*. Tradução Dafne Nascimento Rodrigues. 5 ed. São Paulo: Perspectiva, 2003, p. 1.

<sup>28</sup> ROCHA, Gilmar; OLIVEIRA, Silvana. *A cidade à deriva. Cadernos de Ciências Sociais*, Belo Horizonte, PUC-MG, v. 4, n. 8, p. 35-65, 1997.

<sup>29</sup> ROCHA; OLIVEIRA, 1997, p. 36.

tecnologias e uma nova ordem normativa”<sup>30</sup> pautados na racionalidade científica, no progresso e da idealização do caráter humano.

A modernização das cidades se dá pela prática do urbanismo, a ciência do planejamento, que surge em resposta às contradições e à “desordem” que se realizam nos espaços urbanos. Através do planejamento, a cidade também se transformaria em discurso da modernidade, anunciando-se como espaço do poder e do progresso:

Com os olhos de especialistas, uns veem na cidade um organismo vivo, um corpo doente cuja profilaxia para a cura é a higiene e o sanitarismo; outros veem na cidade um lugar de vícios, desordens e crimes cuja solução depende da disciplina e da manutenção da ordem social por meio da vigilância e da repressão policial; outros, ainda, veem na cidade um espaço desordenado e disfuncional, restando à engenharia e à arquitetura o trabalho de reestruturação estética e urbanização política da cidade a fim de estabelecer a cidade modelo. Esses e outros agenciamentos do olhar sobre a cidade culminam na produção de um saber, fazendo da cidade antes um espaço de poder.<sup>31</sup>

A cidade modelo, nascida da ordenação política e científica do espaço e da sociedade, seria definida pelos planos dos arquitetos e engenheiros. O pensamento moderno se faz presente no geometrismo, sanitarismo e ordenação funcional das plantas de Washington, La Plata e Belo Horizonte<sup>32</sup> – datadas, respectivamente, de 1791, 1882 e 1895 – e, principalmente, nas grandes reformas de Paris – realizada por Haussmann entre 1852 e 1870 –, Rio de Janeiro – realizada pelo então prefeito Pereira Passos entre 1903 e 1906 – e Nova York – realizada pelo urbanista Robert Moses entre 1930 e 1950. As três últimas são representações bastante emblemáticas do pensamento moderno pela radicalidade com que remodelam os sistemas viários (e adjacências) das cidades a que se referem. Se parte do prestígio gozado na contemporaneidade por Paris, Rio de Janeiro e Nova York é devido ao resultado dessas reformas, ele só foi possível ao custo de desapropriações, higienização e gentrificação das áreas remodeladas.

O caráter utópico do projeto de modernidade evidencia-se desde muito cedo. As cidades modernas malogram em eliminar as ambiguidades correntes do século XIX, em que o homem vive uma dupla experiência: de um lado, um mundo transformado pelo novo e, do outro, um mundo que permanece histórico, ligado às tradições materiais e espirituais. Além disso, se por

.....

<sup>30</sup> BARROS, José Márcio. Cidade e identidade: a avenida do Contorno em Belo Horizonte. In: MEDEIROS, R. (Org.) *Permanências e mudanças em Belo Horizonte*. Belo Horizonte: PUC Minas; Autêntica, 2001, p. 23.

<sup>31</sup> ROCHA; OLIVEIRA, 1997, p. 42.

<sup>32</sup> O plano de L’Enfant para a cidade de Washington, que sofre ainda influência do traçado barroco europeu, é a principal referência dos planos de La Plata e Belo Horizonte. Apesar do desenho clássico, os três explicitam paradigmas relacionados à modernidade. Ver mais informações sobre essa relação em: ARRUDA, Rogério Pereira de. Belo Horizonte e La Plata: cidades-capitais da modernidade latino-americana no final do século XIX. *Revista de História Comparada*, Rio de Janeiro, v. 6, n. 1, 85-123, 2012.

um lado, como afirma Marshall Berman, “a modernização da cidade simultaneamente inspira e força a modernização da alma de seus cidadãos”<sup>33</sup>, por outro, este processo não ocorre de maneira homogênea pela sociedade. Isto porque a cidade não se transforma de maneira homogênea, o que significa a exclusão de grande parte da população do projeto de modernidade.

Nesse sentido, a modernização urbana cria uma situação favorável à abstração dos espaços a partir de uma pretensa homogeneização do mesmos, na tentativa de eliminação das diferenças e dos conflitos, da historicidade e das particularidades das cidades e de seus habitantes.

.....  
<sup>33</sup> BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. Tradução Carlos Felipe Moisés, Ana Maria Ioriatti. São Paulo: Cia. das Letras, 1986, p. 143.

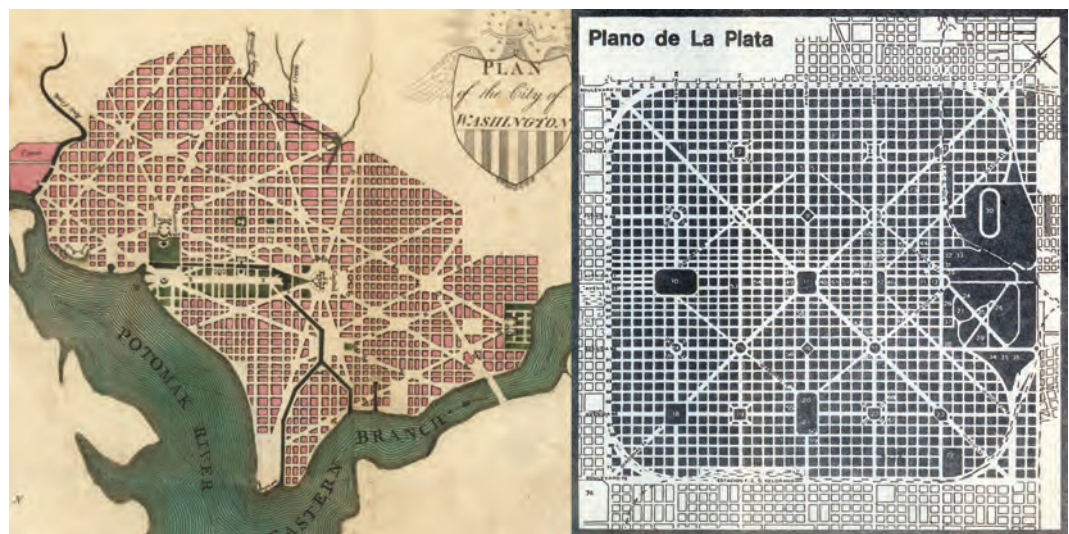


Fig. 1 - Ordenação geométrica e funcional dos planos de Washington (L'Enfant, 1791) e La Plata (Pedro Benoit, 1982). Fonte: <<http://www.neh.gov/>>

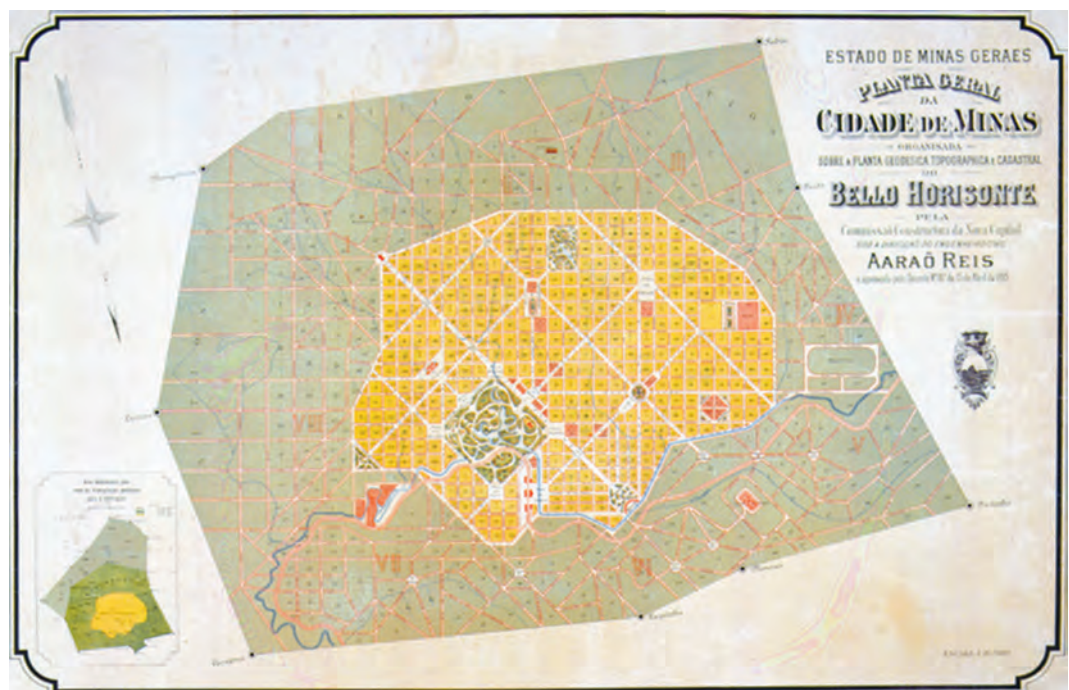


Fig. 2 - Sobreposição das malhas viárias ortogonais do plano de Aarão Reis, 1895. Fonte: Museu Histórico Abílio Barreto

## 1.2. O Plano de Aarão Reis como utopia de modernidade

*Sejamos nós também reformadores: abandonemos o velho mundo às tremendas evoluções das idéias, e sob o signo das estrelas, edifiquemos, com materiais só nossos, deste outro lado do oceano, um templo para nossa idéias e um altar para a nossa crença!* (Aarão Reis, 1875).

*Viver para outrem, tendo o amor por princípio, a ordem por base e o progresso por fim.* (Auguste Comte, citado por Aarão Reis).

O pensamento progressista nasce da utopia. Os caminhos desenhados pelo urbanismo no século XIX apontam para um futuro dominado pela razão e pela ciência – caminhos a serem percorridos pelo homem moderno, etapa por etapa, em direção à virtuosidade. O politécnico paraense Aarão Reis é uma notável representação desse pensamento no país, não só por sua atuação como engenheiro-chefe na elaboração dos estudos para a implantação de Belo Horizonte – um de seus trabalhos de maior reconhecimento –, mas também por suas contribuições técnicas e políticas à época da Proclamação da República: além de publicações sobre saneamento, economia, direito administrativo, urbanismo etc., ele participou de importantes movimentos à época, como a campanha pró abolicionista, a luta pela reorganização do ensino público no Brasil e as grandes reformas do Rio de Janeiro sob a gestão de Pereira Passos.

A historiadora Heliana Angotti-Salgueiro é uma das principais referências no que diz respeito à vida profissional de Aarão Reis, tendo dedicado a ele sua tese de doutorado, além de diversas outras publicações<sup>34</sup>. Recorremos a seus textos para compreender o contexto da elaboração do Plano Geral da Nova Capital, não somente pela descrição minuciosa que a autora

.....

<sup>34</sup> Dentre as publicações da autora sobre Aarão Reis e Belo Horizonte, destacamos:

ANGOTTI-SALGUEIRO, Heliana. *Belo Horizonte: histoire d'une capitale au XIXe siècle*. Représentations urbaines et architecturales françaises au Brésil – une étude de cas. 1992. Tese (Doutorado em História da Arte) – École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris, 1992, 3v.

ANGOTTI-SALGUEIRO, Heliana. *Revisando Haussmann, ou os limites da comparação* – a cidade, a arquitetura e os espaços verdes. Revista USP, São Paulo, n. 26, p. 195-205, 1995.



faz de todo o processo, mas pelo retrato que ela constrói do engenheiro como um verdadeiro militante da modernidade. Consideramos de suma importância a compreensão desse paradigma, presente nas entrelinhas do desenho da cidade, para que possamos, então, discutir o papel do projeto de modernidade na configuração atual de nossas cidades.

\*\*\*

A elaboração do plano urbanístico de Belo Horizonte constitui uma experiência pioneira no Brasil. A primeira cidade projetada e construída *do zero* no país simbolizava o espírito de renovação da jovem República, proclamada há poucos anos de sua anunciação. Se toda mudança urbana carrega em si a lógica do seu próprio desenvolvimento histórico<sup>35</sup>, não podemos dizer o mesmo em relação à Belo Horizonte, “cidade nova imposta a uma estrutura física colonial, cujo desaparecimento é decretado”<sup>36</sup>. Ao buscar uma identidade no futuro e negar seu passado, tanto em relação ao espaço físico em que foi assentada, quanto ao cenário político-econômico de Ouro Preto, “a cidade seria regida não mais pela história, mas por um destino que deveria realizar”<sup>37</sup> – ao cabo que configuraria uma novo mito de origem para a sociedade mineira, agora modernizada.

A ideia de transferência da capital do estado remonta à Inconfidência Mineira. A retomada deste projeto ocorre em meio a disputas políticas entre as elites, embaladas pela euforia da economia cafeeira e pela autonomia que o modelo federativo oferecia frente ao regime imperial. A nova capital deveria ser tudo o que sua sucessora setecentista não era: “racional, delimitada, traçada segundo o imaginário de um novo regime político e refletindo condições perfeitas de salubridade”<sup>38</sup>. Belo Horizonte, ao contrário do “urbanismo de mulas de Ouro Preto, (...) seria puro heroísmo moderno”<sup>39</sup>. De acordo com Letícia Julião:

Simbolicamente, a capital e o regime republicano se afirmavam, naquele momento, como marcos de um novo tempo, comprometido com a realização do progresso. Vinculada à essa noção, a capital aparece nos discursos como um emblema da modernidade, propulsora de um desenvolvimento e civilização

---

ANGOTTI-SALGUEIRO, Heliana. *Engenheiro Aarão Reis: o progresso como missão*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1997.

<sup>35</sup> Ver o capítulo “A cidade como história” em: ROSSI, Aldo. *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2001, p. 193-197.

<sup>36</sup> ANGOTTI-SALGUEIRO, 1995, p. 197.

<sup>37</sup> JULIÃO, Letícia. *Belo Horizonte: itinerários da cidade moderna (1891-1920)*. 1992. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – FAFICH/UFMG, Belo Horizonte, 1992, p. 18.

<sup>38</sup> TEIXEIRA, Carlos Moreira. *Em obras: história do vazio em Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Cosac Naify, 1998, p. 64.

<sup>39</sup> TEIXEIRA, 1998, p. 64.

que romperiam com o passado. Uma imagem poderosa, a partir da qual se produziram outras tantas representações urbanas que expressavam entusiasmo ou descrédito em relação ao progresso, assim como melancolia e angústia pelas perdas que ele iria infligir à sociedade. Todas essas visões, positivas ou negativas, consolidaram a idéia de uma capital moderna. Um atributo que, na realidade, configurou-se mais em frustrações que realizações de fato.<sup>40</sup>

Em 1891 o Congresso Constituinte Mineiro dá início ao processo de mudança da capital. Em documento que formalizava o início dos trabalhos, o então governador Antônio Augusto de Lima manifestou seu apoio à mudança e indicou o local preterido para sua localização: Belo Horizonte<sup>41</sup>. A mensagem desagradou tanto àqueles favoráveis à mudança, por não estarem acordados quanto à localização ideal, quanto aos que eram contrários à transferência, pela natureza da questão em si. O processo se desdobrou em uma série de conflitos e disputas entre as regiões do estado, que estavam em curso desde a promulgação de um decreto federal que permitia a transferências das capitais estaduais.

A escolha da localização para a nova capital foi postergada até 1893, quando a Comissão D'Estudos para a Nova Capital, formada no ano anterior, entregou o relatório sobre as cidades candidatas – Belo Horizonte, Paraúna, Barbacena, Várzea do Marçal e Juiz de Fora – com as informações técnicas requeridas pelo Congresso para que fosse realizada a votação. A comissão conduzida por Aarão Reis havia sido instruída a levar em consideração uma cidade para cento e cinquenta ou duzentos mil habitantes, observando os aspectos definidos no documento *Diretrizes à Comissão de Estudo das Cinco Localidades Indicadas para a Construção da Futura Capital de Minas Gerais*:

A localidade ideal deveria ter boas condições naturais de salubridade; abastecimento abundante de água potável; facilidade de implantação de esgotos, bem como conveniente escoamento das águas pluviais e drenagem do solo; oferta de condições favoráveis para a edificação e construção em geral. Era mister, ainda, a garantia de um farto abastecimento dos produtos da pequena lavoura indispensáveis ao consumo diário; a possibilidade de implantação de iluminação pública e particular; condições topográficas favoráveis à livre circulação de veículos e ao estabelecimento de carris urbanos; ligação da localidade ao plano geral de viação estadual e federal. A última recomendação mencionava o aspecto financeiro, pedindo o levantamento das despesas mínimas exigidas para as instalações iniciais indispensáveis para o funcionamento regular da nova capital.<sup>42</sup>

.....  
<sup>40</sup> JULIÃO, 1992, p. 3.

<sup>41</sup> MINAS GERAES. *Relatório Ao Exm. Sr. Dr. José Cesario de Faria Alvim, Presidente do Estado de Minas Geraes, em 15 de junho de 1891, pelo Dr. Antonio Augusto de Lima, Ex-Governador do mesmo Estado*. Ouro Preto: Typ. de J. F. de Paula Castro, 1892b.

<sup>42</sup> MINAS GERAES. *Diretrizes à Comissão de Estudo das Cinco Localidades Indicadas para a Construção da Futura Capital de Minas Gerais*. [S.l.: s.n.], 1892a.

Várzea do Marçal (localizada no Campo das Vertentes, entre Tiradentes e São João Del Rey) foi indicada pela Comissão como sendo o melhor local para a construção da nova capital, por reunir as condições técnicas adequadas e os menores custos de implantação. O Congresso, no entanto, optou pela centralização da capital como forma de “trazer equilíbrio e unidade ao estado”<sup>43</sup>, prevalecendo a escolha de Belo Horizonte, por apenas dois votos de diferença, e o prazo de quatro anos para sua construção. Ao fim, a mudança da capital, como destacam autores como Maria Efigênia Lage de Resende, Paul Singer, John Wirth, Peter Blasenheim, Francisco Iglesias e Helena Bomeny<sup>44</sup>, se efetivou como uma tentativa de conciliação entre as diferentes regiões do estado, buscando resolver problemas históricos de organização econômica e política de Minas Gerais.

Independentemente das razões políticas que levaram a vitória à Belo Horizonte, a opção pela construção no local onde havia o Curral D’El Rey se deu também pela facilidade de fazer de seu terreno uma tabula rasa. Segundo Iglesias e Paula<sup>45</sup>, a nova capital foi edificada sobre o terreno e as ruínas do arraial, desconsiderando qualquer vestígio histórico existente. Nesse sentido, houve ainda uma intensa desqualificação dos aspectos socioculturais dos habitantes do Curral – o que pode ser percebido na fala preconceituosa do engenheiro-arquiteto Alfredo Camarate, integrante da Comissão Construtora, transcrita por Eleonora Sad Assis, na qual a população era descrita como um “povo doentio [...], magros, amarelos, pouco desempenados na maioria; havendo uma grande proporção de defeituosos, aleijados e raquíticos, [...] o resultado de uma cultura pobre”<sup>46</sup>. Essa perspectiva negativa da população legitimou ações como a desapropriação da quatrocentas e trinta casas ordenada pela Comissão Construtora em 1893, a fim de não impedir o desenvolvimento das obras<sup>47</sup>, como apontado por José Márcio de Barros.

.....

<sup>43</sup> PLAMBEL. *A estrutura urbana da RMBH* – v. 1 – O processo de formação do espaço urbano, 1897-1985. Belo Horizonte: PLAMBEL, 1986.

<sup>44</sup> A indicação de tais autores pode ser vista em: ARRUDA, 2012, p. 98.

<sup>45</sup> IGLÉSIAS, Francisco; PAULA, João Antônio de. *Memória da economia da cidade de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Monteiro Correia, 1987, p. 24.

<sup>46</sup> ASSIS, Eleonora Sad. *O plano de Belo Horizonte em fins de século XIX: o enunciado e o visível*. São Paulo: FAU/USP, 1995, p. 8-9.

<sup>47</sup> BARROS, 2001, p. 31.

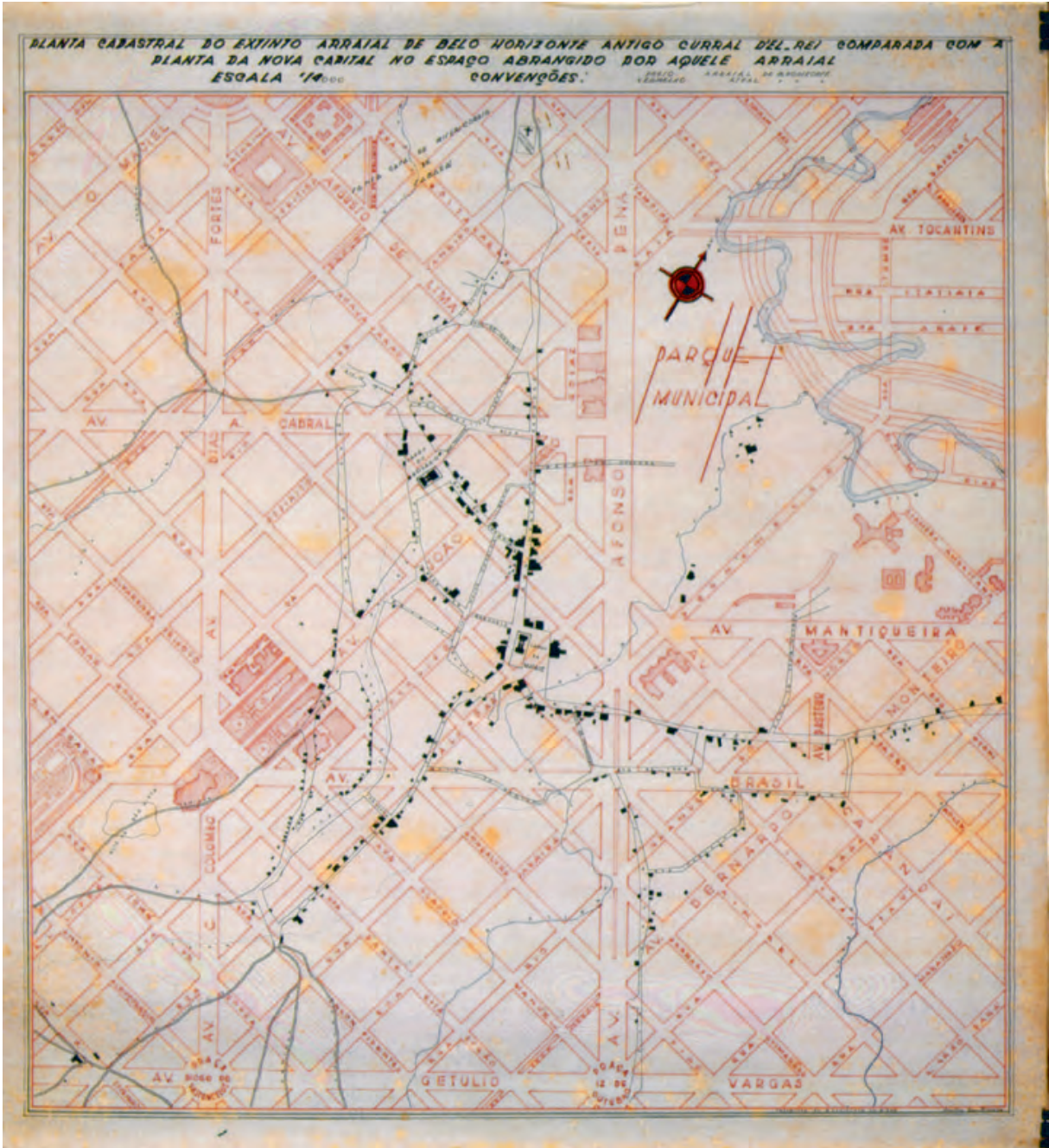


Fig. 3 - Em vermelho, o traçado de Belo Horizonte sobre o do extinto Curral Del Rey, em preto.

Fonte: Museu Histórico Abílio Barreto



Belo Horizonte é desenhada na fronteira de grandes mudanças do discurso urbanístico. Podemos reconhecer em sua planta uma amálgama de modelos e temporalidades, cujas principais referências são os já citados planos de L'Enfant para Washington, a reforma realizada por Haussmann em Paris e o plano de La Plata, que lhe é contemporâneo, além de outras influências, como o *Ringstrasse* de Viena. A influência da Paris de Haussmann, reconhecida por grande parte dos autores<sup>48</sup>, tem seus limites questionados por Angotti-Salgueiro no texto *Revisando Haussmann*, no qual ela aponta diferenças cruciais entre os dois planos. Dentre as diferenças, a autora diz que Aarão Reis, apesar de buscar inspiração nos grandes bulevares parisienses, segue ainda disposições coloniais de desenho. Na planta de Belo Horizonte, por exemplo, predomina a desproporção entre as dimensões das casas e das ruas<sup>49</sup>, com as grandes vias, retas e largas, emoldurando vazios, casas espaçadas e alguns poucos edifícios institucionais<sup>50</sup>.

Em relação às semelhanças, Angotti-Salgueiro<sup>51</sup> admite que o plano de Aarão Reis e a reforma de Haussmann partem de princípios semelhantes, como a ideia de organizar uma capital que polarizasse funções administrativas e institucionais. Além disso, ambos projetos se realizam através de intervenções sob a custódia do Estado – desapropriar, demolir, nivelar, fazer esgotos – e seguem estratégias de organização do território próximas: “a divisão da área em seções, quarteirões, lotes, com avenidas e ruas necessárias para a comunicação rápida e fácil de seus habitantes e para a boa aeração e higiene”<sup>52</sup>.

A planta geral da capital é apresentada em 1895 como resultado da utopia de modernidade, com uma proposta clara de substituição da desordem característica das cidades espontâneas através de rigorosa gestão técnica e racional do espaço:

As ruas, criteriosamente mensuradas, formando quarteirões regulares, desenhavam um traçado semelhante a um tabuleiro de xadrez. A malha urbana retilínea era pontuada por algumas praças, das quais se irradiavam avenidas longas e largas, que cruzavam, em diagonal, os pontos extremos da cidade [...] Uma área de 51.220.804m<sup>2</sup> foi dividida em 27 triângulos, que passaram a ser designados por seções. Com base nesse mapa, foram demarcadas as zonas urbana, suburbana e rural. O zoneamento funcionava como instrumento fundamental para o controle da cidade. Fixava previamente os seus limites; classificava e hierarquizava seus territórios. Seu espaço deixava de ser uma dimensão fluida e indefinida

.....

<sup>48</sup> Ver, por exemplo: LEMOS, 1994; GOMES;LIMA, 1999.

<sup>49</sup> ANGOTTI-SALGUEIRO, 1995, p. 198.

<sup>50</sup> A autora diz que a proporção entre as edificações e a malha viária, entre o urbanismo e a arquitetura, será alcançada posteriormente com a verticalização da região central, quando a largura das ruas encontra “finalmente sua razão de ser” (ANGOTTI-SALGUEIRO, 1995, p. 204). Quando isso ocorre, no entanto, a cidade já enfrenta outros problemas, referentes, principalmente, ao adensamento não previsto no plano e à criação de uma metrópole marcada pela desigualdade de acesso à cidade.

<sup>51</sup> ANGOTTI-SALGUEIRO, 1995, p. 203-204.

<sup>52</sup> MINAS GERAES. *Decreto n. 803, de 11 de janeiro de 1895*. Ouro Preto, ano IV, n. 12, 14 de janeiro de 1895.



e transformava-se em áreas delimitadas e imediatamente identificáveis para a gestão urbana [...] A uniformidade da malha urbana proclamava a transparência e orientação plena do espaço, assegurando uma legibilidade imediata da cidade.<sup>53</sup>

As ideologias da República de ordem e progresso se expressam na malha da zona urbana, constituída por linhas e esquinas retas distribuídas de forma ordenada na área delimitada pela Avenida Dezesete de Dezembro (atual Avenida do Contorno). O planejamento retilíneo e funcional estaria restrito a esta zona, destinada aos funcionários da nova capital e aos aparatos institucionais e administrativos. A zona suburbana, definida como moradia dos trabalhadores, e a zona rural, destinada ao lazer e à produção agrícola, se desenvolveriam sem grande controle, contando com loteamentos irregulares, mais adaptados ao relevo e sem as ruas e avenidas monumentais da zona urbana.

Belo Horizonte nasce, portanto, dividida em duas: uma cidade do poder público e de seus funcionários; e outra dos operários e demais classes marginalizadas, excluídos do projeto de modernidade. Esta divisão evidencia duas características estruturantes do plano para a nova capital: em primeiro lugar, há uma segregação sócio-espacial intencional, com tratamentos urbanos – espaços planejados e não planejados – e arquitetônicos – arquitetura *Beaux-Arts* no Centro e construções espontâneas nas margens – distintos entre ricos e pobres<sup>54</sup>. Em segundo, o plano cria um espaço urbano atomizado, fruto de classificações funcionais típicas do urbanismo moderno – zonas distintas para moradia, trabalho, comércio, lazer etc.<sup>55</sup>

O plano, em seu conjunto, elimina de antemão características primordiais da cidade tradicional: a do espaço do encontro e da convivência entre os diferentes. A cidade idealizada antecipa o conceito lefebvriano de espaço abstrato, na medida em que distancia e segrega<sup>56</sup>, nega o espaço histórico e elimina a espontaneidade. Segundo Le Ven<sup>57</sup>, Belo Horizonte é construída sob tais noções, o que se refletirá em um caráter de artificialidade preponderante nas três primeiras décadas da capital.

A atomização do espaço da cidade coloca “um fim prático num componente essencial do espaço público: a superposição de funções dentro de um mesmo território”<sup>58</sup>, o que seria

.....

<sup>53</sup> JULIÃO, 1992, p. 73-74.

<sup>54</sup> BARROS, 2001, p. 33; TEIXEIRA, 1998, p. 121.

<sup>55</sup> A tendência funcionalista do urbanismo moderno pode ser melhor explorada em: CHOAY, 2003, p. 9.

<sup>56</sup> A ideia de que a cidade idealizada estimula o distanciamento e a separação entre as pessoas pode ser vista em: SECCHI, Bernardo. *Primeira lição de urbanismo*. Tradução Marisa Barda, Pedro M. R. Sales. São Paulo, Perspectiva, 2007.

<sup>57</sup> LE VEN, Michel Marie. *Classes sociais e poder político na formação espacial de Belo Horizonte (1893-1914)*. 1977. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – FAFICH/UFMG, Belo Horizonte, 1977.

<sup>58</sup> SENNET, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 362.

responsável por criar uma complexidade de experiências agregadora de sociabilidade. A partir dessa afirmação de Richard Sennet, Julião aponta para uma conseqüente “compartimentação da cidade”<sup>59</sup>, na qual barreiras invisíveis são levantadas entre as classes sociais, produzindo espaços segregados que tendem à homogeneidade e já nascem, portanto, abstratos. O planejamento totalizador abole a possibilidade dessa “convergência de fluxos, [...] condenando, assim, a vida urbana a se tornar estéril”<sup>60</sup>.

.....

<sup>59</sup> JULIÃO, 1992, p. 80.

<sup>60</sup> JULIÃO, 1992, p. 81.



Fig. 4 - Av. Afonso Pena no início do séc. XX, desproporcionalmente larga naquele momento.  
Fonte: Museu Histórico Abílio Barreto



Fig. 5 - Crianças brincam nas ruas de Belo Horizonte pouco ocupadas por veículos.  
Fonte: Arquivo Público Mineiro

### 1.3. Construção e consolidação da *urbs* Belo Horizonte

As obras que se iniciaram em 1894 foram inicialmente comandadas por Aarão Reis, o engenheiro-chefe da anterior Comissão d'Estudos, responsável também pela Comissão Construtora da Nova Capital<sup>61</sup>. Por exigência legal, a transferência da capital deveria ocorrer em até quatro anos – determinação encarada como impossível de ser cumprida por muitos à época. A incredulidade era justificada no fato de que, se por um lado o país experimentava um ritmo veloz das transformações do progresso, por outro, era ainda o país dos sertões, em que a euforia do novo deveria enfrentar limitações técnicas e a rudimentaridade da vida de seus habitantes. O relato de Abílio Barreto sobre quando se mudou com a família para Belo Horizonte em 1895, ainda menino, demonstra a fascinação e a decepção de quem esperava encontrar o Eldorado e se deparou com um grande canteiro de obras:

Parece-me incrível. O que via diante de mim era um imenso desfile de carroças puxadas por animais amestrados, no meio de uma nuvem de poeira vermelha [...] E todo aquele trabalhar vertiginoso e incessante desenvolvia-se em torno de casas velhas do antigo arraial e por entre milhares de cafuas e ranchos cobertos de sapé ou de zinco, salpicados por toda parte, desordenadamente.<sup>62</sup>

A Comissão, além dos estudos e projetos, executou as obras essenciais à instalação da capital. Foram realizados desapropriações e loteamentos, terraplenagem das vias, serviços de abastecimento de água, esgoto e iluminação, alguns edifícios públicos e casas para funcionários, além de que, de acordo com a avaliação da Comissão, foram construídas quinhentas casas particulares<sup>63</sup>. Desafiando as previsões pessimistas, a inauguração ocorreu dentro do prazo, em doze de dezembro de 1897, e a capital surgiu como um “troféu do esforço humano em direção

.....

<sup>61</sup> Aarão Reis abandona a liderança da Comissão Construtora em 22 de maio de 1895, ficando o restante da construção da cidade a cargo do engenheiro Francisco de Paula Bicalho – conforme consta na apresentação da Revista Geral dos Trabalhos (COMISSÃO CONSTRUCTORA..., 1895, p. 5).

<sup>62</sup> BARRETO, Abílio. *Belo Horizonte: memória histórica e descritiva*. Vol. 2. Belo Horizonte: Rex, 1936, p. 368.

<sup>63</sup> MINAS GERAES. *Relatório apresentado ao Sr. Dr. Presidente do Estado de Minas Gerais pelo Secretário de Estado dos Negócios*, Dr. Francisco Sá. Ouro Preto, Imprensa Oficial, 1897, p. 207-211.

à modernidade, (...) [no qual] o progresso lograra, em apenas quatro anos, realizar um salto no tempo e criar um verdadeiro hiato entre o povoado acanhado e a grande cidade, inaugurando ali uma nova era”<sup>64</sup>.

Para muitos, no entanto, Belo Horizonte, à época de sua inauguração, era uma cidade ainda por fazer. Um espaço de coexistência de “velharias e novidades”, nas palavras do Padre Francisco Martins<sup>65</sup>, onde “junto de uma estreita e pobre rua, formada de casas e choupanas de todos os tons e categorias”, que atestavam a modéstia dos antigos moradores do Curral Del Rey, “estirava-se desafrontada, larga e extensa rua da nova cidade”.

As ruas retas e amplas e as avenidas em perspectiva, tão veneradas pelos planejadores, causavam estranhamento e desconcerto nos que ali chegavam. A desproporção entre a dimensão das vias e dos edifícios, a monotonia, o espaço asséptico, a ausência de pessoas, tudo isso conferia à cidade um aspecto de artificialidade que parecia contaminar os habitantes e seus modos de vida. Um leitor da revista *Vida de Minas*, já em 1915, manifesta seu mal-estar com a artificialidade da cidade:

O meu temperamento (...) muito sofreu da aphantia dessa “urbs”, a cidade verde da symetria, de monóchromos aspectos enquadrados em geometricos contornos. (...) Nessa urbs postiça, tudo é postiço; desde o risco architectonico das fachadas, á disposição dos jardinorios esmarridos; desde a tinta com que são pintados os edifícios públicos á irritante maquillage das meninas.<sup>66</sup>

Em sua primeira visita à Belo Horizonte, Monteiro Lobato expressa opinião semelhante à do leitor da *Vida de Minas*:

Existe uma escassez de gente pelas ruas larguíssimas, a cidade semi-construída, quase que apenas desenhada a tijolo, no chão, um prédio aqui outro lá, tudo semi-feito – e a tudo envolve um pó finíssimo e finissimamente irritante... Não havia povo nas ruas. Os passantes, positivamente funcionários que subiam e desciam lentamente, a fingir de transeuntes. Transeuntes públicos. Daí o sonno que dava aquilo. Uma semana passada lá deixava a impressão de meses.<sup>67</sup>

.....  
<sup>64</sup> JULIÃO, 1992, p. 63.

<sup>65</sup> Padre Francisco Martins Dias em *Traços históricos e descritivos de Belo Horizonte*, de 1897. Apud ANDRADE, Rodrigo; MAGALHÃES, Beatriz. *Belo Horizonte, um espaço para a república*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1989.

<sup>66</sup> VIDA DE MINAS. Belo Horizonte: [s.n.], 1915-1916.

<sup>67</sup> REVISTA SOCIAL TRABALHISTA. Belo Horizonte, n. 59, dez. 1947, p. 220-221.



As obras iniciais de Belo Horizonte se estenderiam até os anos de 1920, quando o projeto de cidade ideal já mostrava sinais de fracasso. A cidade, planejada para atingir no máximo duzentos mil habitantes, contava com uma população de aproximadamente quarenta mil em 1912<sup>68</sup> – três vezes mais que no momento de sua inauguração. O limite máximo seria atingido muito cedo, sendo que em 1947, no cinquentenário da cidade, a população ultrapassava os trezentos mil habitantes<sup>69</sup>.

Das pretensões do planejamento da cidade, a ocupação partindo do Centro em direção à periferia nunca chegou a se realizar: Belo Horizonte cresce, desde o início, no sentido inverso do esperado, em um movimento de implosão, da periferia para o Centro<sup>70</sup>. Uma das justificativas para este movimento é a ausência de locais de moradia destinados aos operários nas zonas centrais<sup>71</sup>, já que a vila operária criada no Barro Preto para este fim, no início do século XX, não foi suficiente para suprir a demanda. A população de baixa renda tratou de ocupar primeiro os bairros pericentrais, como a Lagoinha, o Bonfim e o Calafate, e seguiu pela zona suburbana afora, determinando uma “expansão em ritmo exponencial da cidade, [...] um crescimento descontrolado totalmente avesso às intenções embelezadoras da zona urbana”<sup>72</sup>. Segundo dados do censo de 1912, apenas 32% dos habitantes da cidade ocupava a zona urbana, enquanto 38% habitava a zona suburbana e 30% a zona rural<sup>73</sup>.

O crescimento implosivo da cidade acentua a disparidade entre as zonas urbana e suburbana. A precariedade da infraestrutura disponível nas regiões para além da Avenida do Contorno evidencia-se com o crescimento da população, que inaugura as primeiras favelas e cortiços da capital – em contraponto à modernidade almejada por seus idealizadores. A vocação periférica da cidade se realiza também através de ocupações de áreas cada vez mais longínquas: nos anos 20, as ex-colônias agrícolas da zona rural foram sendo anexadas à cidade, tendo seus terrenos loteados e vendidos para a formação de “vilas”. Estas foram sendo incorporadas “à

.....

<sup>68</sup> PBH. BH em números. Disponível em: <http://gestaocompartilhada.pbh.gov.br/bh-em-numeros>. Acesso em: 13/02/16.

<sup>69</sup> BORGES, Maria Eliza Linhares. Uma visão da Capital cinquentenária. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, Belo Horizonte, n. 43, vol. 2, p.76-91, jul./dez. 2007.

<sup>70</sup> O plano inicial previa o crescimento da cidade do sentido sul-norte, do centro para a periferia, como expresso por Aarão Reis na Revista Geral dos Trabalhos da Comissão Construtora (1895). No entanto, a maior ocupação se deu da periferia para o centro, pelo controle de acesso à terra na zona urbana, e no sentido leste-oeste. Este sentido de ocupação se deu em grande parte pelo trajeto de implantação dos ramais ferroviários construídos ao longo do Ribeirão Arrudas, o que, paradoxalmente, repete o sentido natural em que o Curral D’El Rey havia se desenvolvido (PLAMBEL, 1986, p. 33).

<sup>71</sup> SILVEIRA, Anny Jackeline Torres. Acerca da leitura das cidades. *Vária História*, Belo Horizonte, n. 16, 1996, p. 85.

<sup>72</sup> TEIXEIRA, 1998, p. 120.

<sup>73</sup> LE VEN, 1977, p. 90.

paisagem da cidade como uma opção de moradia para as camadas mais pobres da população, estendendo os horizontes dos primeiros bairros populares”<sup>74</sup> e, assim, os limites da própria capital.

A intensa dispersão da população, para além da zona urbana, faz com que os deslocamentos sejam primordiais à rotina na cidade desde o início. Esses deslocamentos são quase sempre feitos a partir do Centro, já que o projeto viário da capital não previra a conexão entre os bairros periféricos – assim como não havia serviços de transporte público entre eles. A zona urbana se firma como centro obrigatório também neste sentido, concentrando o *locus* da locomoção pelos espaços da cidade.

O bonde, neste contexto, merece destaque tanto pelo seu papel como meio de transporte, quanto pelo marco paisagístico e simbólico que vai representar ao longo das primeiras décadas da capital<sup>75</sup> – até sua extinção na década de 1960. O ponto inicial de todas as linhas, localizado na confluência de duas das principais vias da zona urbana, a Avenida Afonso Pena e a Rua da Bahia, acaba por configurar-se como centralidade máxima do espírito moderno neste período. O Bar do Ponto, cujo nome é devido à proximidade da Estação dos Bondes, e os quarteirões próximos à Avenida tornam-se palco e sentido da cultura cidadina<sup>76</sup>. Para o escritor Pedro Nava, “a designação Bar do Ponto excedeu-se psicologicamente e passou a compreender todo um pequeno bairro não oficial, mas oficioso”<sup>77</sup>, onde encontravam-se intelectuais como o próprio Nava, Emílio Moura, Abgar Renault, Carlos Drummond de Andrade e João Alphonsus, nomes importantes da literatura modernista mineira.

Neste momento, a imagem da capital está associada à ideia de uma cidade formada por diversas outras cidades<sup>78</sup>, o que pode ser percebido em crônicas da época. Em uma das acepções, Belo Horizonte aparece cindida em três territórios:

O do poder – circunscrito à Praça da Liberdade, com sua “nobreza formosa e triste insulada no seu abandono”. O da rua da Bahia, com o “bulício dos seus quarteirões movimentados”, um “mixto de modernismo e simplicidade mineira”. E, por fim, o da Zona, “com z maiúsculo”, freqüentada por “franzinas ossaturas de funcionarios e estudantes”, onde “chauffers discutem, vultos passam com fallinhas mansas para portas que se escancaram, desenham-se aspectos fartos de jogadores, a policia véla [...]”<sup>79</sup>

.....

<sup>74</sup> GOMES, Marco Aurélio; LIMA, Fábio Martins. Pensamento e prática urbanística em Belo Horizonte, 1895-1961. In: LEME, Maria Cristina da Silva (Coord.). *Urbanismo no Brasil: 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999, p. 122.

<sup>75</sup> COSTA, Heloisa Soares de Moura. Habitação e produção do espaço em Belo Horizonte. In: MONTE-MÓR, R. L. de M. (Coord.) *Belo Horizonte: espaços e tempos em construção*. Belo Horizonte: CEDEPLAR/PBH, 1994, p. 54.

<sup>76</sup> LEMOS, Celina Borges. Construção simbólica dos espaços da cidade. In: MONTE-MÓR, R. L. de M. (Coord.) *Belo Horizonte: espaços e tempos em construção*. Belo Horizonte: CEDEPLAR/PBH, 1994, p. 33.

<sup>77</sup> NAVA, Pedro. *Beira-mar*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985, p. 4.

<sup>78</sup> JULIÃO, 1992, p. 119.

<sup>79</sup> JULIÃO, 1992, p. 119, com citações de crônicas da revista *Vita* (1914).

Em relação a essas três possibilidades de cidade, podemos dizer que modernidade almejada ficou restrita aos territórios do poder e da intelectualidade da Rua da Bahia e adjacências, ambos ligados a uma parcela minoritária da população que habitava a zona urbana. Para os demais habitantes, no entanto, o projeto de modernidade relegou apenas os impactos negativos – um dos principais argumentos desenvolvidos por Letícia Julião em sua dissertação. Para a autora, “a modernidade para os moradores dos bairros populares era sinônimo de exclusão, carência, controle e repressão social. Da ausência de serviços públicos básicos às barreiras que impediam o acesso às oportunidades econômicas ou políticas”<sup>80</sup>, tudo representava uma negação do progresso.

A industrialização é outro dos pilares da cidade moderna. Belo Horizonte, nascida sob esse signo, só se consolida como cidade industrial a partir da segunda metade do século XX. Clélio Campolina Diniz<sup>81</sup> justifica este adiamento por uma série de crises econômicas e políticas ocorridas na virada do século, como lutas políticas entre grupos pelo controle da nova capital e dificuldades técnicas referentes às demandas de transporte e energia. A industrialização da capital ganhará novo fôlego nos anos de 1930, quando à sua pequena área industrial periférica será incorporada a Cidade Industrial de Contagem<sup>82</sup>.

As primeiras três décadas da capital são marcadas, segundo Heloisa Costa, pela coexistência de “favelas e sobrados neoclássicos, edifícios públicos monumentais e casario do funcionalismo, ruelas e grandes avenidas, subúrbio e centro”<sup>83</sup>. A homogeneidade e a ordem previstos no projeto de Aarão Reis vão dando lugar a um espaço de complexidades e contrastes e, talvez por isso, mais próximo de uma cidade real.

Algumas análises que priorizam o valor urbanístico do plano desqualificam esta trajetória da cidade, mas, assim como escreve Barros, “é justamente através da subversão das regras e normas originais que a cidade foi adquirindo uma identidade, ou melhor, foi se modelando como território de identidades”<sup>84</sup>. Se por um lado Celina Lemos afirma que vive-se uma espécie de lacuna de identidade nos primeiros anos de desenvolvimento da capital<sup>85</sup>, Barros argumenta que as relações de resignificação do espaço ocorrem na medida em que há uma substituição dos preceitos do plano original por apropriações desregradadas e espontâneas do espaço.

.....

<sup>80</sup> JULIÃO, 1992, p. 121.

<sup>81</sup> DINIZ, Clélio Campolina. *Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira*. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1981.

<sup>82</sup> Sobre os acontecimento que permearam a criação da Cidade Industrial de Contagem, ver: MONTE-MÓR, Roberto Luis de Melo. Belo Horizonte: a cidade planejada e a metrópole em construção. In: MONTE-MÓR, R. L. de M. (Coord.) *Belo Horizonte: espaços e tempos em construção*. Belo Horizonte: CEDEPLAR/PBH, 1994. p. 16.

<sup>83</sup> COSTA, 1994, p. 54.

<sup>84</sup> BARROS, 2001, p. 38.

<sup>85</sup> LEMOS, 1994, p. 30.

Os anos de 1930 constituem uma inflexão na história da cidade, que abandona as paisagens empoeiradas e inacabadas, transformando-se em cidade “vergel”<sup>86</sup>. A cidade se verticaliza e as ruas largas são tomadas por automóveis, ganhando um novo sentido de existência. Os bondes circulam com intensidade e as esquinas tornam-se espaços privilegiados para o encontro. A principal mudança, no entanto, ocorre no modo de vida de seus habitantes, que libertam-se do passado para construir uma nova identidade urbana: a cidade do futuro, a partir de então, começa a viver o seu presente<sup>87</sup>.

O que fica claro nestas três primeiras décadas de construção de Belo Horizonte e sua consolidação enquanto *urbs*, é que existe um verdadeiro abismo entre os planos urbanísticos e as condições de realizá-los. A utopia dos projetos arquitetônicos e paisagísticos fica só no papel, como aponta Angotti-Salgueiro<sup>88</sup>, contida por problemas técnicos e, principalmente, por questões políticas e sociais.

Os princípios urbanísticos seguidos pelos planejadores da capital, pautados principalmente em modelos formalistas de organização do espaço, induz a uma *ilusão urbanística*, segundo termo lefebvriano, na qual a cidade é tomada apenas como forma e não como espaço das relações sociais (do encontro e da convivência das diferenças). A crítica de Lefebvre<sup>89</sup> tem como principal alvo justamente este urbanismo enquanto “atividade que pretende dominar e submeter à sua *ordem* o processo de urbanização, assim como a prática urbana”<sup>90</sup>, ou o verdadeiro “caos”, mas sob uma ordem imposta.

Soma-se a isto o fato de o plano de Aarão Reis não oferecer as mesmas condições de estabelecimento na capital a todas as camadas da sociedade. A cidade, ao invés de consagrar um status de cidadania à população pobre que chega, reproduz as antigas hierarquias e estruturas de dominação da economia escravista ouro-pretana. Aos operários da construção da capital é negado o espírito moderno belo-horizontino, o que condiz com o processo em curso no país, à época, “de construção da figura do trabalhador dissociada da cidadania ativa, [...] [na qual] sua inserção na sociedade deveria limitar-se ao âmbito do trabalho – sendo-lhe negada qualquer participação como ator político<sup>91</sup>”.

.....

<sup>86</sup> O termo usado por Celina Lemos, que comumente se refere à condição de abundância de vegetação de determinado lugar, parece sugerir mais o sentido de espaço *frutífero*, como se Belo Horizonte enfim frutificasse (se modernizasse) como esperado desde sua concepção. Ver: LEMOS, 1994, p. 35.

<sup>87</sup> BARROS, 2001, p. 38.

<sup>88</sup> ANGOTTI-SALGUEIRO, 1995, p. 202.

<sup>89</sup> O autor dedica um capítulo inteiro de *A Revolução Urbana* para desenvolver seu argumento, no qual a prática urbana, para o urbanista, se realiza como um *campo cego*, na medida em que substitui a práxis por representações do espaço, da vida social, dos grupos e de suas relações. Ver: LEFEBVRE, 2002, p. 139-150.

<sup>90</sup> LEFEBVRE, 2002, p. 139. Grifo do autor.

<sup>91</sup> JULIÃO, 1992, p. 124.



**2**  
**as avenidas**



## 2.1. A cidade moderna tem avenidas largas

As ruas e avenidas assumem um papel preponderante nas cidades modernas. São elas as responsáveis pelos sentidos de ordem e racionalidade do espaço, e é através delas que a sociedade se revela, inaugurando uma estética da visibilidade, da vigilância e da polícia. O plano modernizante de Belo Horizonte estabelece um rompimento com o modelo de assentamento das cidades brasileiras, predominante até o século XIX, baseado no modelo de assentamento português, irregular e espontâneo, no qual a malha viária é justaposta à implantação das casas que, por sua vez, seguem o relevo natural. As ruas resultantes, estreitas e tortuosas, são a extensão do espaço íntimo da casa, estimulando uma relação entre rua e casa próxima a um sentido de lugar, de pertencimento. Barros contrapõe a cidade tradicional ao modelo de cidade moderna que, impositivo e artificial, tenta instituir um “novo modelo de sociabilidade”, fazendo de suas ruas e avenidas superdimensionadas, “vias privilegiadas para a circulação e manutenção da unidade e integração”. Elas, junto “às praças e edifícios públicos localizados na área planejada da cidade, transformam-se em símbolos expressivos do futuro, a materialidade da perspectiva higienista”<sup>92</sup>.

A geometria regular e retilínea do plano acompanha as premissas urbanísticas modernas, proclamando a higiene coletiva e almejando uma boa ventilação e iluminação das edificações, além de facilitar o esgotamento urbano a partir da canalização de córregos e sua transformação em vias de alto fluxo. Sobretudo, é através dessa malha uniforme que se celebra a “transparência e a orientação plena do espaço, assegurando a legibilidade imediata da cidade”<sup>93</sup>. Esta concepção, segundo Julião, expressa a “utopia de tornar a sociedade algo também transparente e visível, onde não [há] lugar para o obscuro e o impenetrável”<sup>94</sup>. O território legível e sem obstáculos, nesse sentido, garante a possibilidade de dissuasão de quaisquer indícios de ameaça à ordem urbana.

.....  
<sup>92</sup> BARROS, 2001, p. 33.

<sup>93</sup> JULIÃO, 1992, p. 74.

<sup>94</sup> JULIÃO, 1992, p. 74.

O espaço moderno, construído sob o paradigma da visibilidade, funciona como um instrumento de exercício do poder alinhado à presença de um olhar vigilante disseminado por toda a sociedade. Um dos primeiros a explorar a realização deste paradigma foi Michel Foucault em *A Microfísica do Poder*<sup>95</sup>, no qual ele analisa a constituição do espaço físico do hospital baseando-se em estudos sobre a distribuição espacial das pessoas em instituições militares e em escolas – locais reconhecidos por lançarem mão da *disciplina* para criar novas formas de organização e prática do poder. Neste sentido, o olhar através do espaço ganha um novo significado, assim como afirma Julião:

Ver passou a significar inspecionar, conhecer a realidade para, então, dominá-la. Além dos mecanismos convencionais de dominação, a sociedade capitalista requisitava novos dispositivos capazes de controlar os homens, de cercear e induzir-lhes o comportamento; de vigiar e prevenir suas ações e adestrá-los para [a] atividade produtiva.<sup>96</sup>

O argumento da autora é o de que essa perspectiva prevalece também na construção do território urbano. Neste contexto, os planos urbanísticos surgem como uma tecnologia disciplinar de vigilância que, assim como Foucault define o disciplinamento das tropas do exército e das instituições de ensino no século XVIII, consiste na “arte de distribuição espacial dos indivíduos”<sup>97</sup>. A disciplina “é, antes de tudo, a análise do espaço. É a individualização pelo espaço, a inserção dos corpos em um espaço individualizado, classificatório, combinatório”<sup>98</sup> que remete, como técnica de poder, a um espaço urbano que se abre à “vigilância perpétua e constante” da sociedade.

Julião<sup>99</sup> sugere ainda a possibilidade de compararmos a cidade a uma versão estendida do panóptico de Bentham, também examinado por Foucault<sup>100</sup>. O panóptico é uma artifício espacial criado para resolver a equação vigiar e separar, que assegura uma vigilância global e individualizante, ao mesmo tempo que permite a separação cuidadosa dos indivíduos que devem ser vigiados. A lógica utilizada é a oposta a da masmorra, explorando dispositivos arquitetônicos que aumentam a visibilidade entre as pessoas. O urbanismo moderno segue estratégias semelhantes, transformando a cidade em um “observatório humano”, com seus espaços abertos e iluminados colocando “todos sob a vista de todos, revelando e neutralizando os perigos da multidão urbana”<sup>101</sup>.

.....

<sup>95</sup> FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder*. Tradução Roberto Machado. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1986, p. 99-112.

<sup>96</sup> JULIÃO, 1992, p. 74.

<sup>97</sup> FOUCAULT, 1986, p. 106.

<sup>98</sup> FOUCAULT, 1986, p. 106.

<sup>99</sup> JULIÃO, 1992, p. 75.

<sup>100</sup> FOUCAULT, 1986, p. 209-228.

<sup>101</sup> JULIÃO, 1992, p. 75.

Em Belo Horizonte, esta estética da visibilidade que coloca todos em evidência cria uma experiência urbana especialmente desconcertante para a população que chega à nova capital, acostumada às ruas tortuosas e estreitas de Ouro Preto. Julião apresenta um trecho de uma crônica de 1910 bastante ilustrativa deste sentimento, na qual um funcionário público com muitas dívidas, a ponto de encontrar credores em todos os lugares, avista um deles ao longe e, antes de ser reconhecido, retira-se “a todo pano”<sup>102</sup> e comenta: “Diacho! Nem um beco nesta terra! Ruas largas como não sei o que! [...] Qual siô! Viva o nosso velho Ouro Preto!”<sup>103</sup>

Os becos da velha capital aparecem aqui em contraponto às ruas longas, largas e devassadas de Belo Horizonte, elemento de estruturação preponderante do plano da nova capital. Ao contrário de Ouro Preto, onde as edificações ditavam o assentamento do restante da cidade, em Belo Horizonte a rua “tornara-se o princípio organizativo da paisagem, subordinando todos os outros elementos urbanísticos aos seus imperativos”<sup>104</sup>. Esta soberania do traçado sobre os demais elementos do plano aponta para um novo *padrão de sociabilidade*, no qual a vida nos espaços públicos e o cosmopolitismo ditam o comportamento da sociedade belo-horizontina.

Curiosamente, os bulevares da Paris haussmaniana, uma das referências mais aclamadas de modelo urbanístico, inspiraram uma diferente experiência de ocupação por seus habitantes. Berman questiona: “o que os bulevares fizeram às pessoas que para aí acorreram, a fim de ocupá-los?”<sup>105</sup>; e recorre a Baudelaire para formular uma possível resposta. A explicação é retirada do poema *Os Olhos dos Pobres*<sup>106</sup>, no qual os amantes protagonistas encontram, em um café do bulevar recém inaugurado, um refúgio para seu romance, “um espaço privado, em público, onde eles podiam dedicar-se à própria intimidade, sem estar fisicamente sós”<sup>107</sup>.

Esta concepção é apenas aparentemente oposta à da crônica citada anteriormente, pois mesmo em Belo Horizonte as ruas constituíram importantes locais de encontro – apropriados para o *firt* e para o *footing*<sup>108</sup> –, mas apenas para uma pequena parcela da população, a elite intelectual, nas primeiras décadas de existência da capital. Quanto ao funcionário público da crônica, cujo salário minguido lhe fez contrair dívidas, podemos fazer uma aproximação com os antagonistas do poema de Baudelaire, os pobres transeuntes que observam o casal apaixonado

.....

<sup>102</sup> Gíria corrente do início do século XX que significa “apressadamente”.

<sup>103</sup> QUASI..., 20 nov. 1910, p. 2. Apud JULIÃO, 1992, p. 76.

<sup>104</sup> JULIÃO, 1992, p. 77.

<sup>105</sup> BERMAN, 1986, p. 146.

<sup>106</sup> BAUDELAIRE, Charles. *Pequenos poemas em prosa*. O spleen de Paris. Tradução Dorothée de Bruchard. São Paulo: Hedra, 2009. Poema n. XXVI.

<sup>107</sup> BERMAN, 1986, p. 146.

<sup>108</sup> Ver: LEMOS, 1994, p. 34.

e que transmitem, com “seus olhos arregalados”, um misto de admiração pela grandiosidade daquele lugar e um sentimento de não pertencimento<sup>109</sup>.

\*\*\*

Certamente, o exagero na dimensão das ruas e avenidas se justifica também por questões funcionais. A modernidade urbana, sempre associada à noção de progresso, tem na industrialização e no modo de produção capitalista importantes alicerces para seu êxito. Dialeticamente, as relações concernentes ao espaço urbano também são primordiais para o desenvolvimento industrial capitalista: as vias constituem as artérias apropriadas aos deslocamentos de mercadorias, pessoas e veículos, e, assim como os bulevares parisienses, permitem “ao tráfego fluir pelo centro da cidade e mover-se em linha reta, de um extremo a outro – um empreendimento quixotesco e virtualmente inimaginável, até então”<sup>110</sup>. Neste sentido, à imagem da cidade associava-se uma ideia de aceleração do tempo, promovida pela possibilidade de deslocamentos mais rápidos e desimpedidos das coisas e pessoas.

A disposição das ruas é descrita sucintamente por Aarão Reis no Plano Geral para a Nova Capital:

Ás ruas fiz dar a largura de 20 metros, necessária para a conveniente arborização e livre circulação dos vehiculos, o trafego dos carris e os trabalhos da collocação e reparação das canalizações subterraneas. As avenidas fixei a largura de 35 m, sufficiente para dar-lhes a belleza e o conforto que deverão, de futuro, proporcionar á população. Apenas á uma das avenidas – que corta a zona urbana de norte a sul, e é destinada á ligação dos bairros oppostos – dei a largura de 50 metros, para constituil-a em centro obrigado da cidade e, assim, forçar a população quanto possível, a ir-se desenvolvendo do centro para a periphéria, como convém á economia municipal, á manutenção da hygiene sanitária e ao prosseguimento regular dos trabalhos technicos.<sup>111</sup>

Uma avenida se destaca da malha regular em xadrez: a Avenida Afonso Pena, que segue uma curva de nível mais ou menos plana e funciona como um eixo em “perspectiva ligando a parte mais baixa à mais alta da cidade, do rio à montanha, partindo do Ribeirão Arrudas e

.....

<sup>109</sup> “Esses três rostos estavam extremamente sérios e seus seis olhos contemplavam fixamente o novo café com igual admiração, mas, naturalmente, com as nuances devidas às idades. [...] Os olhos do pai diziam: ‘Que beleza! Que beleza! Dir-se-ia que todo o ouro do pobre mundo fora posto nessas paredes.’ Os olhos do menino: ‘Que beleza! Que beleza! Mas é uma casa onde só podem entrar pessoas que não são como nós!’ Quanto aos olhos do menor, eles estavam fascinados demais para exprimirem outra coisa senão uma alegria estúpida e profunda” (BAUDELAIRE, 2009).

<sup>110</sup> BERMAN, 1986, p. 145.

<sup>111</sup> COMISSÃO CONSTRUCTORA..., 1895, p. 59-60.

culminando no sopé da Serra do Curral”<sup>112</sup>. O engenheiro-arquiteto Alfredo Camarate exalta seu papel para o desenho urbano:

A grande avenida, que parte da base até o alto do cruzeiro, vai locar-se em breve. E dizem-me que essa locação é definitiva; arrasando-se prédios, cafuas, tudo quanto possa obstar à sua completa instalação no terreno. E como essa avenida venha a ser ‘mestra’, sobre o alinhamento da qual se hão de traçar as demais ruas, o obra vai ser feita com as exatidões meticulosas de um verdadeiro trabalho científico. Que soberba e majestosa deve ficar essa avenida, larga e extensíssima, tendo no vértice do seu ângulo perspectivo o majestoso templo que deve coroar a pequena crista do Cruzeiro.<sup>113</sup>

Pensada como “centro forçado” da cidade, a Avenida Afonso Pena constituiria o eixo de estruturação econômica e política da capital, para onde convergiriam importantes atividades comerciais e institucionais. Sua implantação cumpre os “objetivos do modernismo urbano: a comunicação dos bairros opostos, permitindo fluir, sem obstáculos, o tráfego de bens, indivíduos e informações”<sup>114</sup>. Atravessando toda a zona urbana e conformando um eixo norte-sul, a avenida integra os bairros centrais e unifica o conjunto de ruas e praças, além de desvelar o Parque Municipal à cidade, outro importante elemento estruturador do plano de Aarão Reis. Com sua largura diferenciada, a metade da largura de um quarteirão da área planejada, a avenida celebrava os princípios da transparência e da visibilidade, “franqueando o olhar sobre o espaço, em que um extremo da cidade se revelava ao outro”<sup>115</sup>.

Uma outra malha de avenidas secundárias se sobrepõe à malha ortogonal, de trama mais aberta e girada sobre ela 45°, que complementa as funções da artéria principal e interliga diferentes pontos da cidade de maneira estratégica. Em seus entroncamentos, localizam-se outros elementos centralizadores no plano, como a Praça da Liberdade, a Praça Raul Soares e a Praça da Assembléia. Essa sobreposição de “acidentes” paisagísticos sobre a trama geométrica e rígida, feita em nome do urbanismo clássico e das *Beaux-Arts*, é apontada por Carlos Teixeira como uma busca, por parte dos planejadores, “por algo particular em uma cidade ainda sem alma”<sup>116</sup>, demonstrando uma intenção estética por trás de todo aquele calculismo.

.....

<sup>112</sup> TEIXEIRA, 1998, p. 70.

<sup>113</sup> Alfredo Camarate, outubro de 1894 apud ANDRADE & MAGALHÃES, 1989, p. 80.

<sup>114</sup> JULIÃO, 1992, p. 78.

<sup>115</sup> JULIÃO, 1992, p. 78.

<sup>116</sup> TEIXEIRA, 1998, p. 40 e 48



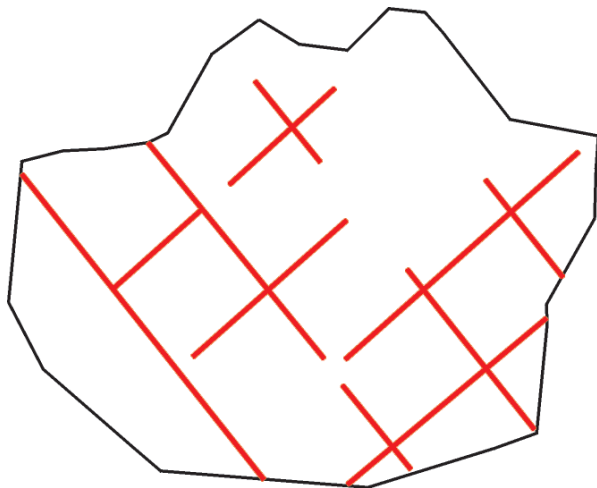


Fig. 6 - Malha das avenidas girada em 45°.  
Fonte: TEIXEIRA, 1998.



Fig. 7 - Av. do Contorno (circular), Av. Afonso Pena (reta), o rio ao norte e a serra ao sul.  
Fonte: TEIXEIRA, 1998.

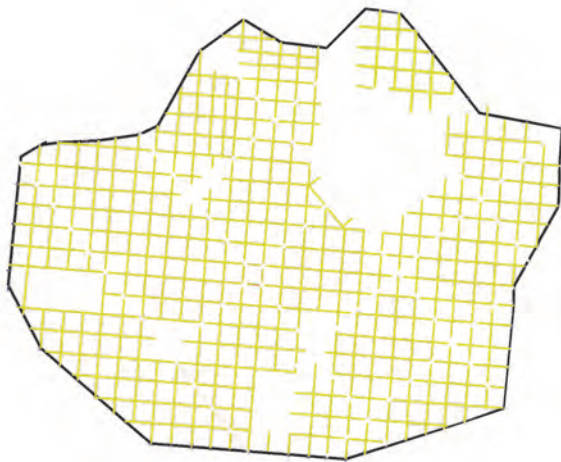


Fig. 8 - Malha ortogonal das ruas.  
Fonte: TEIXEIRA, 1998.

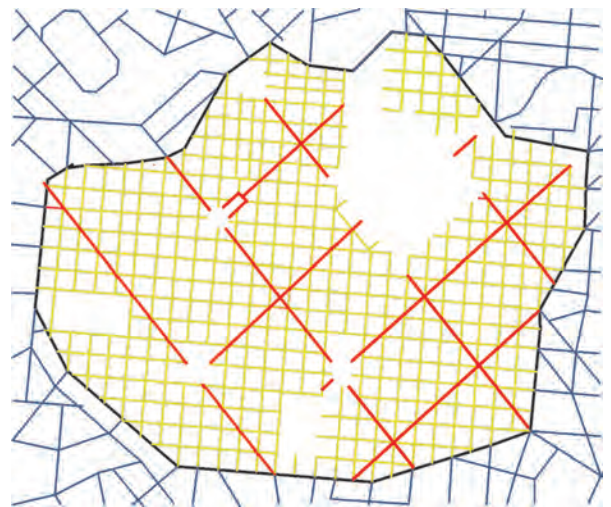


Fig. 9 - Traçado dentro e fora da Av. do Contorno.  
Fonte: TEIXEIRA, 1998.

A malha viária racional é encerrada por uma longa avenida, projetada em seus dezessete quilômetros, marcando o fim do cartesianismo e o início das imprecisões da zona urbana: a Avenida do Contorno. Teixeira faz um resumo preciso de seu papel na estruturação urbana:

Avenida do Contorno, a via que funcionaria como a definidora de uma “cidade fortificada sem muros”; a tradução da vontade de conservar a integridade formal da zona urbana de Belo Horizonte. Ela regularia a entrada e saída dos habitantes e foi pensada como um obstáculo simbólico da circulação de bens e de relações sociais; como a cidade ideal dominada por idéias positivistas e dominadora da desordem alheia. Dentro da Contorno, impostos são mais caros, serviços urbanos estão disponíveis, as pessoas aparecem, a cidade acontece. Avenida do Contorno: zona de negociações, das inter-relações de poder, de identidade, de sedução e de destruição. De um lado a zona suburbana, de outro a zona urbana. Nessa membrana, estão implícitos princípios estratégicos de defesa e de ataque que procuram certo tipo de controle urbano, que expressam uma vontade de conservar a cidade, que insinuam o medo do crescimento urbano que fatalmente transformaria Belo Horizonte. Mas como todas as barreiras, ela nasceu juntamente com a vontade de sua transposição pelos “excluídos”, o que seria favorecido, futuramente, pelo crescimento desordenado da zona suburbana... Hoje, a Contorno já não define mais uma cidadela fortificada dentro de uma grande cidade. Aconteceu a tomada da cidadela.<sup>117</sup>

Tendo como uma das principais funções a comunicação e a integração entre os bairros da cidade, a Avenida do Contorno encerra a região central numa espécie de “versão moderna de fortaleza”<sup>118</sup>. Embora ela devesse funcionar como um elo entre as zonas urbana e suburbana, ela acaba por segregar as duas partes entre si, acentuando as diferenças entre elas. Barros<sup>119</sup> sugere a existência de uma ambiguidade no discurso de sustentação do plano original da cidade, que procura dissimular o sentido da Avenida enquanto fronteira social entre a elite e os trabalhadores da cidade, entre o centro e a periferia. O discurso de Aarão Reis, ao mesmo tempo que assinala a possibilidade de cobrança de impostos diferenciados entre as partes interna e externa da Avenida como uma das vantagens de sua implantação, exalta sua beleza inconfundível como principal *leitmotiv* de sua existência – como se ela fosse uma espécie de moldura que embeleza ao passo que dissimula o sentido segregador do traçado da cidade.

No plano idealizado da cidade, o conjunto de avenidas, principalmente as Avenidas Afonso Pena e Contorno, consagra a perspectiva de centralidade, organizando a área planejada e higienizada da capital. Segundo Barros:

O conjunto de seu traçado viário procurou garantir ao poder republicano e ao espaço urbano o necessário sentido estético de monumentalidade e movimento (através da largura e extensão), a aparência de progresso, a insinuação de

.....  
<sup>117</sup> TEIXEIRA, 1998, p. 78-79.

<sup>118</sup> JULIÃO, 1992, p. 78-79.

<sup>119</sup> BARROS, 2001, p. 36.

democracia (através da diferenciação de impostos), a garantia de exclusão dos pobres e trabalhadores da parte visível e espetacular da nova capital.<sup>120</sup>

As contradições do sistema viário planejado apresentadas aqui, inerentes ao fenômeno da modernização, adquirem uma dimensão preponderante no projeto da capital. Se em Paris as ruas e bulevares abertos por Haussmann – embora também estivessem ancoradas em um tipo de controle sócio espacial – alimentavam encontros, conflitos e formas inéditas de poder e liberdade, assim como afirma Berman<sup>121</sup>, em Belo Horizonte, as largas e extensas avenidas da zona urbana levaram um tempo até serem proporcionalmente ocupadas, predominando, no início, o constrangimento e a artificialidade operados por seu caráter excessivo de monumentalidade. Enquanto isso, na parte da cidade não mencionada nesta seção, a zona suburbana, uma relação bastante diferente da zona urbana se dará entre a população e os espaços das ruas – tema a ser explorado nos próximos capítulos.

.....

<sup>120</sup> BARROS, 2001, p. 37.

<sup>121</sup> BERMAN, 1986, p. 146.

## 2.2. Expansão urbana através do sistema viário

Se a malha viária é um dos elementos estruturantes mais importantes do plano de Belo Horizonte, as avenidas e as ruas continuarão tendo papel primordial no processo de crescimento e ocupação da cidade. Analisando alguns momentos dessa trajetória, vemos que a expansão urbana se relaciona intrinsecamente com o desenvolvimento do sistema viário. O planejamento urbano pós 1930 privilegiará, muitas vezes, as intervenções viárias como instrumento principal da produção do espaço, ora ligado ao processo de industrialização, ora relacionado às ações do capital imobiliário na criação de espaços para sua reprodução. Nesse contexto, abordaremos a criação das avenidas radiais que impulsionaram o crescimento da cidade na direção oeste – através da expansão da Avenida Amazonas – e, principalmente, na direção norte – a partir da inauguração da Avenida Presidente Antônio Carlos –, tendo ambas um papel primordial na constituição do espaço metropolitano.

Os arquitetos Marco Aurélio Gomes e Fábio Martins Lima identificam duas fases distintas na história do planejamento urbano de Belo Horizonte. A primeira, abordada nas seções anteriores, parte do início da construção da cidade, em 1897, até meados de 1930, quando ocorre uma verdadeira revolução na “maneira de ver, de pensar e de intervir na cidade, e que dá início a uma segunda fase que vai até os anos 1960”<sup>122</sup>. Neste período, o planejamento permanece ainda restrito aos limites do urbanismo, enquanto disciplina, e procura resolver os problemas decorrentes dos insucessos do plano original a partir dos cânones do urbanismo internacional<sup>123</sup>. Os efeitos negativos do modelo de crescimento da cidade são percebidos com clareza, definindo, por algumas décadas, a principal questão a ser resolvida pelos técnicos e administradores da capital: a “normalização dos bairros que haviam se desenvolvido fora da área circunscrita pela

.....

<sup>122</sup> GOMES; LIMA, 1999, p. 120.

<sup>123</sup> A partir dos anos de 1960, o planejamento restrito aos limites do urbanismo disciplinar dará lugar a uma prática de âmbito multidisciplinar.

Avenida do Contorno e [...] a articulação entre as duas cidades”<sup>124</sup> conformadas pelas diferenças existentes entre a zona urbana central e zona suburbana periférica.

Uma outra cronologia do crescimento urbano é apresentada por Heloisa Costa<sup>125</sup>, menos voltada ao caráter das práticas urbanas – urbanismo disciplinar ou práticas multidisciplinares – e mais focada nos agentes que mobilizaram a produção do espaço. Segundo a autora, dois movimentos interligados ditam o crescimento espacial da cidade: o primeiro, a “produção do espaço para a produção”, baseia-se no “processo de industrialização e nas intervenções públicas estruturadoras da ocupação do espaço”. Gerenciadas pela associação entre a força do capital industrial e as intervenções do Estado, este processo configura uma primeira expansão da cidade, que vai dos anos 1950 até os anos 1970.

O segundo movimento é resultado da ação do capital imobiliário que produz espaços diferenciados para a reprodução do capital através da habitação, segundo a lógica da valorização da terra urbana. Este processo tem grande importância na estruturação do espaço metropolitano, principalmente a partir dos anos 1970, com “a produção, em massa, da periferia através do loteamento popular”, com consequências drásticas para a cidade e sua população sentidas até o momento atual.

Na década de 1990 e no início dos anos 2000, os investimentos no vetor norte de crescimento da cidade e na Linha Verde, na continuidade da Avenida Cristiano Machado, indicam uma tentativa de se instituir uma nova fase de produção do espaço para a produção, assim como ocorreu em meados do século passado. Esse novo movimento inclui as obras de remodelação da Avenida Presidente Antônio Carlos – o que será discutido em momento posterior da dissertação.

O período considerado nesta seção coincide com a definição de Gomes e Lima para a segunda fase do desenvolvimento de Belo Horizonte, que compreende as décadas entre 1930 e 1960, e com o momento definido por Costa de “produção do espaço para a produção”, até os anos 1970. Assim, tomaremos ambas as abordagens como referência, explorando o que elas têm a oferecer para a compreensão do papel do sistema viário no crescimento da cidade. Nesse âmbito, destacamos os planos do engenheiro Lincoln de Campos Continentino<sup>126</sup> como importantes operadores desses acontecimentos.

.....  
<sup>124</sup> GOMES; LIMA, 1999, p. 122-123.

<sup>125</sup> COSTA, 1994, p. 56-67.

<sup>126</sup> O engenheiro, formado pela Escola Livre de Engenharia de Belo Horizonte e pós-graduado em Engenharia Sanitária pela Universidade de Harvard, é figura central no cenário da reflexão e da proposição de alternativas para o desenvolvimento da cidade entre os anos 1930 e 1960. (GOMES; LIMA, 1999, p. 124)



Já nos anos de 1930 houve a necessidade de se criar novas diretrizes de planejamento e gestão do espaço urbano, a “exemplo de grandes e adiantadas cidades, especialmente americanas”<sup>127</sup>, conforme texto publicado na *Revista Mineira de Engenharia*. Na conjuntura das discussões sobre os rumos do crescimento do tecido urbano, nesse momento já bem distinto daquele definido pela equipe de Aarão Reis, foi criada uma Comissão Técnica Consultiva da Cidade, em 1934, que tinha por função “orientar a execução do plano da cidade e zelar pelo seu fiel cumprimento”<sup>128</sup>. A Comissão, formada por outras cinco subcomissões, tinha um perfil politécnico e voltado à execução de obras de engenharia, principalmente no campo da engenharia sanitária.

Um ano após a formação da Comissão, o engenheiro Lincoln Continentino, membro da subcomissão de Arquitetura e Urbanismo, apresenta o *Plano de Urbanismo de Bello Horizonte*<sup>129</sup>, um “plano geral de remodelação e extensão da cidade ou plano de urbanismo”<sup>130</sup>, que prevê uma série de intervenções orientadas para o crescimento racional da malha urbana. Ao apresentar a proposta, Continentino, segundo Gomes e Lima, abre uma discussão inovadora “em termos de equacionamento dos problemas da cidade e da solução para os mesmos, além de romper com a ideia de que a cidade perdera, de vez, a possibilidade de um planejamento de sua expansão”<sup>131</sup>. Para o engenheiro, a solução para os problemas da cidade deveria se pautar nos princípios básicos do urbanismo sanitaria e das cidades-jardins<sup>132</sup>, no que concerne, sobretudo, ao aproveitamento do relevo natural para uma drenagem mais fácil e um menor movimento de terra; a um zoneamento por funções, evitando conflitos de usos distintos; ao aproveitamento das belezas naturais pré-existentes; e a um parcelamento e arruamento compatíveis com os das cidades-jardins. Esta solução de planejamento baseada em preceitos urbanísticos foi defendida por Continentino em diversas ocasiões, como em uma conferência sobre administração municipal organizada pelo Rotary Clube de Belo Horizonte, em 1933, na qual ele propôs que se definisse urbanismo:

como sendo a sistematização e a coordenação da todas as funções municipais, aí abrangidos os serviços públicos e todas as atividades urbanas, orientadas

.....

<sup>127</sup> COMISSÃO TÉCNICA CONSULTIVA DA CIDADE DE BELLO HORIZONTE. *Revista Mineira de Engenharia*, n. 1, jan. 1935, p. 36-37.

<sup>128</sup> COMISSÃO TÉCNICA..., 1935, p. 36-37.

<sup>129</sup> CONTINENTINO, Lincoln. Plano de Urbanismo de Bello Horizonte. In: CONTINENTINO, L. *Saneamento e Urbanismo*. Belo Horizonte: Ed. do Autor, 1937, p. 337-344.

<sup>130</sup> CONTINENTINO, 1937, p. 337-344.

<sup>131</sup> GOMES; LIMA, 1999, p. 125.

<sup>132</sup> O conceito de cidade-jardim foi cunhado por Ebenezer Howard, na virada para o século XX, para definir um modelo de cidade pautado na coexistência de elementos campestres e urbanos no mesmo espaço, constituindo o que ele denominou de cidade-campo (*town-country*). Há uma exaltação da natureza e de ideais comunitários, representados por uma intensa arborização e uma malha urbana “orgânica”, que acompanha o relevo, e pela existência de um grande cinturão verde para abastecimento da cidade. O conceito foi empregado, por exemplo, na construção de bairros homônimos em São Paulo e em Belo Horizonte.

no sentido do progresso material e social da comunidade e por conseguinte do bem-estar dos indivíduos que nela vivem.<sup>133</sup>

Apesar de a definição contemplar o “bem-estar dos indivíduos” a partir de um “progresso material e social da comunidade”, a melhoria da qualidade de vida da maior parte da população pode ser relativizada. A prática do planejamento urbano no período, ainda que bem intencionada, encontra-se limitada às intervenções de caráter estritamente estrutural, que, se por um lado tende a resolver problemas sanitários, de assentamento e de mobilidade urbana, por outro, ignora os problemas sociais referentes à desigualdade de acesso à terra e aos serviços urbanos – condição reproduzida na construção da capital e acentuada em suas primeiras décadas de existência.

O plano de Continentino de 1935, um exemplo da prática restrita ainda às obras de engenharia, é desenvolvido e rerepresentado na forma de outros planos até meados da década de 1950<sup>134</sup>, configurando-se como um dos principais instrumentos de planejamento em Belo Horizonte até a década de 1960<sup>135</sup>. Dentre as diretrizes estabelecidas por ele, ressaltamos:

- \_ o estabelecimento de um sistema de grandes avenidas, ligando a zona urbana à zona suburbana e cidades vizinhas;
- \_ a unificação das vias férreas operando na cidade (a Central do Brasil e a Rede Mineira) [...];
- \_ a reforma dos arruamentos suburbanos, substituindo os *traçados em montanha russa* por arruamentos mais adaptados à topografia [...] e coordenados ao plano das grandes avenidas, aos sistemas de parques e jardins [...]; e, finalmente;
- \_ a definição de um zoneamento com a divisão da cidade em três zonas – residencial, comercial e industrial – e a elaboração de um código de edificações para a cidade.

O plano de remodelação e expansão de Continentino, ainda que não integralmente implementado, foi responsável por uma série de intervenções que marcaram o processo de expansão da cidade, principalmente sob as gestões dos prefeitos Otacílio Negrão de Lima (1935-38), José Oswaldo de Araújo (1938-40) e Juscelino Kubitschek (1940-45). Além da construção de novos bairros para a elite (Pampulha e Cidade Jardim), da Cidade Industrial e da Cidade Universitária,

.....

<sup>133</sup> Trecho da fala de Continentino citada por: GOMES & LIMA, 1999, p. 125.

<sup>134</sup> O plano de 1935 será retomado em outras publicações. Ver: CONTINENTINO, 1941; 1954.

<sup>135</sup> A partir da década de 1950, é possível percebermos o início de uma mudança no paradigma de planejamento da cidade, com a criação do Serviço do Plano Diretor, a partir do *Plano-Programa de Administração para Belo Horizonte*, pelo então prefeito René Américo Giannetti, em 1951. Apesar de este serviço não ter alcançado seu intento, foi através dele que o padre Louis-Joseph Lebret foi convidado, alguns anos depois, em 1958, para realizar uma pesquisa sobre a estrutura urbana de Belo Horizonte através da SAGMACS (Sociedade para Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais), inaugurando uma nova fase na trajetória do planejamento urbano da Belo Horizonte. Ver: SAGMACS, 1958/1959; 1961.

destacamos aqui a execução do plano de avenidas radiais, no qual foram criadas longas avenidas que conectam o centro da cidade a estes equipamentos urbanos e bairros recém criados, assim como aos diversos núcleos suburbanos e municípios vizinhos<sup>136</sup>.

As avenidas surgem em resposta à necessidade de articulação do sistema de arruamentos do centro com os das demais zonas, suplantando a ruptura brusca da malha viária representada pela Avenida do Contorno. As grandes radiais são as Avenidas Amazonas, Presidente Antônio Carlos (inicialmente denominada Avenida Pampulha) e Pedro II, que têm sua função complementada por avenidas secundárias, de fundo de vale, como as Avenidas Tereza Cristina, Francisco Sá e Silviano Brandão<sup>137</sup>.

A expansão da Avenida Amazonas ocorre no contexto da implantação da Cidade Industrial de Contagem, que, instituída pelos Decretos Estaduais nº 770 e nº 778 de 1941, foi inaugurada em 1946 como um incentivo à industrialização da capital. Segundo Monte-Mór<sup>138</sup>, a Cidade Industrial nasce como um “fruto da política pública industrializante que complementava o projeto de modernidade do Estado”, representando não apenas uma zona industrial para Belo Horizonte, e sim “o projeto industrial de Minas Gerais [...] justaposto à capital administrativa”.

Situada a dez quilômetros a oeste do centro da capital, a Cidade Industrial é acessada diretamente a partir da Avenida Amazonas, que, por sua vez, transforma-se na principal via de ligação externa da cidade, conectando “a estação ferroviária, principal terminal de transporte de cargas” à própria Cidade Industrial, “e dali continuando [em direção ao] principal mercado nacional: São Paulo”<sup>139</sup>.

A consolidação da zona industrial também incide no processo de produção do espaço pelo viés da questão habitacional. Conforme escreve Costa<sup>140</sup>, a habitação dos operários nas proximidades da Cidade Industrial, incentivada muitas vezes por parte das próprias indústrias, institui-se como mecanismo de seleção e controle da mão de obra. Um outro problema é a constituição de uma “cidade sem qualidade” resultante das disputas entre os proprietários das terras locais e os promotores imobiliários, com a proliferação de bairros populares em meio aos grandes vazios provenientes da retenção de terras com fins especulativos. A expansão habitacional para oeste (ao longo da Avenida Amazonas) caracteriza-se, portanto, pela formação de uma periferia industrial precarizada.

.....  
<sup>136</sup> GOMES; LIMA, 1999, p. 127.

<sup>137</sup> Ver: LEME et al, 1999, p. 356.

<sup>138</sup> MONTE-MÓR, 1994, p. 16.

<sup>139</sup> MONTE-MÓR, 1994, p. 16.

<sup>140</sup> COSTA, 1994, p. 57.



Fig. 10 - Construção da Av. Amazonas. Wilson Baptista, 1941.

Fonte: <<http://fcs.mg.gov.br/banco-de-noticias/nota-de-falecimento-wilson-baptista/>>

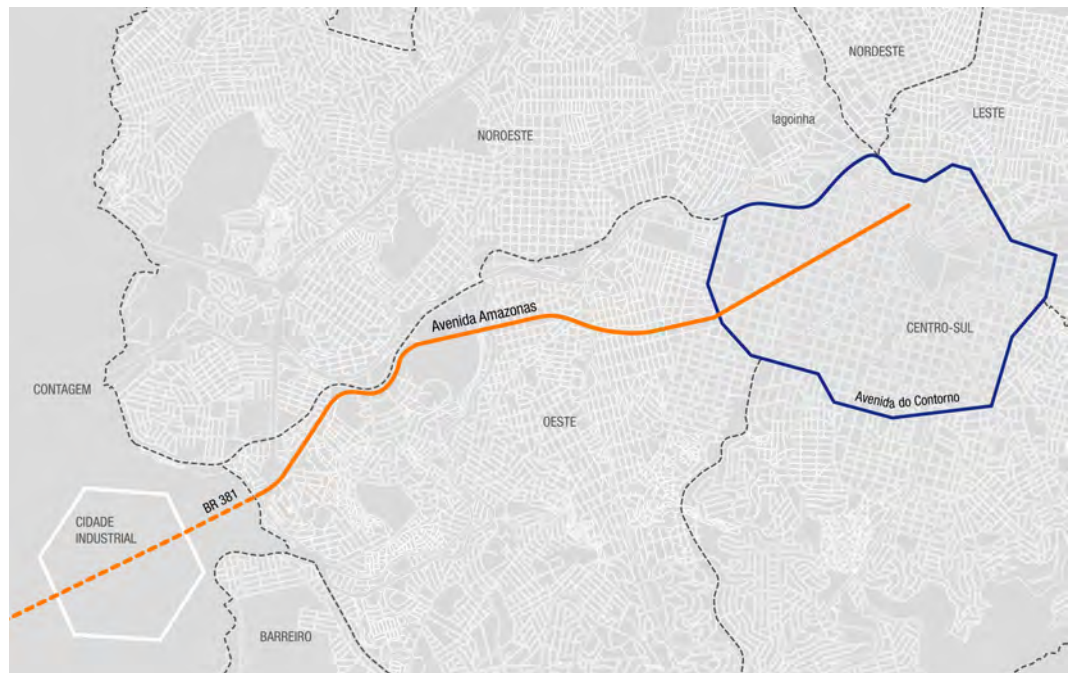


Fig. 11 - Av. Amazonas: contexto metropolitano.

Fonte: acervo da autora.

A inauguração da Avenida Pampulha, parte também do plano de avenidas radiais, se dá na conjuntura da criação do complexo turístico homônimo, em uma guinada irreversível da cidade para a direção norte. O Complexo da Pampulha surge do vislumbre do então prefeito Juscelino Kubitschek de uma nova potencialidade para a lagoa-barragem que estava em construção, desde o mandato de Otacílio Negrão de Lima, em um grande vazio a dez quilômetros da região central. Inicialmente apenas uma obra de infra-estrutura, destinada a resolver o problema de abastecimento de água da cidade e a drenagem do terreno para a instalação do aeroporto, a Pampulha institui-se como um marco paisagístico e arquitetônico de importância internacional, reafirmando a “modernização precoce da capital”<sup>141</sup> e transformando-a em palco da aventura modernista. Em suas memórias políticas, Kubitschek justifica a criação do complexo como uma necessidade “vital” para a cidade:

A remodelação do centro urbano havia se constituído meta prioritária; mas essa remodelação não era tudo. A cidade precisava respirar; adquirir seus próprio pulmões; converter-se, enfim, em organismo vivo, tirando oxigênio do ambiente que a cercava, para absorvê-lo, de modo que sua circulação sanguínea se fizesse de modo racional. Pampulha, pensava eu, poderia se converter no centro de atração turística que faltava em Belo Horizonte.<sup>142</sup>

O complexo turístico, com desenho concebido pelo arquiteto modernista Oscar Niemeyer a pedido do prefeito, contava com um cassino, uma igreja, um restaurante, um clube e um hotel<sup>143</sup>, dedicados a atender, principalmente, às classes mais abastadas da capital. O empreendimento buscava ainda incentivar uma ocupação residencial de luxo na região próxima à lagoa, tendo sido realizado no local, posteriormente, um parcelamento com lotes de no mínimo mil metros quadrados. A difusão da ideia de criação das *cidades satélites*, iniciada por Kubitschek e continuada no segundo mandato de Negrão de Lima (1947-1951), corroborou também para o crescimento populacional da região, com a anexação definitiva da região de Venda Nova à Belo Horizonte e sua destinação como local de residência das camadas populares, constituindo “uma verdadeira cidade popular”<sup>144</sup>.

.....

<sup>141</sup> MONTE-MÓR, 1994, p. 18.

<sup>142</sup> KUBITSCHKEK, Juscelino. Da Pampulha à Brasília. *Módulo*, Rio de Janeiro, n. 41, dez. 1975, p. 15-18.

<sup>143</sup> Com exceção do hotel, que não chegou a ser construído, o complexo foi inaugurado em maio de 1946, sendo o cassino convertido em Museu de Arte da Pampulha em 1957. O Conjunto Moderno da Pampulha foi recentemente declarado um Patrimônio Cultural da Humanidade. Ver: UNESCO. *Pampulha é o vigésimo sítio brasileiro inscrito na Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO*. Brasília, 17 jul. 2016.

<sup>144</sup> Sobre a constituição das cidades satélites, o prefeito Otacílio Negrão de Lima define a região do Barreiro como a cidade satélite de função agrícola; a Cidade Industrial de Contagem como o principal centro fabril; a Pampulha como local de turismo e diversão; e Venda Nova como destino residencial das camadas populares que chegavam à Capital. Ver: BELO HORIZONTE. *Relatório de 1949*, apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Otacílio Negrão de Lima. Belo Horizonte: [s.n.], 1950.



A consolidação do Norte da capital como pólo de atividades culturais, de lazer e residenciais, assim como de uma atividade industrial ligada à mineração nos municípios para além da Pampulha, só foi possível a partir da melhoria do acesso à região com a construção de uma longa e larga avenida, assim como explica Juscelino em seu relatório de exercício de 1940-41:

As obras realizadas na Pampulha exigiam e justificavam construção de melhor meio de acesso àquele bairro em formação e que, muito breve, será um dos mais encantadores da capital. A antiga estrada de rodagem de Venda Nova, que a servia, não foi obra tecnicamente estudada. De fato, simples estrada, inicialmente melhorada, depois alargada e, por fim, calçada em sua maior parte, não se destinava aquela via a mais que atender as contingências do tráfego sempre crescente, mesmo antes que a Administração Municipal valorizasse, como fez, aquela zona suburbana. [...] Acabamos convencidos de que somente por meio de nova via pública, mais curta e em melhores condições técnicas, poderíamos proceder à integração à capital, daquele patrimônio, dia a dia mais valorizado. [...] Fizemos, então, desapropriar, amigavelmente, uma faixa de terra de 125 metros de largura, numa extensão de 6.500 metros, até a barragem da Represa. Dos 125 metros de largura, apenas 25, ou seja a mesma largura da parte anteriormente concluída, se destinaram à avenida, pois a Municipalidade reservou ao longo de toda a nova via pública, duas faixas de 50 metros de cada lado, para futuramente alienar o que, com a natural e rápida valorização, será uma fonte de renda para o Município. [...] O traçado oferece duas pistas, para “mão” e “contra-mão”, com a largura de 7 metros cada uma e canteiros na parte central, assim como obras de embelezamento nas partes marginais, as quais, realizadas, constituirão verdadeiro motivo de atração para a nova e importante via, cujo tráfego deverá ser aberto no fim do primeiro semestre de 1943.<sup>145</sup>

A nova avenida surge para cumprir a função de conectar o centro à zona norte, desempenhada, anteriormente, pela estrada de rodagem de Venda Nova junto à Avenida Pedro I. Esta última, cuja extensão passava de pouco mais de mil metros, ligava o Ribeirão Arrudas à Rua Formiga, no bairro Lagoinha, e havia sido construída como uma avenida sanitária sobre o córrego da Lagoinha<sup>146</sup>. O trecho como um todo não atendia à expectativa de Juscelino Kubitschek, em comparação à beleza e modernidade do complexo turístico, que tratou logo de iniciar a renovação da Avenida Pedro I e sua extensão em linha reta até a barragem, passando esta a ter dez quilômetros e o nome de Avenida Pampulha – alterado, em 1946, para Avenida Presidente Antônio Carlos<sup>147</sup>.

.....

<sup>145</sup> BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Relatório dos exercícios de 1940 e 1941*, apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Benedicto Valladares Ribeiro, Governador do Estado, pelo prefeito Juscelino Kubitschek de Oliveira. Belo Horizonte: [s.n.], 1942.

<sup>146</sup> O córrego da Lagoinha é um afluente do Ribeirão Arrudas, parte da bacia do Rio das Velhas e forma, junto com o córrego do Pastinho, a bacia do córrego da Lagoinha, sendo responsável pelo escoamento das águas das vertentes leste e oeste da avenida Presidente Antônio Carlos.

<sup>147</sup> Os eventos que culminaram na construção da Avenida Presidente Antônio Carlos podem ser vistos em: BELO HORIZONTE, 1973.

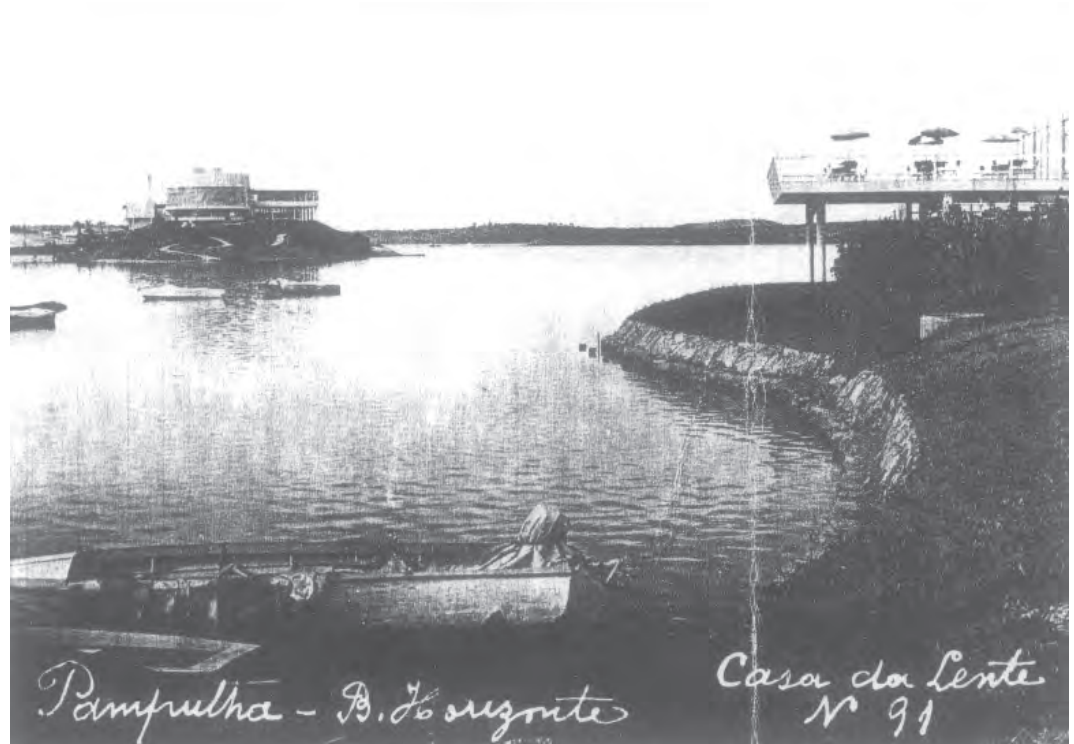


Fig. 12 - Cassino (atual MAP) e Iate Clube na Pampulha ainda vazia da década de 1960.  
Fonte: acervo Otávio Dias Filho.



Fig. 13 - Igreja de São Francisco e o Estádio Mineirão (ao fundo) no início da década de 1970.  
Fonte: acervo Lygia Santos.

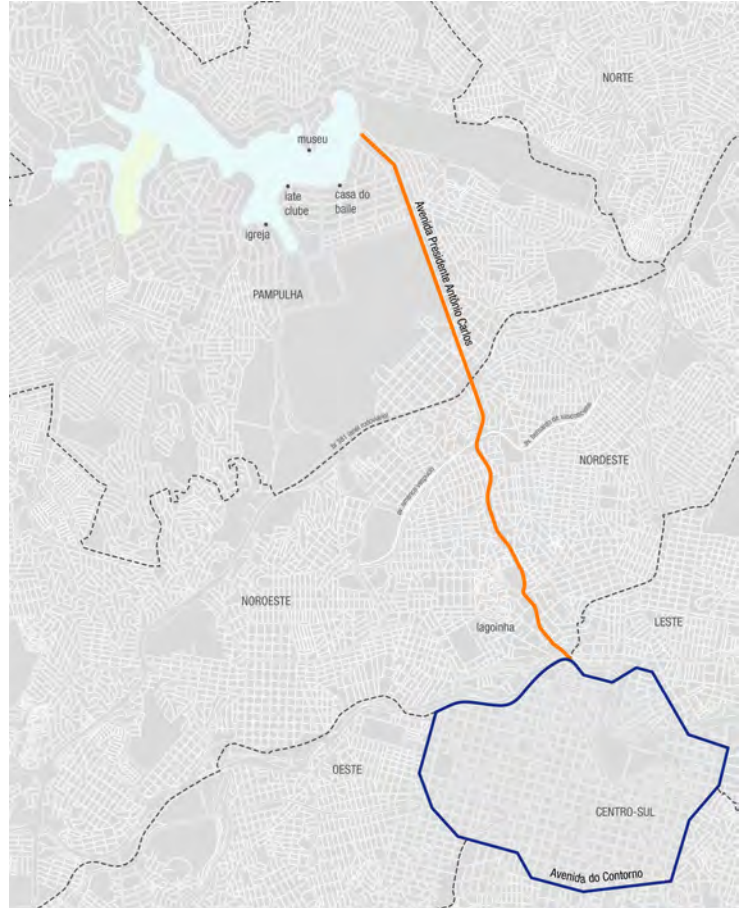


Fig. 14 - Av. Antônio Carlos: contexto urbano.  
Fonte: acervo da autora.



Fig. 15 - Abertura da Av. Antônio Carlos. Wilson Baptista, década de 1940.  
Fonte: <[http://www.revistaencontro.com.br/app/noticia/revista/2013/12/06/noticia\\_revista,146717/era-uma-vez.shtml](http://www.revistaencontro.com.br/app/noticia/revista/2013/12/06/noticia_revista,146717/era-uma-vez.shtml)>



Compreendemos que a Avenida Antônio Carlos nasce sob alguns paradigmas que serão determinantes em sua trajetória até o momento: o primeiro é o da imposição de seu traçado sobre uma realidade pré-existente, demandando a desapropriação de mais de seis quilômetros de ocupação. Assim como ocorreu na construção da cidade, a opção pelo desenvolvimento a qualquer custo prevaleceu sobre quaisquer outros interesses. Um documento sobre o *Complexo viário da Antônio Carlos*<sup>148</sup>, de 1973, ao recapitular o histórico de sua implantação, cita um impasse referente à desapropriação da faixa de cento e vinte e cinco metros de largura, no qual um fazendeiro proprietário de terras alegou desvirtuamento da desapropriação, já que apenas vinte e cinco metros seriam utilizados para a implantação das pistas de rolamento. Além do fazendeiro, provavelmente havia moradores que, se ocupavam a zona suburbana, já se encontravam em condições de marginalização na capital moderna.

Uma outra questão diz respeito à função da Avenida que, desde o princípio, era destinada primordialmente à circulação de automóveis. A Avenida Antônio Carlos surge como via de trânsito rápido, dando importância a apenas o que estava localizado em suas extremidades. Além da desconsideração da realidade dos bairros existentes – como a da Lagoinha, cuja população utilizava suas ruas como locais de encontro e lazer –, a nova Avenida privilegia, principalmente, o trânsito entre as duas regiões ricas da cidade, a zona urbana e a Pampulha, não estabelecendo nenhum artifício de contato com os demais bairros que cruza.

Podemos considerar ainda, a partir do texto de Juscelino Kubitschek, que havia uma intenção de especulação imobiliária com a construção da Avenida, um vez que os terrenos desapropriados, na faixa de cinquenta metros de cada lado, seriam destinados à venda na medida em que se valorizassem. A ocupação posterior ao longo da Avenida, no entanto, foi caracterizada por bairros populares e de classe média baixa, com valorização lenta e concentração de atividades comerciais de grande porte. A construção de outros grandes equipamentos contribuíram para a consolidação da Avenida Presidente Antônio Carlos como vetor propulsor da ocupação da zona norte, como a Cidade Universitária da Universidade de Minas Gerais (atual UFMG), em 1941, e o chamado Bairro Popular (atual Conjunto IAPI), em 1942, este último localizado em um terreno próximo ao cruzamento da avenida com a Rua Formiga, na região da Lagoinha.

\*\*\*

Podemos dizer que as intervenções do planejamento urbano, até a década de 1960, na tentativa de resolver os problemas acarretados pela expansão contínua, dispersa e acelerada do tecido urbano, privilegiaram as obras estruturais, principalmente no campo da engenharia

.....  
<sup>148</sup> BELO HORIZONTE, 1973.

sanitária e civil. Gomes e Lima<sup>149</sup> inferem que, neste período, a reflexão sobre a cidade será desenvolvida em torno da questão técnica, estando ausentes, pelo menos de maneira mais atenta, as questões estéticas e sociais. A figura do especialista se destaca como fonte única das soluções – estas, baseadas sempre em um saber hegemônico e tecnicista –, sendo representada em Belo Horizonte pelo engenheiro Lincoln Continentino, cujos planos definiram as principais diretrizes de crescimento da cidade por mais de uma década.

No âmbito dos planos para a cidade, a construção e expansão da malha viária aparecem como obras preponderantes, impulsionando uma maior ocupação nas direções oeste e norte da capital. O espaço metropolitano é produzido, portanto, dentro de uma lógica de atuação do Estado, que planeja e executa tais intervenções, mas sempre acompanhada de perto por investimentos privados. Monte-Mór aponta para o interesse e a necessidade do Estado em estimular a nascente burguesia industrial, “fortalecendo o empresariado local com investimentos na construção civil” e atendendo “às concessionárias estrangeiras de serviços públicos com a expansão de seus mercados para serviços de energia e transportes”<sup>150</sup>. Neste sentido, podemos relacionar a estratégia rodoviária adotada pelos governos municipais, principalmente o de Juscelino Kubitschek, como uma tentativa de atração de capitais do ramo automobilístico, ao disseminar o uso do automóvel particular pela população e privilegiar os modais rodoviários como principal forma de transporte de bens e mercadorias e deslocamento pela cidade.

.....

<sup>149</sup> GOMES; LIMA, 1999, p. 135.

<sup>150</sup> MONTE-MÓR, 1994, p. 18.



### **2.3. A Avenida Presidente Antônio Carlos na Lagoinha: mutilações do espaço físico**

Na historiografia de Belo Horizonte, as obras viárias se destacam como uma das principais frentes de combate aos problemas decorrentes do crescimento da população e do tecido urbano. As obras da Avenida Presidente Antônio Carlos são um exemplo deste tipo de estratégia, conformando uma trajetória de reformas e ampliações, assim como de planos não executados, que alteraram profundamente a dinâmica de desenvolvimento dos bairros adjacentes por quase noventa anos, desde meados da década de 1920 até o momento atual.

A Avenida tem sua origem atrelada às obras de canalização do córrego da Lagoinha, realizadas como medida de resolução dos alagamentos anuais e da constante condição de insalubridade dos terrenos ribeirinhos. O Decreto nº 19 de 1927, assinado pelo prefeito Christiano Machado, estabeleceu a desapropriação de tais terrenos para a construção de uma avenida sanitária que teria por função, além da canalização em si, o desafogamento do sistema viário do bairro homônimo ao córrego – sobretudo de sua principal via, a Rua Itapecerica. Após alguns impasses relativos às desapropriações, a avenida foi aberta com o nome de Pedro I, se estendendo da Rua Formiga à Praça Vaz de Melo. A Praça, um local de grande importância simbólica, situava-se no entroncamento do bairro com o Ribeirão Arrudas e concentrava uma diversidade de bares e estabelecimentos comerciais, marcando o acesso principal para toda a região norte.

Desde o momento de sua criação, a Avenida passou por várias obras de remodelação de sua estrutura, afetando a situação econômica, social e cultural dos locais por onde passa e dos que ali vivem ou trabalham. Realizadas na perspectiva de uma melhoria geral para a cidade e para a região metropolitana, especialmente em relação a questões de trânsito, elas afetam negativa e irreversivelmente a vida de alguns bairros, que têm sua rotina transformada sem que haja um ganho efetivo em qualidade de vida para seus habitantes.

A Lagoinha, um destes bairros, é um dos casos mais emblemáticos nesse contexto, principalmente por sua localização estratégica. Situada na zona suburbana, em região logo adjacente ao Centro, o bairro teve sua ocupação favorecida pela proximidade da região central,

mas também sofreu as mazelas de estar, literal e metaforicamente, no caminho de um dos principais eixos da expansão urbana: a Avenida Presidente Antônio Carlos.

A denominação Lagoinha faz referência a duas regiões distintas da cidade. A primeira é o bairro em si, cujos limites são os oficiais: a Rua Formiga e a Vila Senhor dos Passos ao norte; o Complexo Viário ao sul; a Rua Além-Paraíba à oeste; e as Ruas Pitangui, Rio Novo, Itabira e Diamantina à leste – incorporando os dois lados da Avenida Antônio Carlos e integrando, simultaneamente, as regionais administrativas Noroeste e Nordeste. A segunda se refere à região da Lagoinha, cujos limites são definições subjetivas e varia conforme opinião de seus moradores, assim como exposto por Cíntia Freire<sup>151</sup>. A definição mais tradicional – e extensa – desloca o limite norte até o IAPI, o oeste até o Cemitério do Bonfim e aproxima o limite leste da avenida, considerando a maior parte do bairro à leste como parte do Colégio Batista e incorporando trechos dos bairros Carlos Prates, Bonfim e São Cristovão e das favelas Senhor dos Passos e Pedreira Prado Lopes. Para esta pesquisa consideramos a Lagoinha em sua delimitação subjetiva, mais ampla e em consonância com a memória e a história da cidade.

.....

<sup>151</sup> FREIRE, Cíntia Mirlene Pela. *Cotidiano, Memória e Identidade: o bairro Lagoinha (Belo Horizonte, MG) na voz dos seus moradores*. 2008. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – PUC-MG, Belo Horizonte, 2008, p. 73-77



Fig. 16 - O IAPI, entre a Av. Antônio Carlos e a Pedreira Prado Lopes. José Góes, 1955.  
Fonte: acervo Lygia Santos.



Fig. 17 - Em primeiro plano, a Lagoinha e a Feira de Amostras. José Góes, 1947.  
Fonte: <<http://curraldelrei.blogspot.com.br/>>

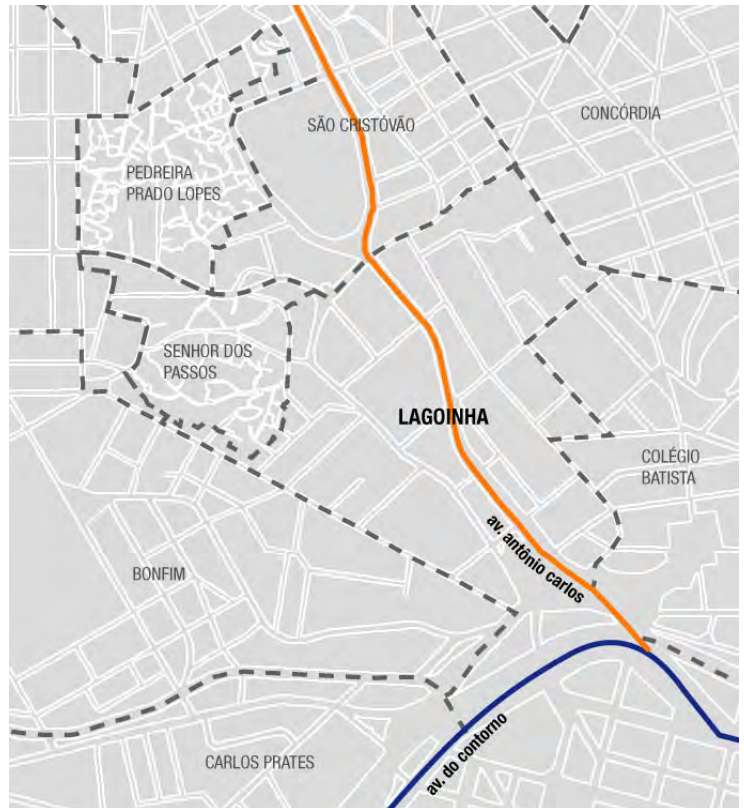


Fig. 18 - Divisão oficial dos bairros na região da Lagoinha.  
 Fonte: acervo da autora.

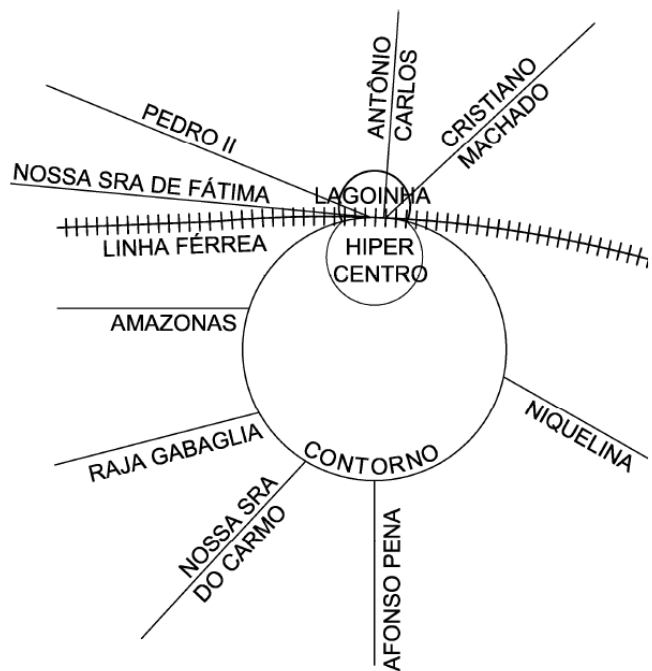


Fig. 19 - Lagoinha, área central e o sistema viário arterial.  
 Fonte: BELO HORIZONTE, 2011.



A Avenida Antônio Carlos, ao seccionar o bairro em duas partes, rompe definitivamente com a unidade existente ali e, ao contrário de funcionar como elo, como ponte entre os dois lados, se consolida como uma barreira, um abismo profundo, que se acentua a cada intervenção. Segundo texto da revista *AP*, a Lagoinha vem sendo constantemente encarada “como um corredor de passagem, um nó a ser equacionado na ligação norte-sul”<sup>152</sup>, sofrendo uma série de intervenções dramáticas e descaracterizadoras que ignoram o bem-estar de sua população.

O descaso com o bairro é ainda mais contundente quando constatamos sua importância para a história e o imaginário popular belo-horizontinos. Sua ocupação remonta ao início do século XVIII, quando seus terrenos alagadiços e pantanosos foram aproveitados para o cultivo de arroz e trigo. A tradição agrícola se manteve até os primeiros anos após a construção da nova capital, dois séculos depois, quando a região foi ocupada por chácaras de cultivo de famílias de imigrantes italianos<sup>153</sup>. A mencionada proximidade da área central, assim como da linha de trem, aliada à ausência de locais de moradia para operários e imigrantes na zona urbana planejada, estimularam uma ocupação espontânea do bairro, que foi se desenvolvendo “morro acima”<sup>154</sup> com ruas tortuosas transgressoras da ordem almejada pelo plano de Aarão Reis. Já nos anos de 1920 o bairro é um dos mais populosos da zona suburbana, e, apesar de nascido à margem da cidade formal, se consolida como uma antítese à pacatez e à artificialidade, cultivando uma diversidade econômica, cultural e social avessa à homogeneidade da capital aspirante a moderna.

A crescente ocupação residencial fez surgir a demanda por um comércio local que se firma, especialmente, ao longo das Ruas Itapecerica e Além-Paraíba, na Praça Vaz de Melo e no Mercado Popular da Lagoinha, fundado em 1948 como um centro de comercialização de produtos agrícolas referência na história da economia de Belo Horizonte<sup>155</sup>. Vê-se aflorar ainda uma forte tradição religiosa representada por vários cultos e crenças, dentre os quais se destacam: a Igreja Nossa Senhora da Conceição, inaugurada em 1923 e celebrada como um dos locais mais significativos de encontro da comunidade; a Capela Nosso Senhor dos Passos, construída na década de 1980 na vila de mesmo nome; Centros de Umbanda nas vilas Senhor dos Passos e Pedreira Prado Lopes<sup>156</sup>; Centros Espíritas; a Igreja Batista da Lagoinha, uma igreja

.....

<sup>152</sup> REVISTA AP. Preservação e desenvolvimento: o projeto Lagoinha. *Revista AP*, Belo Horizonte, 1995, p. 73.

<sup>153</sup> BELO HORIZONTE, 1973.

<sup>154</sup> A expressão “morro acima”, citada no texto da revista *AP* (1995, p. 74), faz referência às duas favelas localizadas ao norte do bairro: a Pedreira Prado Lopes, uma das vilas mais antigas da cidade, cuja ocupação remonta à época da construção da capital; e a Senhor dos Passos, antiga Buraco Quente.

<sup>155</sup> BELO HORIZONTE, 1950.

<sup>156</sup> Uma busca no site do projeto *Mapeando Axé: pesquisa socioeconômica e cultural das comunidades tradicionais de terreiros* indicou a existência de cinco Centros de Umbanda nas duas favelas da Lagoinha, um número bastante significativo, considerando que a maior parte desses Centros está localizada distante da região central. Disponível em: <<http://www.mapeandoaxe.org.br/terreiros/belohorizonte>>. Acesso em: março de 2016.



evangélica de projeção internacional fundada em 1957; e o Cemitério do Bonfim, construído em 1897 nas imediações, no bairro Bonfim, sendo o único cemitério da cidade até a década de 1940. Em contraposição às tradições sagradas prolifera também o profano, evidenciado pela instalação de bares, pensões, hotéis, bordéis e pequenos restaurantes na Praça Vaz de Melo e na Rua Paquequer, influenciados pela boemia tradicional dos arredores da Estação Ferroviária e do Mercado Central<sup>157</sup>. A Praça era o coração pulsante do bairro, local da vida noturna agitada, mas também do comércio diurno, do encontro das famílias, do lazer das crianças. Assim como escreveu o jornalista Mauro Santayana:

A Praça Vaz de Melo era, naqueles anos, estoário transmutado em vulcão. Durante o dia disfarçava-se no comércio pobre: sapatarias modestas, casas de louças e tecidos – e os botequins apenas conviviam com o tédio de comprar e vender coisas. A partir das seis, quando desciam as portas de aço das lojas, para a praça, em busca de exílio confortador, confluíam suores, as narinas abertas a afrodisíacos cheiros, a patológica necessidade da aventura pequena, os fingidores. Mas emergia, também de seus porões mofados, a população permanente da praça: aqueles que criados na margem escura da vida temiam a luz. Então, enquanto a cidade, normal e aborrecida, dormia nos casarões de Lourdes e nas velhas casas do Funcionários, a segunda cidade realizava seu congresso na Praça.<sup>158</sup>

Toda essa diversidade de usos criava uma estrutura territorial heterogênea e integrada, ainda que em aparente conflito, marcando o tempo de glória, de vitalidade máxima do bairro. Sua imagem se constitui, segundo a revista *AP*<sup>159</sup>, justamente por essa multiplicidade de relações de sociabilidade, de lazer e cultura – expressas nas festas religiosas, na boemia e na prostituição –, residenciais e comerciais. Heloisa Machado e Maria de Lourdes Pereira<sup>160</sup> destacam a boemia como o caráter mais marcante do bairro, a partir do qual ele constitui uma forte identidade e se distingue na memória simbólica da cidade.

A Lagoinha, no entanto, tem seu desenvolvimento afetado pelas transformações do espaço em Belo Horizonte, se estabelecendo como local de progressiva degradação física e “moral”<sup>161</sup>. Pouco tempo se passa desde o auge de sua vitalidade à derrocada de seus espaços, e já na década de 1960, segundo a pesquisadora Maria Lúcia Carneiro, que frequenta o bairro .....

<sup>157</sup> O Mercado Popular, localizado na extremidade norte da avenida Afonso Pena, foi substituído pelo edifício *art déco* da Feira Permanente de Amostras, inaugurado em 1935 e posteriormente demolido para a construção da atual Rodoviária, em 1965.

<sup>158</sup> SANTAYANA, 1974.

<sup>159</sup> REVISTA AP, 1995, p. 75.

<sup>160</sup> MACHADO, Heloisa G., PEREIRA, Maria de Lourdes Dolabela. A recuperação da Lagoinha dentro de uma nova concepção de política urbana. Cadernos de História, Belo Horizonte, v. 2, n. 3, p. 38, out. 1997.

<sup>161</sup> A situação de degradação moral é senso comum na literatura sobre o bairro, fazendo referência primeiro à constituição de uma “cracolândia” nas áreas próximas à atual Praça Vaz de Melo, principalmente, conforme discutido por Nayara Salgado (2013). Propomos que essa degradação seja relativizada, na medida em que ela se

desde que a Fafi-BH (atual Uni-BH) se instalou ali, “se ouvia dizer, com saudosismo, que a Lagoinha não era a mesma”, que “tempo bom era o passado, sempre lembrado por suas glórias, alegrias, divertimento e respeito”<sup>162</sup> – isto antes mesmo de ocorrerem as mudanças mais drásticas no bairro, nos anos 1980, como veremos a seguir. A construção da Avenida parece lhe impor um destino inevitável, e a Lagoinha vai se definindo até ser quase completamente esquecida.

À época da primeira expansão da atual Avenida Antônio Carlos, no contexto das políticas modernizantes do prefeito Juscelino Kubitschek, a região já era reconhecida pelo status de velha e ultrapassada, o que naturalizou e legitimou a dilapidação de seu território em prol das obras de expansão do vetor norte. A Avenida nasce sob o estigma das desapropriações e de sua constante saturação, e, desde que foi aberta, vem sendo um entrave para as administrações municipais.

Os anos de 1940 marcam o auge da ocupação do segmento inicial da Avenida Antônio Carlos, entre a Praça Vaz de Melo e as avenidas Bernardo Vasconcelos e Américo Vespúcio. Seu papel preponderante é o de via de trânsito local e regional, dispondo de várias linhas de bonde que faziam a conexão entre a zona central e os populosos bairros da zona suburbana. A criação de grandes equipamentos, como o Conjunto IAPI, o Mercado Popular e o Hospital Municipal Odilon Behrens (inaugurado em 1944) no encontro da Avenida com a Lagoinha, faz aumentar a importância do bairro em relação à cidade, transformando-o em um importante centro de serviços. A faixa que fora desocupada para a construção da avenida tem suas margens gradativamente ocupadas por uma tipologia de edificação de uso misto, com comércio e serviços em baixo e residências em cima.<sup>163</sup>

Nas décadas de 1950 e 1960 inicia-se um processo progressivo de saturação da Avenida Antônio Carlos em função de seu papel na estruturação do desenvolvimento da região norte – principalmente em relação à Pampulha e cidades como Vespasiano e Sete Lagoas. Além disso, a construção de Brasília faz surgir novas demandas de fluxo na medida em que a Avenida se torna o principal acesso à capital federal, intensificando sua importância para a articulação regional e interestadual<sup>164</sup>. Novos equipamentos de importância para a cidade se instalam na avenida na região da Lagoinha, como a escola do SENAI, a Fafi-BH e o prédio do Departamento de Investigações da Polícia Civil de Minas Gerais, que logo recebeu a alcunha de “depósito de presos

---

relaciona à diversidade de usos e à coexistência de grupos sociais diferentes no bairro, o que pode configurar em si uma grande potencialidade.

<sup>162</sup> CARNEIRO, Maria Lúcia Faria de Azevedo. *Um olhar sobre a Lagoinha*. 2001. Dissertação (Mestrado em Administração Pública) – Fundação João Pinheiro, Belo Horizonte, 2001, p. 5.

<sup>163</sup> BELO HORIZONTE. Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano. *Projeto avenida Antônio Carlos século XXI: proposta de reestruturação urbana*. Belo Horizonte: PBH; SMAPU, 1998.

<sup>164</sup> BELO HORIZONTE, 1998.

da Lagoinha” e “inferno da Lagoinha”, por sua função de encarceramento de presos provisórios. Já em 1952 os vinte e cinco metros de largura da Avenida Antônio Carlos são insuficientes, e o então prefeito Américo Renê Giannetti anuncia a necessidade de desapropriação dos imóveis lindeiros à via para uma ampliação de suas pistas de rolamento<sup>165</sup> – o que ocorrerá somente algumas décadas depois. Este anúncio tem o impacto de uma sentença de morte para o bairro, que tem seu desenvolvimento estagnado pela ameaça das consequências das desapropriações.

A partir da década de 1970, no contexto da Ditadura Militar e do “milagre econômico” do Governo Médici, intensificam-se as políticas urbanas dedicadas à organização das regiões metropolitanas no país. Em Belo Horizonte, destacamos a experiência do Grupo Executivo do Plano Metropolitano de Belo Horizonte, o PLAMBEL, responsável pelo planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), entre 1971 e 1996, a partir de uma visão do “planejamento integrado”<sup>166</sup>. Atribui-se à Avenida Antônio Carlos, cada vez mais, a função de articulação viária em nível metropolitano, acentuando-se os problemas relacionados ao fluxo intenso de veículos na avenida<sup>167</sup> – principalmente ônibus e carros, já que as linhas de bonde se extinguíram na capital, definitivamente, em 1963.

No intuito de solucionar o “nó” viário decorrente do cruzamento entre a via e a Avenida do Contorno, constrói-se o primeiro viaduto de transposição desta última na região, deixando seu fluxo livre no sentido leste-oeste. O elevador, passando também sobre o Rio Arrudas, utiliza o “largo” delineado pela Praça Vaz de Melo (a própria Praça) para fazer sua descida. A partir desse momento, um intenso processo de descaracterização se inicia no local<sup>168</sup>.

.....

<sup>165</sup> BELO HORIZONTE, 1973.

<sup>166</sup> A trajetória da consolidação da RMBH, assim como os planos correspondentes a suas etapas, podem ser verificados na dissertação de mestrado de João Tonucci. TONUCCI FILHO, João Bosco Moura. *Dois momentos do planejamento metropolitano em Belo Horizonte: um estudo das experiências do PLAMBEL e do PDDI-RMBH*. 2012. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – FAU/USP, São Paulo, 2012.

<sup>167</sup> BELO HORIZONTE, 1998.

<sup>168</sup> BELO HORIZONTE. Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano. *Lagoinha em estudo: análise diagnóstico-propositiva do bairro Lagoinha em Belo Horizonte*. Belo Horizonte: PBH; SMAPU, 2011, p. 29.



Fig. 20 - A Praça Vaz de Melo ao fundo e à direita da Feira de Amostras. José Góes, 1962.  
Fonte: BARRETO, 1995.



Fig. 21 - Viaduto descendo sobre a Praça Vaz de Melo, cerca de 1970.  
Fonte: BELO HORIZONTE, 2011.

Reconhecendo as limitações geométricas da Avenida Antônio Carlos, a Superintendência de Desenvolvimento da Capital (SUDECAP) elaborou ainda um projeto de duplicação de suas pistas em 1973, prevendo o aumento dos vinte e cinco para quarenta metros de largura. O trecho duplicado compreendia a Praça Vaz de Melo ao atual Anel Rodoviário, prevendo, mais uma vez, a desapropriação de vários imóveis no caminho. O projeto se justificava pelo alto índice de abalroamentos e atropelamentos no trecho, indicando uma situação de calamidade pública a ser enfrentada<sup>169</sup>. Apesar de não implementado, ele também teve um impacto negativo na região, segundo Maria Lúcia Carneiro, porque “aumentou a desconfiança dos moradores da Lagoinha quanto ao futuro do bairro, representando um desestímulo à renovação da ocupação, em função da expectativa do alargamento”<sup>170</sup>.

É na década de 1980, no entanto, que ocorreram as alterações mais drásticas na região da Lagoinha, ligadas aos problemas relacionados ao trânsito: a construção de um complexo de viadutos e de um túnel de dois níveis, para resolver a articulação viária entre o centro e as zonas norte, leste e oeste; e a implantação do Trem Metropolitano e da Estação do Metrô na face sul do bairro. O empreendimento, conhecido por Complexo Viário da Lagoinha, demandou uma série de intervenções no espaço do bairro, desapropriações e alterações de vias existentes, e fez surgir grandes áreas sem uso ao redor e abaixo dos elevados. Segundo o relatório *Lagoinha em estudo*, realizado em 2011 pela Prefeitura Municipal<sup>171</sup>, o complexo se consolida, por um lado, como o extremo da articulação viária, e, por outro, como o extremo da segregação espacial.

A construção dos viadutos A (atual viaduto Nansen Araújo), B (atual viaduto Sarah Kubitschek), Leste e Oeste tem início com a demolição de algumas quadras do bairro próximas à linha férrea. São extintos importantes estabelecimentos comerciais e residenciais, mas o maior impacto se dá pelo desaparecimento da Praça Vaz de Melo. Uma nota do livro *Doce dossiê de BH*, escrito por Luiz Roberto da Silva<sup>172</sup> em comemoração ao Centenário da capital, narra os acontecimentos do dia dezessete de outubro de 1981, dia da implosão do último reduto da história da praça: o Hotel Panorama. Cerca de cinquenta mil pessoas assistiram à detonação dos duzentos e quarenta quilos de dinamite, necessários à derrubada do edifício, que fizeram surgir uma gigante nuvem de poeira acima de todos. Após a poeira baixar, foi realizado um show em meio aos escombros, momento em que a multidão pôde se despedir cantando o samba de Gervásio Horta, interpretado pelo cantor Lagoinha:

.....

<sup>169</sup> BELO HORIZONTE, 1973.

<sup>170</sup> CARNEIRO, 2001, p. 40.

<sup>171</sup> BELO HORIZONTE, 2011, p. 28.

<sup>172</sup> SILVA, Luiz Roberto da. *Doce Dossiê de BH*. Belo Horizonte: BDMG Cultural, 1998, p. 227-228.



Adeus, Lagoinha, adeus  
 Estão levando o que resta de mim  
 Dizem que é a força do progresso  
 um minuto eu peço  
 para ver seu fim

Praça Vaz de Melo da folia  
 da gostosa boemia  
 e de muito valentão  
 Vou lembrar Joel compositor  
 e os amigos lá da praça  
 lembrarei com emoção  
 Coisas da matéria eu não ligo  
 mas preciso de um abrigo  
 pro meu coração  
 Adeus, Lagoinha!

O escritor Wander Pirolí, nascido no bairro, nos conta a sua versão do acontecimento em crônica publicada no livro *Lagoinha*:

Não fui lá nesse dia. Não queria ver o fim melancólico e desnecessário da Praça. Em vez de tombá-la como patrimônio público, o último local mais característico da vida noturna da cidade, preferiram destruí-la. E destruí-la à toa, sem a menor necessidade. O fato é que as tais autoridades municipais foram lá, muitos curiosos para ver o espetáculo de uma implosão [...]. E no meio da pequena multidão silenciosa, Lagoinha soltou o samba [de Gervásio Horta]: adeus, Lagoinha, adeus [...]. Houve um minuto de silêncio após o último acorde da música. E, depois, todo mundo viu um prédio ser jogado no chão.<sup>173</sup>

A destruição da Praça Vaz de Melo consolida o processo de profunda descaracterização do bairro, um processo de difícil reversão. As manchetes dos jornais à época estampavam alardes como “a Lagoinha está morrendo”, “a Lagoinha é um bairro fantasma”, “vamos salvar a Lagoinha”, associando o desaparecimento da praça – o espaço simbólico de maior importância para a população – ao que eles caracterizaram como um estado de decadência, como relatam Machado e Pereira<sup>174</sup>.

.....

<sup>173</sup> PIROLI, Wander. *Lagoinha*. Coleção BH – a cidade de cada um. Belo Horizonte: Conceito Ed., 2004, p. 19.

<sup>174</sup> O alarde para uma decadência do bairro foi a motivação da pesquisa realizada por Machado e Pereira, que buscaram compreender a profundidade das consequências da construção do viaduto. Ver: MACHADO & PEREIRA, 1997, p. 38.

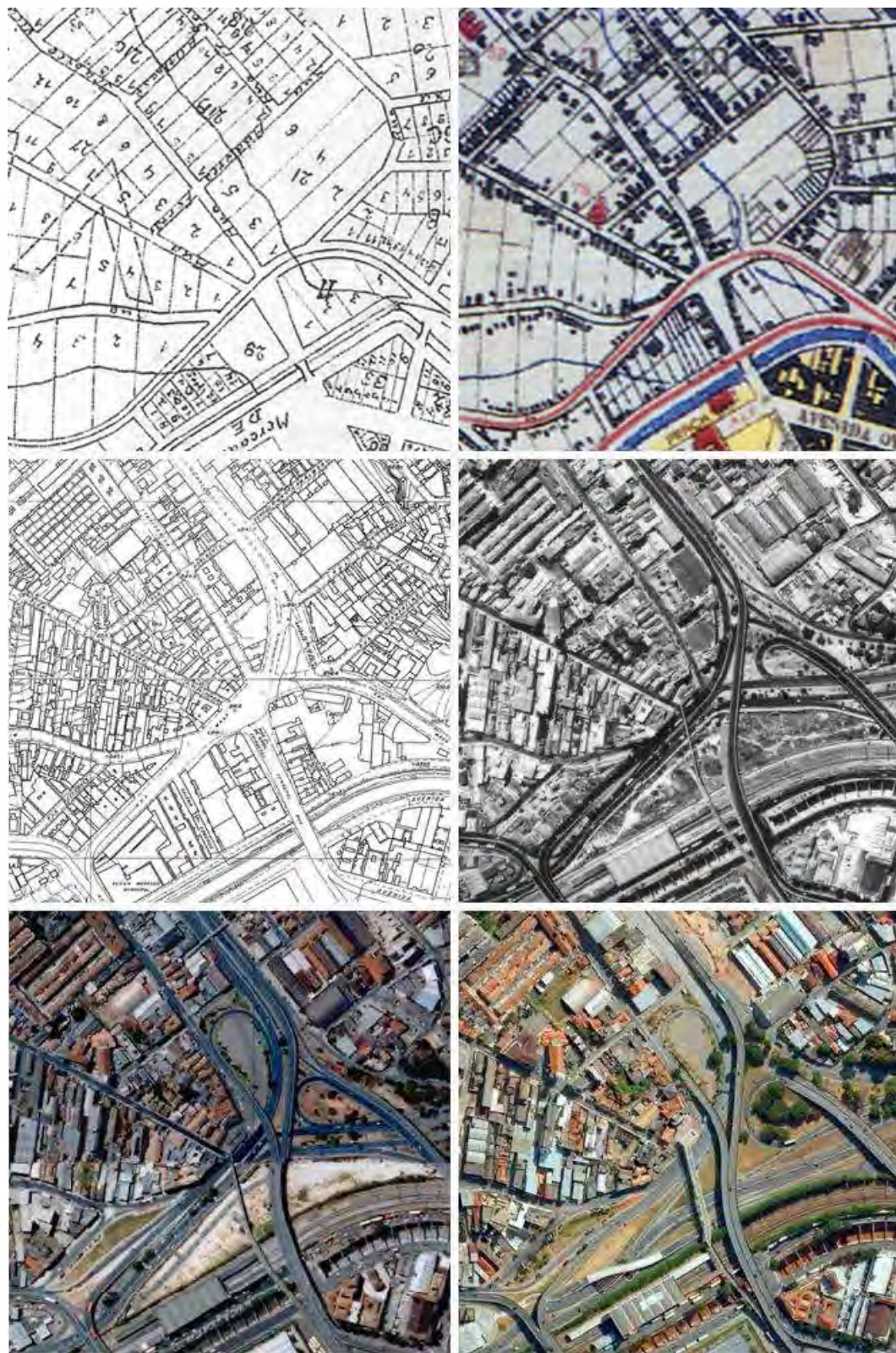


Fig. 22 - Construção do Complexo Viários na região da antiga Praça Vaz de Melo. 1920, 1930, 1973, 1994, 1999, 2008.

Fonte: BELO HORIZONTE, 2011.

As obras dos viadutos ficaram paralisadas por sete anos, o que contribuiu para agravar a indefinição quanto ao futuro da Lagoinha. Segundo Fernanda Moraes e Maria de Lourdes Pereira<sup>175</sup>, essa espécie de limbo no qual o bairro foi colocado é um dos principais impactos negativos da articulação viária feita através de túneis, viadutos e pistas de alta velocidade, além das desapropriações e subtração de quarteirões. A quebra da continuidade do seu espaço em relação ao Centro e a fragmentação de suas duas partes, já divididas pela Avenida Antônio Carlos, criou uma espécie de meandro ao redor do qual a cidade se desenvolveu, sem estimular o mesmo desenvolvimento em seu interior.

Os problemas causados pelo intenso trânsito de veículos na região não foram totalmente solucionados pela construção do Complexo Viário. As soluções de remediação propostas nestes pouco mais de trinta anos de sua existência, no entanto, giraram em torno da mesma estratégia: duplicação de pistas e construção de novos viadutos. No início dos anos 1990, poucos anos após a inauguração do complexo, o Departamento de Estradas de Rodagem (DER-MG) propôs que se construísse uma via elevada, nos moldes do Minhocão<sup>176</sup> de São Paulo, que faria uma ligação direta entre o Centro e a Avenida Bernardo Vasconcelos, deixando a parte de baixo da Avenida Antônio Carlos, neste trecho, exclusiva para trânsito local. Embora a proposta demandasse menos desapropriações, o viaduto seria incompatível com a ocupação tradicional de uso misto, com residências no segundo pavimento das edificações lindeiras à avenida, causando intensa degradação dos usos existentes – além de gerar áreas residuais inutilizadas embaixo e ao longo de todo o elevado<sup>177</sup>. Esta proposta, que também não foi implementada, é apontada por Carneiro como um verdadeiro “desestímulo à renovação de atividades, em função da expectativa de construção da via elevada”<sup>178</sup>.

A Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTRANS) elaborou, em 1994, diretrizes que visavam aumentar a capacidade de escoamento de trânsito na Avenida Antônio Carlos. O documento prevê, em médio e longo prazos, a duplicação das faixas da avenida no trecho entre o Complexo Viário e o Anel Rodoviário, descartando a hipótese do elevado proposto pelo DER. Dois anos depois, em 1996, o Complexo passou por sua primeira obra de

.....

<sup>175</sup> MORAES, Fernanda Borges de; PEREIRA, Maria de Lourdes Dolabela. *Inventário do Patrimônio Urbano e Cultural de Belo Horizonte: Bairro Lagoinha – IPUC Lagoinha*. Belo Horizonte: Secretaria Municipal de Cultura, 1995.

<sup>176</sup> O Elevado Presidente Costa e Silva, ou simplesmente Minhocão, é uma via expressa elevada, de 3400 metros de comprimento, construída na década de 1970 com o intuito de desafogar o trânsito em vias centrais de São Paulo que não poderiam ser alargadas de modo a ampliar sua capacidade.

<sup>177</sup> BELO HORIZONTE, 1998.

<sup>178</sup> CARNEIRO, 2001, p. 41.



modificação, tendo sido realizado um alargamento do segmento inicial da avenida contígua a ele, melhorando as condições de circulação na chegada ao centro da cidade<sup>179</sup>.

A proximidade do Centenário de Belo Horizonte, a ser comemorado em 1997, aliada a uma tomada de consciência em relação à preservação do patrimônio histórico cultural físico e imaterial, acenderam amplas discussões sobre o futuro da cidade, suas identidades e valores simbólicos. A Lagoinha, por sua importância histórica e a constatação de sua situação de degradação, foi escolhida como símbolo a ser resgatado. Desse modo, foi desenvolvido, entre 1993 e 1995 – a princípio pela Prefeitura Municipal e, posteriormente, pela UFMG –, o *Inventário do Patrimônio Urbano e Cultural da Lagoinha* (IPUC-Lagoinha)<sup>180</sup>. O IPUC, estudo considerado pioneiro por seu caráter de abordagem multidisciplinar e não apenas estrutural, avaliou os aspectos urbanísticos, arquitetônicos, socioeconômicos e ambientais do bairro.

A partir do IPUC foi elaborado, em 1995, o *Plano de Reabilitação Integrada da Lagoinha* – também conhecido por *Projeto Lagoinha* –, uma série de ações que contemplavam intervenções e revitalizações do espaço físico do bairro, projetos culturais e de desenvolvimento urbano e social, “tendo como princípio fundamental a introdução da co-responsabilidade e da participação efetiva da comunidade local, bem como dos órgãos públicos e privados na administração da cidade”<sup>181</sup>. Dentre as intervenções no bairro discutidas aqui, o Projeto Lagoinha talvez tenha sido a mais incisiva no âmbito da mobilização do poder público e da população moradora.

O projeto, que teve consultoria especial do arquiteto português Álvaro Siza – responsável pela restauração do bairro histórico do Chiado<sup>182</sup> –, previa a retomada do funcionamento do bonde como uma das ações do seu programa de revitalização cultural, como forma de incentivo ao turismo na região. À época do lançamento de seu livro, o escritor Plínio Barreto, ao receber a visita dos integrantes do Projeto Lagoinha, Maria de Lourdes Dolabela Pereira e Eduardo Varela, transforma em crônica sua expectativa pela preservação do bairro e, mais ainda, pelo reencontro com a Lagoinha de sua infância: “na esperança de que tudo venha a ser concretizado, já estou pensando seriamente em voltar a residir na Lagoinha, de onde nunca deveria ter saído. Para ser de novo usuário do bonde, ficar mais perto de onde pretendo ter minha última morada”<sup>183</sup>. No entanto, passados mais de vinte anos, pouco do projeto se efetuou como o planejado.

.....  
<sup>179</sup> BELO HORIZONTE, 1998.

<sup>180</sup> MORAES; PEREIRA, 1995.

<sup>181</sup> MACHADO; PEREIRA, 1997, p. 47.

<sup>182</sup> O projeto de restauração do bairro histórico lisboeta, iniciado em 1989 após um incêndio atingir a região, é organizado por Álvaro Siza até os dias atuais. Como consequência dele, a região da Baixa-Chiado tornou-se uma das mais valorizadas (em termos de desenvolvimento imobiliário) de Lisboa.

<sup>183</sup> BARRETO, Plínio. *Lagoinha meu amor*. Belo Horizonte: Santa Edwiges, 1995, p. 223.

Ao contrário das demais propostas ou obras realizadas na região, o Projeto Lagoinha extrapolou as intervenções de cunho exclusivamente viário. Ao final de 1996, como afirma Machado e Pereira<sup>184</sup>, o então prefeito Patrus Ananias (1993-1996) entregou à população uma série de obras em andamento, dentre elas: a reconstrução da Praça Vaz de Melo, ainda que em local distinto do original; a restauração do Mercado Popular da Lagoinha; a reforma do Hospital Odilon Behrens; a reurbanização da Vila Senhor dos Passos; e uma frente de recuperação e conservação dos imóveis do bairro, atuando junto aos comerciantes e moradores, com a parceria da iniciativa privada. Em função da mudança na administração municipal, o projeto perdeu forças e foi logo substituído por outro conjunto de ações.

Em 1998, o governo posterior, sob o mandato de Célio de Castro (1997-2002), apresentou uma nova proposta de intervenção para a região: o projeto *Avenida Antônio Carlos século XXI*, pautado em uma concepção de reestruturação urbana. Como o próprio nome indica, o projeto concentra-se na avenida para mobilizar uma nova expansão do vetor norte, buscando a descentralização das atividades econômicas e o maior adensamento residencial da região da Pampulha, além de melhorar a articulação de Belo Horizonte com os municípios da Região Metropolitana ao norte. Sua proposta básica é a intervenção na Avenida Antônio Carlos no mesmo trecho indicado pelas propostas anteriores, entre o Complexo Viário e o Anel Rodoviário, conformando uma ampla operação urbana. Apesar de retomar o foco nas intervenções viárias, a proposta não desconsidera totalmente a realidade social da Lagoinha, incluindo políticas de preservação e requalificação do seu casario de valor histórico.

Tais políticas iam ao encontro das diretrizes colocadas pelo recém instituído *Plano Diretor do Município de Belo Horizonte*, através da Lei nº 7.165/1996, que tinha por objetivos principais, dentre outros, a ordenação do desenvolvimento da cidade no plano social, de modo a adequar a ocupação e o uso do solo urbano à função social da propriedade. A regulação urbana passa a ser gerida no município, a partir de então, pela *Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo* (LPOUS, Lei nº 7.166/1996), que se propõe a assegurar a utilização racional da infraestrutura existente, a descentralização das atividades urbanas, o acesso à moradia e a preservação, proteção e recuperação do meio ambiente e do patrimônio cultural, histórico e paisagístico da cidade, dentre outras medidas.

A LPOUS classifica a região da Lagoinha como uma Área de Diretrizes *Especiais* (ADE), cuja definição na Lei se relaciona à necessidade de implementação, em regiões consideradas singulares, de “políticas específicas, permanentes ou não, podendo demandar parâmetros urbanísticos, fiscais e de funcionamento de atividades diferenciados, que se sobrepõem aos

.....  
<sup>184</sup> MACHADO; PEREIRA, 1997, p. 47.



do zoneamento e sobre eles prepondera”<sup>185</sup>. A ADE Lagoinha é assim especificada para que sejam definidos parâmetros de ocupação destinados à proteção de seu patrimônio cultural e de sua paisagem urbana, à requalificação de suas áreas degradadas e ao incremento das atividades econômicas locais. A Lei determina que as ADEs sejam instituídas por leis específicas, que devem delimitar e apresentar os instrumentos utilizados, as intervenções e os parâmetros urbanísticos e fiscais para cada área. No entanto, a regulamentação da ADE Lagoinha foi realizada somente em 2014, na IV Conferência Municipal de Política Urbana, e segue ainda em processo de aprovação na Câmara.

O Plano Diretor determinou, ainda, as intervenções viárias com prioridade de serem executadas em Belo Horizonte. O volumoso relatório *Estudos Urbanos*, realizado em 2008 por uma frente de pesquisa multidisciplinar à pedido da administração municipal, indica que “a situação política e econômica do município no período, entretanto, impediu que qualquer intervenção de maior porte fosse feita até 2004”<sup>186</sup>. Definida como uma das obras prioritárias, a duplicação da Avenida Presidente Antônio Carlos foi novamente anunciada em 2005, em meio a outros projetos de destaque como a criação do Boulevard Arrudas e da Linha Verde e a restauração do Anel Rodoviário.

As obras de duplicação da Avenida Antônio Carlos foram iniciadas no Viaduto São Francisco – local de transposição do Anel Rodoviário sobre ela –, até o cruzamento da Avenida Bernardo Vasconcelos com a Avenida Américo Vespúcio, onde foi construída uma trincheira interligando estas duas. A segunda fase das obras estendeu a duplicação das pistas até o bairro Aparecida, na altura da Rua Aporé, partindo daí até o Complexo Viário na execução da terceira e última fase da empreitada. As desapropriações, anunciadas pela primeira vez na década de 1950 e novamente em situações posteriores, foram realizadas em 2008, pautando uma das transformações mais drásticas na paisagem da região da Lagoinha – salvo a própria construção da Avenida Antônio Carlos e do complexo de viadutos ao sul. Após cinco anos transformada em canteiro de obras, ela foi reinaugurada em 2010 com cinquenta e dois metros de largura, contando então com quatro pistas de rolamento para cada sentido e uma faixa central exclusiva e segregada para ônibus, a *busway*, além de quatro novos viadutos para acesso e retorno de veículos no último trecho da intervenção – que receberam o nome de Moçambique, República do Congo, Angola e Senegal.

.....

<sup>185</sup> BELO HORIZONTE. *Lei nº 7.166, de 27 de agosto de 1996*. Estabelece normas e condições para parcelamento, ocupação e uso do solo urbano no município. Belo Horizonte: PBH, 1996b, cap. VI, art. 75.

<sup>186</sup> CALDAS, Maria Fernandes; MENDONÇA, Jupira Gomes de; CARMO, Lélío Nogueira (Coord.) *Estudos urbanos: Belo Horizonte 2008: transformações recentes na estrutura urbana*. Belo Horizonte: PBH; SMAPU, 2008, p. 362-363.



Fig. 23 - Síntese das transformações da Av. Antônio Carlos na Lagoinha.  
 Fonte: BELO HORIZONTE, 2011.

Paralelamente à duplicação da via, o Complexo Viário também sofreu alterações ao final da primeira década do século XXI. Segundo relatório da Prefeitura<sup>187</sup>, já em 2008 houve uma negociação junto à Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), proprietária dos terrenos lindeiros à linha férrea, para que esta os cedesse para a realização de obras de reorganização dos viadutos. Foi então utilizada a área remanescente das três quadras demolidas na década de 1980 para a execução de uma nova geometria das pistas e um novo viaduto/trincheira, que tinha por objetivo principal promover a conexão da Avenida Dom Pedro II com a Avenida Antônio Carlos e o túnel de acesso à Avenida Cristiano Machado.<sup>188</sup>

No ano da conclusão da duplicação da Avenida Antônio Carlos, em 2010, a Prefeitura anunciou um novo empreendimento que envolvia alguns dos locais recém reformados: a implantação de um sistema de *Transporte Rápido por Ônibus*, ou BRT (do inglês *Bus Rapid Transport*), que, dentre outras ações, transformaria a pista para ônibus da Avenida Antônio Carlos em um corredor exclusivo, com estações de integração e transferência do novo modal. O BRT surge como parte das ações previstas no *PlanMob-BH*, um plano diretor de mobilidade urbana<sup>189</sup> elaborado pelo município através da BHTRANS, entre 2003 e 2010, que estabelece intervenções e diretrizes para os transportes e o trânsito da capital mineira até 2030. A BHTRANS aponta o plano como um importante instrumento de orientação das ações da Prefeitura relativas aos transportes coletivo, individual e não motorizado, no sentido de atender às necessidades atuais e futuras de mobilidade urbana da população. O BRT é então escolhido como modal de transportes a ser desenvolvido na cidade e na região metropolitana, no contexto do PlanMob, mas também como oferta de mobilidade condicionante da designação de Belo Horizonte como sede dos jogos da Copa do Mundo FIFA 2014 – realizada no Brasil – e como uma maneira de dar continuidade e aproveitar a estrutura criada pelo *Plano de Reestruturação do Transporte Coletivo de Belo Horizonte* (BHBUS)<sup>190</sup>.

.....

<sup>187</sup> BELO HORIZONTE, 2011, p. 29.

<sup>188</sup> BELO HORIZONTE, 2011, p. 29.

<sup>189</sup> O Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001) determinou que cidades com mais de 500 mil habitantes devem elaborar um Plano Diretor de Mobilidade que contemple não apenas os temas tratados tradicionalmente, tais como trânsito e transporte público, mas incorporando também os meios não motorizados e o transporte de mercadorias. Ver: BELO HORIZONTE. Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte. *PlanMob-BH*. Belo Horizonte: PBH; BHTRANS, 2013.

<sup>190</sup> O BHBUS, elaborado a partir de 1995, foi responsável pela reestruturação do sistema de transporte coletivo de Belo Horizonte a partir de uma nova estrutura de organização da mobilidade. Foram criados um sistema tronco-alimentado, uma nova estrutura de integração (através de estações distribuídas pela cidade), a revisão dos pontos de parada e abrigos existentes, a adequação da frota de ônibus e a reformulação da estrutura tarifária. Ver: LOGIT ENGENHARIA. *Diagnóstico e prognóstico preliminar do Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: PBH; BHTRANS, 2008, p. 69-70.

Mais quatro anos de obras transtornam a vida na região da Lagoinha, ainda que não sejam feitas alterações no espaço físico do bairro. A pista do canteiro central, utilizada por poucos anos apenas, é destruída e reconstruída para se adequar à circulação dos ônibus do MOVE – nome dado ao sistema de BRT em Belo Horizonte – e às estações de integração construídas a cada quinhentos metros na Avenida Presidente Antônio Carlos. O sistema, inaugurado em maio de 2014, é criticado por técnicos e pela população como solução prioritária de transporte de massa para Belo Horizonte, sendo por vezes considerado obsoleto e ineficiente frente à demanda da cidade. Em entrevista, o engenheiro de transportes Ronaldo Guimarães Gouvêa, da Escola de Engenharia da UFMG, considera o sistema BRT uma herança positiva das obras realizadas no período. No entanto, ele acredita que “a cidade desperdiçou a chance de conquistar melhorias significativas na área da mobilidade urbana”<sup>191</sup>, e que a ampliação e a melhoria do sistema de metrô existente são imprescindíveis.

No momento, em 2016, os viadutos da Lagoinha estão sendo duplicados para incremento de sua capacidade viária e para a criação de uma alça exclusiva para os ônibus do MOVE. A obra, no entanto, é realizada “às escuras”, como indica a matéria do jornal *O Tempo*<sup>192</sup>, com poucas informações disponibilizadas por parte da SUDECAP e da BHTRANS. As intervenções, iniciadas em fevereiro de 2015, continuam em andamento, ainda que a placa afixada no local indique o dia vinte e três de março de 2016 (data passada) como prazo final da *Ampliação do Sistema Viário do Complexo da Lagoinha – Viaduto Leste*.

Um outro exemplo recente e bastante emblemático de como os processos são realizados, amiúde, em dissonância com os interesses da população local, foi a tentativa de se erigir o *Centro Administrativo de Belo Horizonte* (CABH) no bairro, como parte das ações da natimorta Operação Urbana Consorciada (OUC) *Nova BH*, sob a administração municipal de Márcio Lacerda (2009-2016). Segundo decreto publicado no Diário Oficial do Município (DOM) no dia vinte e oito de junho de 2013, cerca de vinte imóveis seriam desapropriados nas proximidades das Ruas Além Paraíba e Bonfim – totalizando uma área de quatorze mil metros quadrados – para a construção das novas secretarias. Segundo um dos artigos<sup>193</sup> que relatam o caso, os moradores do bairro, que ficaram sabendo do empreendimento e das desapropriações a partir da mídia, se organizaram

.....

<sup>191</sup> FILHO, Celso. Obras da Copa: sem investimento no metrô, BH aposta em ônibus e táxi. *Rede Brasil Atual*, Belo Horizonte, 08 jan. 2013.

<sup>192</sup> CÂMARA, Luciene. Complexo da Lagoinha terá dois novos viadutos até 2016. *Jornal O Tempo* [online], Belo Horizonte, 21 ago. 2015.

<sup>193</sup> MIUZZI, Luiza. Tombamento é esperança para proteger a região da Lagoinha. *Jornal O Tempo* [online], Belo Horizonte, 29 mar. 2015.



através da associação Lagoinha Viva e foram buscar apoio jurídico na Defensoria Pública. O projeto foi então embargado e o CABH será construído em um local distinto<sup>194</sup>.

A iminência de mais uma intervenção pública no bairro suscitou discussões sobre a necessidade de regulamentação da ADE Lagoinha e da preservação do conjunto arquitetônico do bairro através de um processo de tombamento amplo. Pretende-se que ações deste tipo sejam realizadas a partir da nova OUC *Antônio Carlos Leste-Oeste* (ACLO), sucessora da Nova BH – embargada pelo Ministério Público (MP) após Ação Civil Pública. A ACLO é resultado de um acordo entre as partes do processo (MP e PBH), no qual a Prefeitura assumiu “diversas obrigações para contornar as irregularidades da OUC Nova BH, especialmente quanto à falta de participação da população e violação do princípio legal da gestão democrática da cidade”<sup>195</sup>. As intervenções terão início exatamente no trecho inicial da Avenida Presidente Antônio Carlos, na região da Lagoinha.

\*\*\*

A ausência de diálogo entre o poder público municipal e a população marcaram, de um modo geral, as intervenções e os projetos citados anteriormente, confirmando o caráter abstrato – nos moldes lefebvrianos em discussão – dos espaços produzidos a partir deles. A falta de definições futuras, o anúncio de obras que nunca foram executadas, ou mesmo as obras realizadas, foram preponderantes para que se consolidasse um processo crescente de descaracterização da Lagoinha, através de profundas alterações de seus espaços físico e simbólico.

Uma outra característica marcante desses processos – e que pode ser estendida a grande parte das intervenções no espaço belo-horizontino – é a desconsideração para com o passado dos lugares, das pessoas e das edificações, optando-se quase sempre pela demolição e reconstrução como *modus operandi*. Como escreve Alícia Penna, “demole-se, demole-se, demole-se, uma, duas, três vezes: o Arraial, depois o Mercado, depois a Feira de Amostras; o Arraial, depois a casinha funcionária, depois o edifício modernista”<sup>196</sup>. No caso da Avenida Presidente Antônio Carlos, primeiro foram-se os casebres e cafuas ribeirinhos, depois a Praça Vaz

.....

<sup>194</sup> A desistência da construção do CABH na região da Lagoinha se relaciona também com os altos custos que seriam gerados em decorrência das desapropriações. O novo terreno escolhido, o estacionamento do Terminal Rodoviário Governador Israel Pinheiro, foi recentemente doado à prefeitura pelo Governo Estadual através da Lei 22.260/2016, dando continuidade ao processo de construção do centro administrativo.

<sup>195</sup> INDISCIPLINAR. OUC ACLO. Belo Horizonte, 2015. Disponível em: <[http://ouc.bh.indisciplinar.com/?page\\_id=21](http://ouc.bh.indisciplinar.com/?page_id=21)> Acesso em: mar. 2016.

<sup>196</sup> PENNA, Alícia Duarte. Livre pensar sobre o modernismo mineiro-belo-horizontino. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo*, Belo Horizonte, v. 12, n. 13, p. 165-170, dez. 2005, p. 167.



de Melo e mais algumas casas para a construção dos viadutos, depois a própria Avenida para sua remodelação, mais casas, a Avenida de novo... E o processo não chegou ao fim, já que o bairro nunca passou por uma renovação sob interesse do capital imobiliário – o que pode ocorrer com a futura implementação da ACLO.

Alícia Penna, através do que ela intitula um “livre pensar sobre o modernismo mineiro-belo-horizontino”, infere que, em Belo Horizonte, não existe uma conciliação entre as pessoas e o tempo, que, naturalmente, passa e dá lugar a um tempo novo, e que, por sua vez, também passará. Ela entende que há uma recusa, por parte do mineiro, da percepção da passagem do tempo, ou, em suas palavras, do *tempo-que-passa*. A não aceitação da passagem do tempo influi na sua irreconciliação com o espaço – traduzida pelos diversos projetos e intervenções pautados em demolições –, pois somente através do tempo-que-passa aceita-se e vivenciam-se as permanências e/ou as transformações do espaço. Concluindo seu pensamento, a autora encontra uma justificativa para a negação do tempo e do espaço tão presentes na história da cidade:

O mineiro-belo-horizontino não se concilia com o tempo-que-passa porque não se concilia com a morte, nem com a vida, e por isso não se conforma em ser moderno, não se conforma em não ser eterno, em não poder parar um pouco, em não poder descansar, em não poder ficar sem dar mais um passo, em não imobilizar o tempo. O mineiro-belo-horizontino não se conforma em não aniquilar o tempo e desviar-se da morte: e demolir é subtrair tempos, enquanto deixar pedra sobre pedra é anotar a passagem do tempo.<sup>197</sup>

É compreensível que qualquer cidade passe por adaptações no decorrer de sua história, mas no caso de Belo Horizonte, cidade planejada, nascida no século XX como capital moderna, o processo parece ainda mais esquizofrênico. Seja por motivações políticas, econômicas, administrativas ou, até mesmo, culturais, à cidade foram negados o tempo e o espaço, a capacidade de envelhecer e de constituir seu patrimônio.

.....  
<sup>197</sup> PENNA, 2005, p. 168.



**II**  
**das apropriações**  
**no/do espaço vivido**

Qual a outra dimensão possível do espaço se o observarmos para além dos eventos ligados à sua construção enquanto espaço *concebido*, “aquele dos cientistas, dos planificadores, dos urbanistas, dos tecnocratas”<sup>198</sup>? A tripla dimensionalidade do espaço anunciada por Lefebvre<sup>199</sup> propõe que, ao concebido, reúna-se também a compreensão dos espaços *vivido* e *percebido*. Com este objetivo, escolhemos a *rua* como recorte possível para ampliar a discussão sobre o espaço urbano.

A rua é considerada, frequentemente, restrita ao seu sentido de via, de local privilegiado para a circulação, sendo analisada – tanto pelo senso comum, quanto pelas instituições dedicadas ao planeamento das cidades – em relação à sua funcionalidade e à qualidade de seus atributos físicos. Propomos aqui, com o subsídio de autores que se dedicaram ao assunto, uma dilatação deste sentido. Se a avenida (e suas obras de remodelação) foi apresentada anteriormente como símbolo de um planeamento urbano de ordem distante (abstrato), a rua representa aqui a ordem próxima, onde se dão as relações no/do espaço vivido. Isso significa dizer que a rua é o *locus* das relações humanas, das trocas sociais e da vida cotidiana – com as contradições e potencialidades inerentes a ela.

Na medida em que expõe o vivido, como diz Ana Fani Alessandri Carlos, a rua “coloca-se na perspectiva da constituição da sociedade urbana em seu movimento interno baseado na prática social”<sup>200</sup>. Abrindo-se em possibilidades para a compreensão dessa sociedade, ela assume diversos sentidos: espaço da celebração das diferenças e do encontro (entre os diferentes); espaço do encontro (entre os semelhantes) e da apropriação da cidade enquanto lugar de identificação comum a um grupo; espaço apropriado para o uso, exaltando seu valor de uso; mas também espaço do comércio e do consumo, da hegemonia do valor de troca, da vitrine da *vida cotidiana*

.....

<sup>198</sup> LEFEBVRE, 2006, p. 40.

<sup>199</sup> LEFEBVRE, 2006, p. 41.

<sup>200</sup> CARLOS, Ana Fani Alessandri. *O lugar no-do mundo*. São Paulo: FFLCH, 2007, p. 54.

*no mundo moderno* – como Lefebvre se dedicou a mostrar em um extenso trabalho sobre o assunto<sup>201</sup>.

Para Lefebvre<sup>202</sup>, a rua “é o lugar (*topia*) do encontro, sem o qual não existem outros encontros possíveis nos lugares determinados” para este fim, como cafés, teatros, lugares públicos diversos. Na rua nos tornamos “espetáculo e espectador, às vezes ator”, coordenados pelo movimento e pela diversidade da vida urbana – “sem os quais não há vida urbana, mas separação, segregação estipulada e imobilizada”. Neste sentido, propostas como a de Le Corbusier<sup>203</sup>, que decretam o fim da rua em função da circulação do automóvel, têm como consequência “a extinção da vida, a redução da ‘cidade’ à dormitório, a aberrante funcionalização da existência”<sup>204</sup>.

A abordagem da apropriação no/do espaço vivido a partir da rua não deve prevalecer como um resíduo da realidade destituída de qualquer traço de historicidade. Ao ser questionado se “o cotidiano é história?”, o sociólogo José de Souza Martins<sup>205</sup> responde: sim, “porque a história na acepção dialética só o é como história vivida, como história da práxis”; e não, “porque a história não se restringe ao cotidiano”. O autor explica ainda que as ciências humanas em suas diferentes concepções teóricas e metodológicas, buscando a universalidade escondida por trás dos acontecimentos, das pessoas e dos lugares, trabalhavam quase sempre “com a suposição de que são históricos os processos sociais de que se pode eliminar a presença perturbadora do sujeito”<sup>206</sup>.

Para que seja firmada a relação entre a história e o cotidiano, o não filosófico compreendido através da filosofia<sup>207</sup>, é preciso que haja um trabalho de reconciliação entre as “manifestações imediatas e aparentes das relações sociais com os seus resultados e significações duradouros e históricos”<sup>208</sup>. Martins afirma que a história real se desenvolve por meio do vivido – um vivido com significados e contradições –, no claro-escuro do percebido e do concebido – assim como sugerido por Lefebvre. Essa história real e vivida é, então, decifrada em primeira instância no cotidiano.

.....

<sup>201</sup> O autor dedicou ao assunto a obra *Critique de la vie quotidienne*, não publicada em português, que foi lançada em três volumes no decorrer de algumas décadas: o volume I em 1947, o volume II em 1961 e o volume III somente em 1981. O quarto livro que completa as obras do autor sobre a vida cotidiana foi lançado no Brasil como *A vida cotidiana no mundo moderno* (LEFEBVRE, 1991).

<sup>202</sup> LEFEBVRE, 2002, p. 29.

<sup>203</sup> LE CORBUSIER. *Urbanismo*. Tradução Maria Ermantina Galvão. 2 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

<sup>204</sup> LEFEBVRE, 2002, p. 30.

<sup>205</sup> MARTINS, José de Souza. *A sociabilidade do homem simples: cotidiano e história na modernidade anômala*. São Paulo: Contexto, 2008, p. 125.

<sup>206</sup> MARTINS, 2008, p. 125.

<sup>207</sup> LEFEBVRE, 2001, p. 19.

<sup>208</sup> MARTINS, 2008, p. 125.

A vida cotidiana, segundo Martins<sup>209</sup> – um profundo conhecedor da obra de Lefebvre –, deve então nascer da investigação da história local, como expressão particular de suas contradições históricas. Sobre a proposta do autor, o sociólogo Deni Rubbo diz:

Há aqui uma proposta metodológica bastante clara: o pesquisador, traçando um panorama circunstancial, indicando o lugar e o tempo de seu ponto de investigação, deve ater-se ao núcleo do vivido, que é nada menos que o cerne da história da práxis, com a função de explicitar qual o sentido da vida para essas pessoas e por que lá estão, uma vez sabendo que estão mergulhadas em relações históricas complementemente diferentes.<sup>210</sup>

A concepção do espaço vivido como cerne da história da práxis – esta, por sua vez, uma prática social reflexiva, antídoto da alienação dominante na vida cotidiana –, implica uma relação intrínseca com a história das pessoas e do lugar. “Tudo isso se dá no espaço, é territorializado, se dá nos lugares”<sup>211</sup>, disse Roberto Monte-Mór em palestra apresentada no *III Colóquio de Pesquisas em Habitação*, em 2006. O autor, discorrendo sobre a espacialidade da práticas da vida cotidiana, faz uma aproximação entre a teoria lefebvriana e a categoria geográfica do lugar (ainda que esta não tenha sido utilizada por Lefebvre), tão cara aos geógrafos como Milton Santos, além de outros:

O lugar é aquela porção do território e do espaço social onde todo o processo social e histórico se condensa. Mas em Lefebvre essa idéia de lugar está embutida na idéia de vida cotidiana e de espaço vivenciado, espaço vivido. Ele então reitera essa questão da cidade: não é apenas o direito à cidade, mas a consciência da dimensão política do espaço que permeia tudo, inclusive o cotidiano. Se eu luto pela política no meu espaço de vida imediato, estou na verdade fazendo uma luta muito maior, que tem articulações, projeções e possibilidades muito maiores.<sup>212</sup>

Ao final do primeiro capítulo desta seção, discutimos brevemente algumas concepções de lugar – principalmente a partir das apresentadas em *A natureza do espaço*, de Milton Santos<sup>213</sup>, e no texto *Um sentido global do lugar*, de Doreen Massey<sup>214</sup>, como ideias complementares ao espaço

.....

<sup>209</sup> MARTINS, 2008, p. 136.

<sup>210</sup> RUBBO, Deni Ireneu Alfaro. Da modernidade anômala à peleja da vida cotidiana: em busca de uma sociologia do homem simples. *Plural*, Revista do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da USP, São Paulo, v. 16, n. 2, p. 151-154, 2009, p. 151.

<sup>211</sup> MONTE-MÓR, Roberto Luis de Melo. *O cotidiano e a produção do espaço*. Palestra proferida no III Colóquio de Pesquisas em Habitação. Belo Horizonte: EA-UFGM, 2006, p. 10. Disponível em: [http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/05\\_biblioteca\\_2/index.php](http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/05_biblioteca_2/index.php). Acesso em: fev. 2016.

<sup>212</sup> MONTE-MÓR, 2006, p. 10.

<sup>213</sup> SANTOS, Milton. *A natureza do espaço*. Técnica e tempo. Razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2012.

<sup>214</sup> MASSEY, Doreen. Um sentido global do lugar. Tradução Pedro Maia Soares. In: ARANTES, Antonio A. (Org.) *O espaço da diferença*. Campinas: Papirus, 2000, p. 176-185.

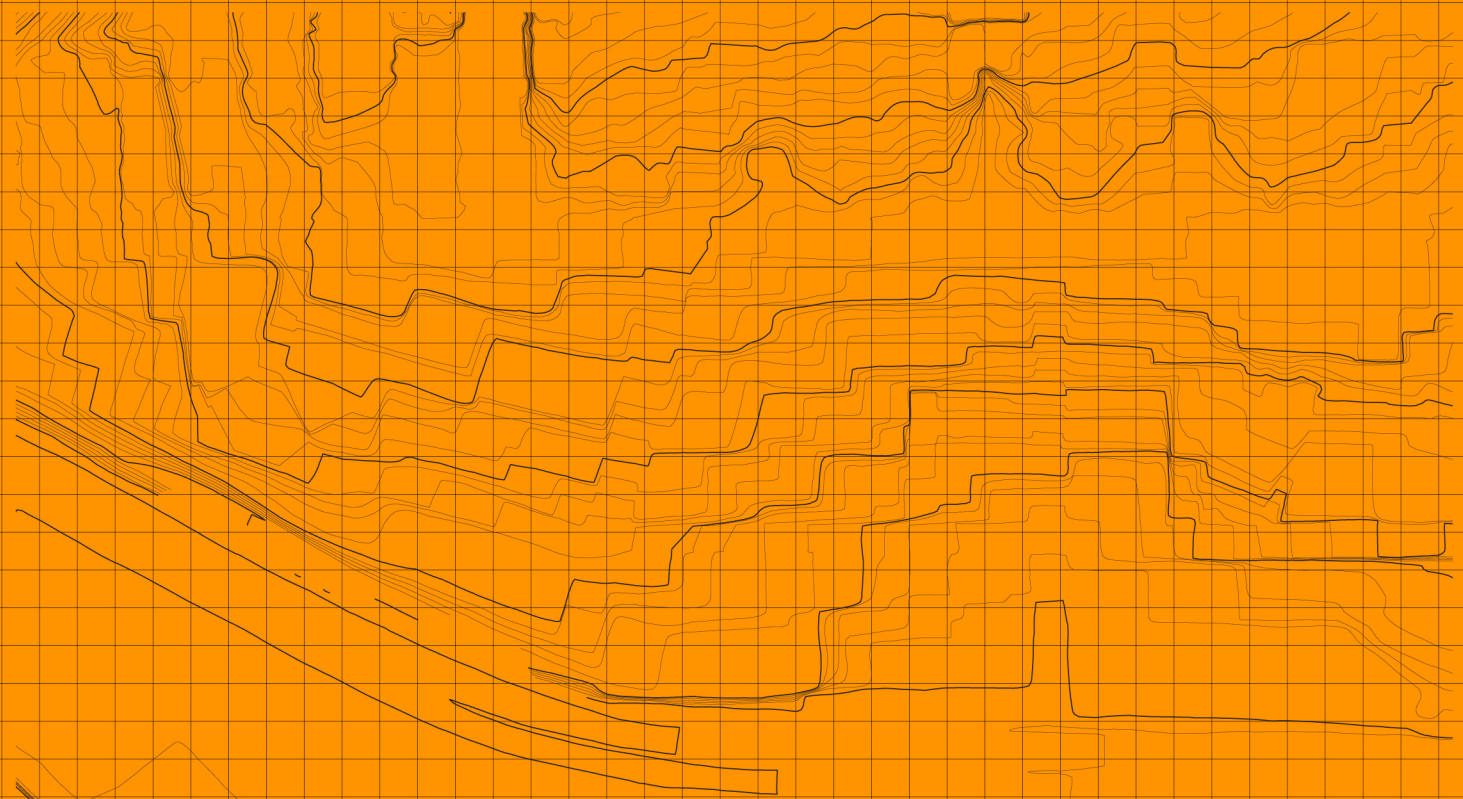


social lefebvriano. Ao segundo capítulo, cabe o papel de apresentar e discutir as possibilidades de apropriação no/do espaço vivido.

Considerando o caminho metodológico proposto por Martins<sup>215</sup>, designamos diretamente o lugar e o tempo. O lugar: as ruas da Lagoinha, inclusive a Avenida Presidente Antônio Carlos no ponto em que encontra o bairro. As obras e histórias, inseridas em contextos temporais bem determináveis da historiografia do bairro, dão conta da dimensão do tempo, conformando os marcos de sua passagem escolhidos para esta pesquisa. A escolha (subjativa) das formas de *apropriação* – como lugar e como obra – define mais um recorte possível para a compreensão do bairro em sua configuração atual.

.....

<sup>215</sup> Ver as entrevistas concedidas pelo autor, denominadas *História e memória* e *Por uma sociologia sensível*, em seu livro: MARTINS, 2008, p. 109-172.



**3**  
**as ruas**



### 3.1. Apontamentos para pensar a rua

Existem diversas considerações possíveis sobre a função e o significado de uma rua. Segundo definição do dicionário *Aurélio*<sup>216</sup>, ela é um espaço público no qual o direito de ir e vir é plenamente realizado. A partir dessa concepção, apreendemos algumas características que lhe são primordiais: uma é o seu inegável caráter de espaço público, aberto, acessível e disponível. A outra é a sua relação intrínseca com o deslocamento, com o movimento pela cidade, assegurado como direito constitucional<sup>217</sup> para que “todos [possam] locomover-se livremente nas ruas, praças, nos lugares públicos, sem temor de serem privados de sua liberdade de locomoção”, como nos explica o jurista e professor Antônio Sampaio Dória no regime da Constituição de 1946<sup>218</sup>.

Popularmente, uma rua pode ser definida como o espaço vazio delimitado pelas edificações presentes em cada um dos seus lados. Isso abarca uma gama enorme de espaços, com características muito diversas. Além da tipologia das edificações, podem variar também em sua estrutura física: calçadas (ou passeios, por onde caminham os pedestres), pistas de rolamento, semáforos, faixas de pedestres, entroncamentos, pontes etc. As diferentes configurações desses elementos nos fazem identificá-las como, por exemplo, uma avenida – quando há um fluxo grande de veículos e pistas de rolamento largas – ou um beco, uma ruela – quando sua estreiteza e a proximidade das casas limita o seu acesso à determinadas pessoas e veículos.

As leis de regulação urbana dos municípios as qualificam de acordo com o seu papel nos deslocamentos pela cidade e para além dela. Em Belo Horizonte, seguindo estes critérios, o artigo 27 da Lei 7.166/96 (LPOUS) classifica as vias públicas dos loteamentos como: *de ligação regional*, se cumprem a função de conectar a cidade aos municípios vizinhos; *arteriais*,

.....  
<sup>216</sup> FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Novo dicionário Aurélio da língua portuguesa*. 2ª edição. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira, 1986, p. 1525.

<sup>217</sup> O direito de ir e vir está expresso no artigo 5º, inciso XV, da Constituição Federal de 1988.

<sup>218</sup> A Constituição de 1946 já garantia o direito de circulação a qualquer pessoa, dentro dos limites da lei, através do artigo 142. Os comentários de Sampaio Dória sobre a CF/1946 podem ser vistos em: DÓRIA, Antônio Sampaio. *Direito constitucional*. 4 v. São Paulo: Editora M. Limonad, 1960.

se utilizadas nos deslocamentos intra-urbanos de maiores distâncias; *coletoras*, quando articulam a circulação de veículos entre as vias arteriais ou de ligação regional e as vias locais; *locais*, quando sua principal função é permitir o acesso direto às edificações; *mistas*, quando o baixo fluxo de veículos possibilita a circulação de pedestres e o lazer como seus usos prioritários; *de pedestres*, se exclusiva à circulação de pessoas não motorizadas e, eventualmente, de bicicletas; e *ciclovias*, quando destinadas exclusivamente ao trânsito de bicicletas.

Mas a rua faz mais que apenas ligar um ponto ao outro da cidade. Nas sociedades urbanas que fazem distinção entre espaços públicos e privados, ela adquire um sentido oposto ao do espaço íntimo da casa e se consagra como o espaço público primevo, desempenhando um importante papel na produção do espaço urbano. A rua torna-se, então, lugar privilegiado das trocas sociais, encontros e disputas, e, como espaço da ordem próxima lefebvriana, é o local privilegiado para a apropriação como valor de uso.

\*\*\*

Não são poucos os que deram evidência à rua e suas representações na teoria e na literatura. Walter Benjamin, um dos mais significativos pensadores da modernidade, consagra o *flâneur* como uma figura fundamental da cidade moderna em suas *Passagens*<sup>219</sup>. O personagem, como uma personificação do espírito da metrópole, tem nas ruas, galerias e bulevares parisienses o palco de suas experiências intelectuais e sensoriais mais importantes, reconhecendo nesses fragmentos da cidade os espaços da gênese de sua essência – humana, urbana e moderna. No capítulo “M – O flâneur”, Benjamin apresenta a rua como local da vida e do aprendizado sobre a vida, como um percurso necessário à organização do pensamento e da lembrança:

M (1,1)

A rua conduz o flâneur em direção a um tempo que desapareceu. Para ele, qualquer rua é íngreme. Ela vai descendo, quando não em direção às mães, pelo menos rumo a um passado que pode ser tão mais enfeitiçante por não ser seu próprio passado, seu passado particular. Entretanto, este permanece sempre o tempo de uma infância. Mas por que o tempo de sua vida vivida? No asfalto sobre o qual caminha, seus passos despertam uma surpreendente ressonância. A iluminação a gás que recai sobre o calçamento lança uma luz ambígua sobre este duplo chão.

M (1,2)

Aquela embriaguez anamnésica, na qual o flâneur vagueia pela cidade, não se nutre apenas daquilo que lhe passa sensorialmente diante dos olhos, mas

.....

<sup>219</sup> BENJAMIN, Walter. *Passagens*. Tradução Irene Aron, Cleonice Mourão. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006, p. 461-498.

apodera-se frequentemente do simples saber, de dados inertes, como de algo experienciado e vivido. Este saber sentido transmite-se de uma pessoa a outra, sobretudo oralmente. [...] <sup>220</sup>

Este sentido da rua, como espaço de construção da subjetividade através da experiência e da memória, aparece também em outras obras do autor, como *Rua de mão única e Infância Berlinense: 1900*. A primeira, constituída de apontamentos resultantes da observação da vida cotidiana nas cidades – principalmente Paris e Berlim –, Benjamin <sup>221</sup> compara exatamente a uma rua, já que, segundo ele, a obra “permite descobrir uma perspectiva de uma profundidade imprevista” da realidade. Ao trazer a alcunha de rua para o seu livro, o autor alude à percepção de que seus textos buscam “dar a concreticidade extrema de uma época, [...] a propósito de jogos de infância, de um edifício ou de uma situação da vida” <sup>222</sup> – ideia corroborada pelo pesquisador Romero Freitas <sup>223</sup> ao descrever a obra como sendo “um livro-rua, um livro-cidade”.

Em *Infância berlinense: 1900*, no fragmento “Tiegarten” encontramos a noção de que se perder pelas ruas da cidade, assim como nos perdemos por uma floresta, é uma prática necessária à sua compreensão – aprendizado cuja descoberta tardia é lamentada pelo autor. Dessa maneira, o profundo conhecimento da cidade fazem o nome das ruas “falar àquele que por elas deambula como o estalar de ramos secos, e as pequenas vielas no interior da cidade mostrar-lhe a hora do dia com tanta clareza quanto um vale na montanha” <sup>224</sup>. As ruas, neste caso, tornam-se para o cidadão o que os mares são para o capitão ou a floresta para os índios: um instinto de identificação entranhado.

Os escritos de Benjamin sobre a cidade têm em Paris e na poesia de Baudelaire suas principais referências. Conforme nos diz Berman <sup>225</sup>, Benjamin é o primeiro a se dar conta da riqueza e profundidade dos poemas baudelaireanos como escritos urbanos, principalmente a coletânea lançada postumamente com o título de *O spleen de Paris* – da qual retiramos o poema-prosa “Os olhos dos pobres”, citado anteriormente. É na agitação e perturbação das ruas modernas que Baudelaire – assim como Boccioni, Joyce, Maiakovski, Léger e outros, de acordo com Berman – se baseia para transformar “seus ruídos e dissonância em beleza e verdade” <sup>226</sup>.

.....

<sup>220</sup> BENJAMIN, 2006, p. 461-462.

<sup>221</sup> BENJAMIN, 2013, p. 123.

<sup>222</sup> O objetivo de dar concreticidade aos acontecimentos banais do cotidiano em *Rua de mão única* é declarado por Benjamin em carta a Gershom Scholem, quando o autor menciona a intenção de continuá-lo no livro das “Passagens de Paris”. Ver: BENJAMIN, 2013, p. 124.

<sup>223</sup> Termo presente na orelha da versão consultada do livro. Ver: BENJAMIN, 2013.

<sup>224</sup> BENJAMIN, 2013, p. 78.

<sup>225</sup> BERMAN, 1986, p. 142.

<sup>226</sup> BERMAN, 1986, p. 30.



Berman distingue Baudelaire dos demais pensadores da modernidade porque ele considera que o que o escritor “sonha” é inspirado no que ele vê, em uma realidade concreta vivida por ele ou por outros. O herói baudelaireano, o homem moderno, é “argamassado” em sua realidade material específica: a vida cotidiana e a vida noturna das ruas e cafés de Paris. Não por acaso, o autor<sup>227</sup> considera que os melhores escritos de Baudelaire sobre a cidade pertencem à época em que ela estava sendo remodelada e reconstruída sistematicamente. O poeta, realizando seu trabalho simultaneamente às obras de modernização do barão de Haussmann – tendo-as “lado a lado [...], sobre sua cabeça e sob seus pés” –, pôde se reconhecer não apenas “como espectador, mas como participante e protagonista dessa tarefa em curso. Seus escritos expressam o drama e o trauma aí implicados”<sup>228</sup>.

Se a rua para Benjamin e Baudelaire representa a força inspiradora da modernização dos cidadãos – a partir de uma proclamada modernização da cidade do século XIX –, os escritores que olham para a cidade do século XX se ocuparão de questões distintas. Isso se deve a uma grande mudança do contexto em que se encontram os centros urbanos a partir da virada do século. Nas cidades européias, duas Guerras Mundiais assolam o território e alteram profundamente o sentido da urbanidade. Nas grandes metrópoles do Sul, incluindo aqui as brasileiras, o aumento populacional aprofunda os conflitos relativos à desigualdade social e de acesso à cidade. Em ambos os exemplos, o capitalismo consolidado como modo de produção encontra nos espaços das cidades o *locus* de sua produção e reprodução, com a transformação da terra urbana em valiosa mercadoria.

A rua continua desempenhando um importante papel, mas agora como uma antítese do paradigma que envolve a cidade do século XX – não apenas moderna, mas modernista. Berman<sup>229</sup> diz que, ao contrário da cidade oitocentista que tem o bulevar como seu signo distintivo – “uma maneira de reunir explosivas forças materiais e humanas” – o traço marcante do urbanismo modernista será a *rodovia*, “uma forma de manter separadas essas mesmas forças”. Le Corbusier<sup>230</sup>, em *Urbanismo*, compara pejorativamente as ruas das cidades tradicionais a verdadeiros *caminhos de mulas*, pois só as mulas *zigzagueiam* sem destino definido. Para ele, segundo observação de Berman, o novo homem “precisa de outro tipo de rua, que será uma máquina para o tráfego. [...] Uma rua verdadeiramente moderna precisa ser bem equipada como uma fábrica”<sup>231</sup>.

O pensamento inaugurado por Le Corbusier, que decreta o fim da rua reverenciada por Baudelaire, impulsiona uma onda de modernização apoiada em uma ideologia de progresso

.....

<sup>227</sup> BERMAN, 1986, p. 143.

<sup>228</sup> BERMAN, 1986, p. 138.

<sup>229</sup> BERMAN, 1986, p. 159.

<sup>230</sup> LE CORBUSIER, 2001, p. 5.

<sup>231</sup> BERMAN, 1986, p. 161.

e ordenação do espaço, assim como vimos em relação à Belo Horizonte idealizada por Juscelino Kubitschek. No entanto, o pensamento do urbanista inspira também uma dura crítica ao modelo de cidade defendido por ele, como o fazem Lefebvre, em *A revolução urbana*, e Jane Jacobs, em *Morte e vida de grandes cidades*, clamantes pela retomada da vivacidade do espaço das ruas a partir do estímulo à diversidade, ao acaso e ao encontro.

Seguindo uma linha etnográfica de observação das cidades estadunidenses, Jane Jacobs exalta a diversidade urbana e a ocupação das ruas pelas pessoas como antídoto à anunciada *morte das cidades*. Berman enumera seus argumentos principais, esclarecendo o tom crítico da autora em relação ao planejamento urbano que almeja o controle e a homogeneização das cidades:

O primeiro, brilhante, argumento de Jacobs é que os espaços urbanos criados pelo modernismo eram fisicamente limpos e ordenados, mas social e espiritualmente mortos; o segundo, que foram tão-só os vestígios da congestão, do barulho e da dissonância geral do século XIX que mantiveram viva a vida urbana contemporânea; o terceiro, que *o velho “caos” urbano na verdade constituía uma ordem humana maravilhosamente rica e complexa*, de que os modernistas não se deram conta apenas porque seus paradigmas de ordem eram mecânicos, redutivos e frívolos; por fim, que tudo o que passa por modernismo, em 1960, pode logo se tornar evanescente e obsoleto.<sup>232</sup>

Dentre as condições que a autora considera fundamentais à diversidade urbana, reiteramos: a existência de usos simultâneos, misturando-se espaços voltados à moradia, ao comércio e ao lazer; a presença de edifícios antigos – não como monumentos, mas como estratégia de preservação dos usos tradicionais, já que a renovação imobiliária tende a aumentar os custos de acesso à terra; e a diminuição dos espaços exclusivos ao automóvel e a melhoria dos espaços das calçadas<sup>233</sup>.

Para Jacobs<sup>234</sup>, a rua deve estar aberta à presença de pessoas estranhas ao convívio local, ao contrário de afugentá-las. Os estranhos, segunda a autora, aos quais se associa normalmente uma sensação de insegurança, conferem agitação à rua, que tem seus “olhos”<sup>235</sup> multiplicados. Os contatos entre os moradores da vizinhança, tendo as ruas e esquinas como principais pontos de encontro, também devem ser estimulados e valorizados. Jacobs<sup>236</sup>, a partir dessa constatação

.....

<sup>232</sup> BERMAN, 1986, p. 164, grifo nosso.

<sup>233</sup> Essas propostas são apresentadas no decorrer de sua obra, com destaque para a segunda parte do livro denominada “Condições para a diversidade urbana”. Ver: JACOBS, 2007, p. 156-263.

<sup>234</sup> JACOBS, 2007, p. 41.

<sup>235</sup> Os “olhos” da rua de Jacobs remetem, de certa forma, ao panóptico de Bentham citado anteriormente, a uma ideia de policiamento do outro através dos mecanismos que possibilitam a vigilância constante: o incremento da iluminação pública; a presença das janelas voltadas para os espaços da rua; a ausência de obstáculos visuais. A diferença entre os dois, no entanto, é que o panóptico tem uma clara função disciplinar, de controle do outro, enquanto a visibilidade estimulada por Jacobs é dupla, entre observador e observado.

<sup>236</sup> JACOBS, 2007, p. 59.

aparentemente óbvia, estabelece uma crítica aos planejadores urbanos que tendem a valorizar apenas os espaços especializados, como praças e parques, como locais apropriados ao convívio e ao encontro.

A necessidade da convivência com o outro como um imperativo à vida nas cidades aproxima a ideia de Jacobs ao argumento de Maria Rita Kehl<sup>237</sup> no texto *Olhar no olho do outro*. Mas se em Jacobs a presença do desconhecido deve estar condicionada a “uma demarcação boa e eficaz de áreas privadas e públicas e um suprimento básico de atividades e olhos”<sup>238</sup>, transferindo para a estrutura física da rua a responsabilidade por sua qualidade, em Kehl a presença do desconhecido, para não incorrer em uma situação de insegurança, deve estar condicionada ao reconhecimento de sua existência e ao seu reconhecimento como um semelhante, um homem urbano e comum. “Andar nas ruas, de preferência a pé, é um modo de evitar que o medo, cujo principal fundamento é a fantasia, nos torne violentos”<sup>239</sup>, diz a autora. Por isso a vida nas ruas, diz ainda, ao nos permitir olhar nos olhos do outro, “pode ser um antídoto contra a indiferença mortífera, que ignora o sofrimento do outro, repele tanto a semelhança quanto a alteridade”<sup>240</sup>.

Ana Fani Carlos destina um capítulo<sup>241</sup> do seu livro *O lugar no/do mundo* à temática da rua como espacialidade importante para a compreensão do urbano a partir das análises da metrópole – no caso da autora, da metrópole de São Paulo. “Por que a rua?”, questiona ela retoricamente para, em seguida, iniciar seu capítulo-resposta. Citando Saramago, a autora diz: porque “há na rua mais do que simples pressa. Para nós há um mundo que se revela nas ruas da metrópole. Nas ruas o presente nos assedia, traz a marca dos itinerários [...] definidos pela vida cotidiana”<sup>242</sup>.

O argumento principal da autora é o de que a rua é uma dimensão primordial do desenvolvimento da vida urbana, remetendo à discussão lefebvriana acerca do espaço vivido: “a vida aí é inesgotavelmente rica e plena de energia – é o nível do vivido. Na rua encontra-se não só a vida mas os fragmentos de vida, é o lugar onde o homem comum aparece ora como vítima, ora como figura intransigente e subversiva”<sup>243</sup>. Como espaço de expressão dos fragmentos da vida, a rua guarda múltiplas dimensões da cidade que, por sua vez, nos permitem perceber temporalidades simultâneas e possibilidades distintas de uso do espaço.

.....

<sup>237</sup> KEHL, Maria Rita. Olhar no olho do outro. *Piseagrama*, Belo Horizonte, n. 7, jan. 2015, p. 22-30.

<sup>238</sup> JACOBS, 2007, p. 41.

<sup>239</sup> KEHL, 2015, p. 22.

<sup>240</sup> KEHL, 2015, p. 24.

<sup>241</sup> CARLOS, Ana Fani Alessandri. A rua: espacialidade, cotidiano e poder. In: CARLOS, A. F. A. *O lugar no-do mundo*. São Paulo: FFLCH, 2007, p. 50-59.

<sup>242</sup> CARLOS, 2007, p. 51.

<sup>243</sup> CARLOS, 2007, p. 51.

Assim, a rua orienta a vida nos sentidos dados pelo seu uso. A observação dos usos de uma rua, assim como faz Carlos Nelson Ferreira dos Santos<sup>244</sup> em sua proposta etnográfica para o bairro do Catumbi (Rio de Janeiro), nos permite compreender melhor a apropriação do espaço por um grupo a partir de seus hábitos e costumes, além de sua forma de organização social. Segundo Ana Fani Carlos<sup>245</sup> – levando em consideração o fato de que a rua e o espaço íntimo da casa compõem “o quadro da vida” de cada um –, quando, na metrópole, o caminho vira rua e depois se transforma em avenida, “a rua deixa de ser extensão da casa para se contrapor a ela”.

Isso significa que se acentua, drasticamente, a diferenciação entre as noções de público e privado, tendendo a que sejam minimizadas as apropriações da rua com o sentido de uso e de lugar. Como reforça Ana Fani Carlos, há uma “atenuação da sociabilidade [...] marcada pelo fim das atividades que aconteciam nos bairros, com o fim das relações de vizinhança”<sup>246</sup> e com o fim dos encontros nas esquinas. Dessa maneira, retomando a ideia de Jane Jacobs, há uma *erosão* incontornável da urbanidade causada pela substituição das pessoas na rua em favor da presença ostensiva do carro – ou “Automóvel-Rei”, como o denominou Lefebvre<sup>247</sup>. Jacobs compara o processo de erosão das cidades a “garfadas” que vão se sucedendo “em pequenas porções. [...] Por causa do congestionamento de veículos, alarga-se uma rua aqui, outra é retificada ali, uma avenida larga é transformada em via de mão única, [...] abre-se uma via expressa acolá e por fim uma malha de vias expressas”<sup>248</sup>.

.....  
<sup>244</sup> FERREIRA DOS SANTOS, Carlos Nelson; VOGEL, Arno (Coord.) *Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro*. São Paulo: Projeto, 1985.

<sup>245</sup> CARLOS, 2007, p. 52.

<sup>246</sup> CARLOS, 2007, p. 52.

<sup>247</sup> LEFEBVRE, 1991, p. 110.

<sup>248</sup> JACOBS, 2007, p. 389.

### 3.2. A rua como espaço da vida cotidiana

*Estudar a vida cotidiana seria uma tarefa ridícula, e condenada a nada apreender de seu objeto, se tal proposta não fosse explicitamente a de estudar a vida cotidiana para transformá-la.*<sup>249</sup>

A vida cotidiana, tema que orientou os estudos lefebvrianos por pelo menos quatro décadas, é uma noção (e não um conceito) que abarca uma série de contradições e complexidades. Partindo da teoria marxista, que se desenvolve ao redor das relações entre capital e trabalho, Lefebvre volta sua atenção para os acontecimentos que ocorrem no âmbito do cotidiano, não somente no chão da fábrica, mas também na casa, na rua, na cidade. É a partir desse deslocamento que o autor chega ao espaço e ao urbano, segundo Roberto Monte-Mór, “quando entende que, na verdade, a revolução – e ele vai caminhar no sentido de uma revolução cultural permanente – não está na porta da fábrica, não está na dimensão pura da relação capital-trabalho, mas na transformação do cotidiano”<sup>250</sup>.

Do que se trata, segundo Lefebvre, o cotidiano? Há uma definição apontada por Guy Debord – que participou de um grupo de estudos sobre o assunto organizado pelo autor, o “Groupe de Recherches sur la Vie Quotidienne”<sup>251</sup> – de que trata-se do “que resta quando se retiram do vivido todas as atividades especializadas”<sup>252</sup>. O cotidiano, completamente mutável, é o que sobra, então, quando se excluem da prática e da existência todas as atividades especializadas, científicas,

.....

<sup>249</sup> DEBORD, Guy. Perspectivas de modificações conscientes na vida cotidiana. In: JACQUES, P. B. (Org.) *Apologia da deriva: escritos situacionistas sobre a cidade* – Internacional Situacionista. Tradução Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003, p. 143.

<sup>250</sup> MONTE-MÓR, 2006, p. 3-4.

<sup>251</sup> “Grupo de Pesquisas sobre a Vida Cotidiana”, conduzido por Henri Lefebvre no *Centre National de la Recherche Scientifique* (CNRS), a maior instituição pública de pesquisa científica da França e uma das mais importantes do mundo.

<sup>252</sup> DEBORD, 2003, p. 144.



burocráticas. É a “vida impossível de ser apreendida em sua finitude e infinidade”<sup>253</sup>, segundo o próprio Lefebvre, que encerra o espírito de uma época através de suas facetas anônimas.

A vida cotidiana é a medida de tudo, diz Debord, “da realização – ou melhor, da não-realização – das relações humanas; da utilização do tempo vivido; da pesquisa na arte; da política revolucionária”<sup>254</sup>. Seu tempo é o tempo da repetição, cuja matéria de elaboração formal são “as coisas, as pessoas, seus gestos e suas palavras”<sup>255</sup>. O tempo cotidiano é ainda o tempo do corpo e das necessidades do corpo: do sono, da alimentação, da sensualidade, do lazer e do trabalho. É justamente a vida cotidiana e suas estabilidades que garantem o efeito de permanência sem a aparência da passagem do tempo.

Se o cotidiano é o que subsiste depois de retiradas todas as especializações, discorre Monte-Mór<sup>256</sup>, então ele “é a própria essência da vida”. É como cada um constrói sua própria existência e, em última instância, como cada um constrói seu próprio espaço. Há uma correspondência direta entre o espaço e a vida cotidiana, continua o autor, na qual “a construção da vida social é, por definição, a construção do espaço social”.

Lefebvre percebe com isso que, de maneira similar com o que ocorre com a mercadoria no sistema de produção capitalista, o ritmo da vida é marcado pelas estratégias de produção e reprodução das relações sociais no espaço. Assim, o cotidiano se reproduz também em função das relações de produção, compra, venda e especulação do espaço. Mais do que isso, segundo Marcelo Amaral, “o sistema econômico (no caso, o capitalismo) produz e reproduz uma vida cotidiana para sua própria reprodução”<sup>257</sup>, ao disseminar o valor de troca (sobre o valor de uso) através do incentivo ao consumo. Isso pressupõe a existência de uma relação intrínseca entre os modos de vida de uma sociedade, ainda que aparentemente independentes de qualquer questão econômica, e as relações de consumo no/do espaço, o que é denominado por Lefebvre como *sociedade burocrática do consumo dirigido*<sup>258</sup>: a vida regida pelas ideologias da propriedade, da racionalidade, do Estado e da publicidade.

A proposta de Lefebvre, mais do que desvendar sociologicamente a vida cotidiana e sua contribuição para a compreensão de determinada realidade, é propor uma *crítica* do cotidiano, como evidenciado pelo título de sua trilogia *Critique de la vie quotidienne*. Mas por que a escolha por um caminho crítico? A resposta retoma a provocação de Debord apresentada na epígrafe do início desta seção, a de que o estudo da vida cotidiana só deve ser realizado

.....  
<sup>253</sup> LEFEBVRE, 1991, p. 6.

<sup>254</sup> DEBORD, 2003, p. 145.

<sup>255</sup> LEFEBVRE, 1991, p. 13.

<sup>256</sup> MONTE-MÓR, 2006, p. 4.

<sup>257</sup> AMARAL, 2015, p. 489.

<sup>258</sup> LEFEBVRE, 1991, p. 77-119.

com o intuito de se propor uma transformação das relações que lhe são caras. A crítica da vida cotidiana se relaciona com a compreensão de que o tempo cotidiano, se por um lado é o que dá conta das relações espontâneas, referentes ao espaço vivido, por outro, é o que rege as trocas e o consumo na dimensão social.

Sendo o tempo cotidiano o tempo do consumo e da *repetição*, ele torna-se também o tempo da *alienação*, da repetição enfadonha das atividades do dia a dia – despreziosa, mas também despolitizada. Isto ocorre em razão das diversas demandas do mundo especializado e da predominância de uma raridade na dimensão do tempo vivido: uma “raridade do tempo livre e raridade dos possíveis modos de utilizar esse tempo livre”<sup>259</sup>, assim como afirma Debord. Monte-Mór ainda relaciona essa alienação à lógica impessoal própria ao capitalismo:

Isso se articula com a questão do capitalismo, na medida em que o capital é um modo de relações sociais impessoalizado, com uma lógica que não está presa na dimensão humana, nas necessidades, nos acontecimentos ou no acaso. [...] A crítica do cotidiano, esse processo de desalienação, é na verdade uma crítica da prática pessoal, dos valores internos do agente, mas também necessariamente uma crítica da estrutura, porque [...] criticar o cotidiano é criticar o que lhe é externo. O cotidiano não existe sem o mundo especializado, não existe em si mesmo.<sup>260</sup>

Dizer que o cotidiano não existe em si mesmo significa entender que o cotidiano não trata de uma dimensão paralela, *romantizada* da realidade. Não é a vida que está sempre para além, nas “classes não sociológicas da população”<sup>261</sup>, assim como critica Debord em relação às abordagens sociológicas que colocam-na como condição das “populações primitivas” que, “por não terem acesso às atividades especializadas, só têm a vida cotidiana para viver”. Criticar o cotidiano e compreender sua situação de alienação significa questionar a lógica utilitária dos especialistas que impõe especializações e externalidades ao espaço – através do planejamento urbano, por exemplo – que negam as práticas cotidianas como possibilidade de transformação efetiva da realidade social.

\*\*\*

No âmbito da crítica da vida cotidiana, a rua adquire um papel importante por razões distintas. Sendo o cotidiano a dimensão das relações no espaço vivido e a rua o espaço do encontro e do reconhecimento do outro, a rua vira, então, um dos locais preponderantes da produção da vida cotidiana – junto aos locais da moradia e do trabalho. Por outro lado, é possível

<sup>259</sup> DEBORD, 2003, p. 145.

<sup>260</sup> MONTE-MÓR, 2006, p. 5.

<sup>261</sup> DEBORD, 2003, p. 144, grifos do autor.

enxergarmos esta mesma relação, entre rua e cotidiano, quando pensamos no automóvel (e na sua dominação sobre o espaço das ruas) como símbolo do consumo no/do espaço das ruas – o Objeto-Rei, como o denomina Lefebvre<sup>262</sup>. Segundo o autor, “não é a sociedade que o Automóvel conquista e ‘estrutura’, é o *cotidiano*. [...] O cotidiano, em larga proporção hoje em dia, é o ruído dos motores, seu uso ‘racional’, as exigências da produção e da distribuição dos carros”<sup>263</sup>.

Em *A revolução urbana*, o significado da rua para Lefebvre<sup>264</sup> é apresentado por duas perspectivas distintas: uma “a favor da rua” e outra “contra a rua”<sup>265</sup>, o que coincide, de certa maneira, com a dupla dimensão da vida cotidiana apresentada anteriormente. Na visão a favor, o autor destaca seu papel fundamental como lugar do encontro e da apropriação na dimensão do espaço vivido, favorecendo o uso e o valor de uso. Para ele, é na rua – e pela rua – que “um grupo (a própria cidade) se manifesta, aparece, apropria-se dos lugares, realiza um tempo-espaço apropriado”<sup>266</sup>. Essa apropriação dos lugares nos permite vislumbrar possibilidades do uso e do valor de uso sendo dominantes em relação à troca e ao valor de troca do espaço.

Partilhando das ideias de Jane Jacobs apresentadas na seção anterior – e fazendo, inclusive, uma menção ao seu trabalho – Lefebvre explicita também sua crítica em relação ao urbanismo de Le Corbusier, afirmando que a “desordem” das ruas, o “mal” duramente combatido pelos modernistas, é exatamente o que faz delas lugares vivos. O acontecimento revolucionário movido por essa desordem – que tem na rua o ambiente mais propício para se efetivar – engendra uma nova ordem: a do debate e do reconhecimento das diferenças. Neste sentido, Lefebvre finaliza seus argumentos “a favor” com uma série de perguntas retóricas – ansiando por respostas positivas – que se relacionam com o potencial insurgente da rua: o “espaço urbano da rua não é o lugar da palavra, o lugar da troca pelas palavras e signos, assim como pelas coisas? Não é o lugar privilegiado no qual se escreve a palavra? Onde ela pôde tornar-se ‘selvagem’ e inscrever-se nos muros, escapando das prescrições e instituições?”<sup>267</sup>.

Mas a cidade em sua configuração atual é cada vez mais determinante em nos distanciar do espaço público das ruas e, como consequência, nos separar do encontro com o outro. Segundo Monte-Mór, “a vida, no sentido social e humano mais intenso, está cada vez mais ausente. [...]

.....

<sup>262</sup> LEFEBVRE, 1991, p. 110.

<sup>263</sup> LEFEBVRE, 1991, p. 111, grifos do autor.

<sup>264</sup> LEFEBVRE, 2002, p. 29-31.

<sup>265</sup> É importante frisar que a confrontação “a favor” e “contra” configura apenas um exercício de dialética feito pelo autor, na pretensão de demonstrar as complexidades do que ele chama de “fase crítica” da problemática urbana – momento no qual nos encontramos, segundo ele – e não necessariamente militar por quaisquer um dos lados. Ver: LEFEBVRE, 2002, p. 29.

<sup>266</sup> LEFEBVRE, 2002, p. 30.

<sup>267</sup> LEFEBVRE, 2002, p. 30.

Ela é privada da realização de si mesma, como possibilidade de viver criticamente a totalidade do cotidiano, e privada, na maioria das vezes, de fazer pessoalmente sua própria história”<sup>268</sup>.

É na impossibilidade de realização da própria vida na cidade que se baseia a crítica de Lefebvre “contra a rua”. O autor não adere a uma ideia de oposição como o faz, por exemplo, Le Corbusier, mas, ao contrário, busca evidenciar como a vida na rua reproduz as contradições inerentes ao cotidiano – o que deve ser compreendido para, então, ser modificado. Neste sentido, ela é também expressão da homogeneização e da normatização dos acontecimentos do dia a dia.

A rua é transformada então em espaço-mercadoria e espaço-espetáculo, como fruto das ações cotidianas movidas pelo valor de troca e pelo consumo. Por essa mudança de perspectiva, ela deixa de ser um espaço de construção coletiva de significados para se tornar um espaço da constituição de individualidades (e não subjetividades), na qual as diferenças entre as pessoas são apenas diferenças de status e de capacidade de consumo. Seguindo sua argumentação, Lefebvre diz:

Lugar de encontro? Talvez, mas quais encontros? Superficiais. Na rua, caminha-se lado a lado, não se encontra. É o “se” que prevalece. A rua não permite a constituição de um grupo, de um “sujeito”, mas se povoa de um amontoado de seres em busca. De quê? O mundo da mercadoria desenvolve-se na rua. A mercadoria que não pôde confinar-se nos lugares especializados, os mercados (praças, ...), invadiu a cidade inteira. [...] A rua? Uma vitrina, um desfile entre as lojas. A mercadoria, tornada espetáculo (provocante, atraente), transforma as pessoas em espetáculo umas para as outras. Nela, mais que noutros lugares, a troca e o valor de troca prevalecem sobre o uso, até reduzi-lo a um resíduo.<sup>269</sup>

A rua continua sendo um elemento importante à sociedade urbana, mas que, na situação atual, ganha diferentes sentidos ao refletir as ações da *sociedade burocrática do consumo dirigido*. Assim, a rua submete o tempo que resta além do trabalho aos mesmos sistemas que o regula: os do rendimento e do lucro. O tempo cotidiano passa a ser administrado e valorizado pelas diferentes condições de deslocamento pela cidade – nas quais o carro é imperativo – e a rua passa a representar apenas o espaço da transição obrigatória entre os lazeres pré-programados e a habitação como função, como consumo. A rua reduz-se então, como diz Lefebvre, à função única de passagem:

A *passagem* na rua, espaço de comunicação, é a uma só vez *obrigatória e reprimida*. Em caso de ameaça, a primeira imposição do poder é a interdição à permanência e à reunião na rua. Se a rua pôde ter esse sentido, o encontro, ela o perdeu, e não pôde senão perdê-lo, convertendo-se numa redução indispensável à

.....  
<sup>268</sup> MONTE-MÓR, 2006, p. 6.

<sup>269</sup> LEFEBVRE, 2002, p. 30-31.

passagem solitária, cindindo-se em lugar de passagem de pedestres (encurralados) e de automóveis (privilegiados).<sup>270</sup>

No sentido oposto ao seu caráter de espaço das insurgências, a rua organiza-se a partir de uma ordem burocratizada e planificada, tornando-se local privilegiado da repressão e da coação – desde o âmbito da vida familiar às manifestações organizadas em ampla escala. Segundo Ana Fani Carlos<sup>271</sup>, esta regulação ocorre através de estratégias do Estado impostas de maneira clara ou implícita, como quando são reprimidas reuniões de pessoas em espaços públicos. Um exemplo desse tipo de coação clara e direta foi a proibição da realização de manifestações nas vias públicas em Minas Gerais durante a Copa das Confederações, em junho de 2013<sup>272</sup>, no contexto das chamadas Jornadas de Junho<sup>273</sup> – proibição esta que, tendo sido desobedecida, gerou intensa repressão policial. Em relação às ações implícitas de coação ao uso das ruas podemos citar a Lei nº 13.260/16, popularmente denominada “lei de terrorismo”, que, ao tipificar como terrorismo determinados comportamentos comuns em manifestações (ainda estas sejam pacíficas), abre brechas para a criminalização das mesmas<sup>274</sup> e, conseqüentemente, reprime sua realização.

A rua adquire ainda sentido de vitrine, no qual tanto o espaço quanto a vida são as mercadorias expostas. A própria rua também é mercadoria, na medida em que a primazia pelos valores estéticos dissimula a realidade e almeja apenas uma elevação de status e a valorização financeira do espaço próximo. Lefebvre chama isto de “colonização do espaço urbano, que se efetua na rua pela imagem, pela publicidade, pelo espetáculo dos objetos: pelo ‘sistema dos objetos’ tornados símbolos e espetáculo”<sup>275</sup>. O que pode ser percebido em alguns processos de modernização e requalificação de áreas antigas, os chamados *retrofit* urbanos, que, apesar de munidos de *boas intenções*, ocasionalmente estimulam situações de gentrificação. Em alguns casos, o processo de cenarização e espetacularização do espaço transformado em mercadoria é tão óbvio – como no Pelourinho soteropolitano, por exemplo – que a apropriação do espaço com o sentido de uso torna-se caricata.

.....

<sup>270</sup> LEFEBVRE, 2002, p. 31.

<sup>271</sup> CARLOS, 2007, p. 56.

<sup>272</sup> CHEREM, Carlos Eduardo. Manifestações estão proibidas nos 853 municípios mineiros durante a Copa das Confederações. *Portal Uol* [online], Belo Horizonte, 14 jun. 2013.

<sup>273</sup> As chamadas Jornadas de Junho foram manifestações populares espontâneas – no sentido de que não foram convocadas por nenhuma instituição, partido ou organização em particular – caracterizadas por uma intensa ocupação das ruas dos principais centros urbanos do país, clamantes por questões diversas. Sua complexidade não permite que sejam devidamente abarcadas neste espaço, mas sugere-se como leitura a respeito de seus efeitos o relatório *As ruas sob ataque*, organizado pela ONG de direitos humanos Artigo 19 (2015).

<sup>274</sup> ALESSI, Gil. Lei de terrorismo, aprovada no Senado, fragiliza protestos no Brasil. *El País* [online], São Paulo, 31 out. 2015.

<sup>275</sup> LEFEBVRE, 2002, p. 31.



O espaço das ruas subordinado ao mundo das mercadorias tem seu sentido empobrecido ao se apresentar como lugar dos gestos repetitivos, da uniformidade e da homogeneidade, como lugar de abolição das diferenças. Há uma tendência em pensar a produção da vida cotidiana restrita apenas à “produção de bens para a satisfação de necessidades materiais”, como morar, vestir, comer e trabalhar. No entanto, como diz Ana Fani Carlos<sup>276</sup>, ela deve ser mais do que isso: a rua como espaço de produção do cotidiano trata da produção da humanidade do próprio homem.

\*\*\*

A desalienação da vida cotidiana, assim como da rua (espaço da produção do cotidiano), é um dos caminhos propostos por Lefebvre em direção ao espaço diferencial – o espaço da celebração das diferenças. A revolução urbana se respalda em mudanças que extrapolam a dimensão física (estrutural) do espaço – destoando da tendência de se creditar ao Estado todo o ônus da transformação urbana. O urbano se consolida, então, através de uma mudança do pensamento social ou, dizendo de outra maneira, através de uma mudança na prática cotidiana.

Não há uma menção esclarecida sobre isso, mas Lefebvre parece fazer uma distinção, em alguns momentos, entre as noções de cotidiano (*vie quotidienne*) e cotidianidade (*quotidienneté*). Ao cotidiano, a dimensão alienante-alienada da vida, opõe-se a ideia da cotidianidade, ou o potencial presente nas ações do dia a dia em se tornarem revolucionárias. Em *Critique de la vie quotidienne*, o autor diz que a rua é justamente a representação da *cotidianidade* e, assim, “torna-se, por uma surpreendente transformação, o reflexo das coisas que ela liga, mais viva que as coisas, [...] o microscópio da vida moderna. Aquilo que se esconde, ela arranca da obscuridade. Ela torna público”<sup>277</sup>.

O potencial transformador do cotidiano aparece como pressuposto da crítica lefebvriana e, também – conforme relação mencionada anteriormente entre o autor e Guy Debord –, em propostas de apropriação do espaço como as da Internacional Situacionista<sup>278</sup>. O encontro entre Debord e Lefebvre – o situacionismo e a teoria social do espaço – é responsável pelas semelhanças entre algumas de suas ideias, como a consideração do cotidiano como *locus* potencial para a criação de um contexto revolucionário. Segundo Paola Berenstein Jacques, ambos autores compartilham

.....

<sup>276</sup> CARLOS, 2007, p. 54-55.

<sup>277</sup> LEFEBVRE, 1961, p. 309 apud CARLOS, 2007, p. 54. Tradução da autora.

<sup>278</sup> Paola Jacques define a Internacional Situacionista como um grupo de artistas, pensadores e ativistas, encabeçado por Guy Debord, que “lutava contra o espetáculo, a cultura espetacular e a espetacularização em geral, ou seja, contra a não-participação ativa dos indivíduos em todos os campos da vida social, principalmente no da cultura. O interesse dos situacionistas pelas questões urbanas foi uma consequência da importância dada por estes ao meio urbano como terreno de ação, de produção de novas formas de intervenção e de luta contra a monotonia, ou ausência da paixão, da vida cotidiana moderna” (JACQUES, 2003, p. 13).

a noção de que o cotidiano “é a fronteira onde nasce a alienação, mas onde também pode crescer a participação; assim como o lazer seria o tempo livre para o prazer e não para a alienação, [e que] o lazer poderia tornar-se ativo e criativo”<sup>279</sup>. Os situacionistas, ao contrário dos arquitetos modernistas que enxergavam a arquitetura e o urbanismo como possíveis catalisadores de grandes mudanças sociais, estavam certos de que a sociedade é que deveria mudar a arquitetura e a vida na cidade. Com o intuito de provocar a revolução, eles pretendiam, assim como nos explica a autora, “usar a arquitetura e o ambiente urbano em geral para induzir à participação, para contribuir nessa revolução da vida cotidiana contra a alienação e a passividade da sociedade”<sup>280</sup>.

Neste sentido, o cotidiano pode ser mais que o fastidioso fluir de dias iguais, pois é na repetição que pode surgir a essência do imaginário e da criação. É importante dizer que não há necessariamente uma relação direta entre a repetição e a criação, mas que existem brechas para o surgimento de um mundo prático e sensível a partir das mudanças dos gestos cotidianos. A rua pode ter um papel preponderante neste processo, quando permite o surgimento do imprevisto e do espontâneo. Ana Fani Carlos faz alusão às ocasiões de sua utilização enquanto evento e enquanto festa para mostrar que, nestes momentos, houve apropriação com alteração de seu sentido:

O cheio das ruas e avenidas – dado pelas manifestações – mudava de conteúdo, não era o movimento imposto pelo tempo do trabalho/do consumo; era um outro tempo que se impunha decorrente de um outro uso dos espaços públicos. Era o uso – imposto pelo corpo – que marca a expressão da opinião e da determinação públicas; o uso para a contestação. A multidão improvisa e ao se apropriar da rua, enquanto lugar da apropriação – seja para manifestar-se politicamente, seja para a festa ou pela vitória de um campeonato de futebol, ou para participar de uma corrida ciclística, um jogo de futebol de várzea, uma procissão religiosa ou mesmo um comício ou show – em todas elas, muda o sentido da rua.<sup>281</sup>

Ao final de *A vida cotidiana no mundo moderno*, Lefebvre defende “que o cotidiano se torne obra! Que toda técnica esteja a serviço dessa transformação do cotidiano!”<sup>282</sup> Por obra, o autor não se refere necessariamente a um objeto de arte, mas a “uma atividade que se concebe, que reproduz suas próprias condições, que se apropria dessas condições e de sua natureza (corpo, desejo, tempo, espaço), que se torna a *sua obra*”. Marcelo Amaral acredita que não é por acaso que encontramos, nesse ponto da obra de Lefebvre, o estabelecimento de uma relação entre a tríade espaço-tempo-corpo (associada ao desejo) e o processo de *apropriação* do cotidiano na medida em que ele se torna obra<sup>283</sup>. O autor ressalta também um trecho ao final de *A produção*

.....

<sup>279</sup> JACQUES, 2003, p. 22-23.

<sup>280</sup> JACQUES, 2003, p. 20.

<sup>281</sup> CARLOS, 2007, p. 59.

<sup>282</sup> LEFEBVRE, 1991, p. 214-215.

<sup>283</sup> AMARAL, 2015, p. 489-490.

*do espaço* no qual uma ideia similar se repete, quando Lefebvre sugere que a superação dos limites entre a obra (valor de uso) e o produto (valor de troca) advém de uma transformação da sociedade e de seu espaço, pela confrontação e pela *apropriação*, que tende a:

ultrapassar as separações e dissociações, notadamente entre a obra (única; objeto portando a marca de um “sujeito”, o criador, o artista, e de um momento que não voltará mais) e o produto (repetido, resultado dos gestos repetitivos, portanto reproduzível, levando ao limite a reprodução automática das relações sociais.<sup>284</sup>

A superação das contradições do espaço em direção ao espaço diferencial se relaciona, então, com as condições de criação de obras e de apropriação do espaço cotidiano. A noção de apropriação (como valor de uso) torna-se, neste sentido, primordial para a discussão proposta por esta dissertação. Apresentamos, no próximo capítulo, algumas formas de apropriação do espaço vivido como possibilidade de manifestação do direito à cidade – extrapolando, ainda que infimamente, o utopismo que enreda as discussões baseadas nos estudos lefebvrianos. Temos como pano de fundo a concepção proposta pelo autor em *O direito à cidade*, na qual deve-se garantir o “direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar”<sup>285</sup>. Assim, estão implicados no direito à cidade “o direito à *obra* (à atividade participante) e o direito à *apropriação* (bem distinto do direito à propriedade)”.

.....

<sup>284</sup> LEFEBVRE, 2000, p. 485. Apud AMARAL, 2015, p. 490. Tradução do autor.

<sup>285</sup> LEFEBVRE, 2010, p. 134, grifos do autor.

### 3.3. “Na rua se tornam claras as formas de apropriação do lugar e da cidade”

No texto *Olhar no olho do outro*, a respeito da rua como local primordial para o reconhecimento do *outro* como um semelhante, Maria Rita Kehl diz que “o homem que muda de endereço percebe que não morava na cidade: morava em uma pequena parte dela”<sup>286</sup>. Esta constatação – com ares de provocação – leva a um questionamento sobre o que determina as diferenças e as particularidades entre as distintas partes da cidade, responsáveis por suscitar sensações ora de estranhamento, ora de reconhecimento profundo e identificação. A afirmação de Kehl se relaciona com a nossa incapacidade de vivenciar a cidade por inteiro, o que se encontra fora do nosso espaço vivido. Neste sentido, a maneira como cada um produz seu espaço passa também pelos processos de significação estabelecidos com o espaço ao redor e com as pessoas que ali vivem.

Como sugere o título desta seção (um excerto do texto de Ana Fani Carlos<sup>287</sup>), recorreremos à discussão da categoria de análise do *lugar* para depois explorar, no próximo capítulo, possibilidades de apropriação do espaço da rua que indiquem sentidos de lugar. Não se trata de uma busca por *um* sentido de lugar definitivo de determinado espaço – em relação ao bairro da Lagoinha, no presente caso. Não estamos à procura (idealizada) dos sinais de que paira sobre o bairro um senso comunitário coerente e homogêneo que agrupa e rege os moradores em uníssono. Essa busca, que “interpreta-se como sendo, em parte, uma resposta ao desejo de fixidez e de segurança da identidade em meio a todo esse movimento e mudança”<sup>288</sup>, Doreen Massey adverte como sendo *reacionária*, “uma forma de escapismo romantizado da atividade real do mundo”.

Uma noção reacionária do lugar implica a sustentação de posturas xenófobas e autoritárias como justificativa de preservação da identidade de um certo grupo, colocando o restante do mundo em posição de ameaça. Esta concepção acarreta problemas em vários

.....  
<sup>286</sup> KEHL, 2015, p. 24.

<sup>287</sup> CARLOS, 2007, p. 51.

<sup>288</sup> MASSEY, Doreen. Um sentido global do lugar. Tradução Pedro Maia Soares. In: ARANTES, A. A. (Org.) *O espaço da diferença*. Campinas: Papirus, 2000, p. 181.

sentidos, de acordo com Massey, como a “ideia de que os lugares têm identidades singulares e essenciais”<sup>289</sup>, incontestáveis. Outra ideia a ser problematizada é a de que “essa identidade do lugar – o sentido do lugar – se constrói a partir de uma história introvertida, voltada para dentro, baseada na sondagem do passado e à procura de origens internalizadas”<sup>290</sup>. Um problema em particular desta concepção é que ela faz surgir a necessidade de uma delimitação de fronteiras sociais e espaciais. Seguindo por esse caminho, o lugar cumpriria apenas a função de respaldar e acentuar as diferenças (não com um sentido de diversidade, mas de aversão) entre o que está dentro e o que está fora, o “nós” e o “eles”.

Propomos uma breve discussão sobre essa *categoria da existência*, como a designa Milton Santos, por concebermos que os sentidos do lugar remetem a uma dimensão importante da nossa experiência cotidiana no espaço vivido: a dimensão da identificação, da constituição de significados. Consideramos que a observação do espaço através do recorte do lugar nos proporciona elementos singulares que nos escapariam partindo-se de uma abordagem restrita ao sistema econômico, por exemplo. Segundo Massey<sup>291</sup>, não podemos ignorar que outros fatores também influenciam (e diferenciam) a experiência de cada um no espaço, como a raça e o gênero.

Impõe-se como imperativo, conforme diz Milton Santos<sup>292</sup>, que ao revisitarmos o lugar, no contexto atual, busquemos para ele novos significados. O autor sugere um caminho que explora as possibilidades dadas pela relação entre o lugar e o cotidiano. Esta é uma concepção defendida também por Ana Fani Carlos, no decorrer de sua obra *O lugar no/do mundo*, e mencionada por Monte-Mór<sup>293</sup>, que faz uma alusão direta ao lugar como uma das formas de organização do espaço vivido. Por essa concepção, continua Milton Santos, o lugar torna-se o “tratamento geográfico do mundo vivido que leva em conta [...] os objetos, as ações, a técnica, o tempo”<sup>294</sup>.

O lugar e sua relação com o cotidiano abrem perspectivas para “se pensar o viver e o habitar, o uso e o consumo, os processos de apropriação do espaço”<sup>295</sup>, como afirma Ana Fani Carlos. Por essa articulação, é possível perceber a fragmentação do mundo na dimensão do espaço, do indivíduo e da cultura. O lugar é produzido, então, no movimento contraditório entre “o mundial que se anuncia e a especificidade histórica do particular, [...] enquanto especificidade concreta, enquanto momento”<sup>296</sup>.

.....

<sup>289</sup> MASSEY, 2000, p. 182.

<sup>290</sup> MASSEY, 2000, p. 182.

<sup>291</sup> MASSEY, 2000, p. 178.

<sup>292</sup> SANTOS, 2012, p. 315.

<sup>293</sup> MONTE-MÓR, 2006, p. 10.

<sup>294</sup> SANTOS, 2012, p. 315.

<sup>295</sup> CARLOS, 2007, p. 14.

<sup>296</sup> CARLOS, 2007, p. 14.



A percepção do mundo pelo homem passa também pela dimensão corporal, pois é através do corpo e dos sentidos que ele constrói e se apropria do espaço e do mundo. O lugar representa, então, essa porção do espaço apropriável para a vida através do corpo: o bairro, a praça, a rua. Segundo Milton Santos, a globalização nos faz redescobrir, de certa maneira, a corporeidade, a percepção do mundo através do corpo. Isto porque, conforme explica o autor, “a fluidez, a vertigem da velocidade, a frequência dos deslocamentos e a banalidade do movimento e das alusões a lugares e a coisas distantes, revelam, por contraste [...] o corpo como uma certeza materialmente sensível, diante de um universo difícil de apreender”<sup>297</sup>. Dessa forma, cada lugar é, a sua maneira, o indivíduo e o mundo, ao mesmo tempo que é um intermédio entre o corporal (local) e o virtual (global).

Doreen Massey<sup>298</sup> sugere que a ampliação do sentido do lugar passe também pela compreensão da necessidade de uma diferenciação social da chamada compressão espaço-tempo – o termo usado para designar a sensação de aparente aceleração do tempo e diminuição do espaço decorrente dos movimentos globalizantes. Isto significa entender que a maior mobilidade incentivada pelo desenvolvimento dos meios de transporte e de comunicação, assim como o consumo e a disponibilidades de produtos vindos de todas as partes do mundo, tem um custo (financeiro, social, ambiental) que pode significar o aprisionamento de alguém em uma noção distinta de compressão espaço-tempo. Em relação aos deslocamentos na cidade, por exemplo, a escolha por um veículo individual e privado pode significar, indiretamente, a diminuição de possíveis investimentos no transporte público e o aumento dos problemas de trânsito.

Milton Santos relaciona a mobilidade como prerrogativa à vida nas cidades a um processo de *desterritorialização*:

Hoje, a mobilidade se tornou praticamente uma regra. O movimento se sobrepõe ao repouso. A circulação é mais criadora que a produção. Os homens mudam de lugar, como turistas ou como imigrantes. Mas também os produtos, as mercadorias, as imagens, as ideias. Tudo voa. Daí a ideia de *desterritorialização*.<sup>299</sup>

A ânsia da mobilidade e a desterritorialização são processos passíveis de uma aproximação com a crítica do cotidiano. Isso porque, segundo Santos<sup>300</sup>, há uma tendência de alienação do espaço quando nos defrontamos com espaços com os quais não nos identificamos, espaços cuja história desconhecemos. Neste sentido, a rua se evidencia como uma manifestação possível da apropriação como lugar na medida em que é através dela que “se afloram as diferenças

.....  
<sup>297</sup> SANTOS, 2012, p. 313-314.

<sup>298</sup> MASSEY, 2000, p. 179.

<sup>299</sup> SANTOS, 2012, p. 327.

<sup>300</sup> SANTOS, 2012, p. 328.

e as contradições que permeiam a vida cotidiana, bem como as tendências de homogeneização e normatização impostas pelas estratégias do poder que subordinam o social”<sup>301</sup>.

No mais, podemos observar o lugar em sua relação com a cotidianidade, através das relações sociais no espaço público da rua, a partir da ideia de que ele representa significados múltiplos – e não únicos –, como sugere Massey. Ora, “se se reconhece que as pessoas têm identidades múltiplas, pode-se dizer a mesma coisa dos lugares”<sup>302</sup>. Essa multiplicidade, ou “constelação particular de relações sociais, que se encontram e se entrelaçam num local particular”, é o que confere ao lugar a vocação para a contestação e para o conflito (no sentido de reconhecimento da diferença e do outro), e não da homogeneidade. Cada lugar deve ser visto como um ponto particular, único, dessa constelação de relações. Trata-se, portanto, “de um lugar de encontro. Assim, em vez de pensar os lugares como áreas com fronteiras ao redor, pode-se imaginá-los como momentos articulados em redes de relações e entendimentos sociais”, completa Massey.

Dessa maneira, os sentidos do lugar surgem do encontro na rua; e as identidades múltiplas, surgem da diversidade e do conflito. Podemos considerar então, seguindo a argumentação da autora, que o sentido de lugar não é estático, não necessita de fronteiras delimitadas e não proclama identidades únicas ou especiais. Essas constatações não diminuem sua importância, mas, ao contrário, conferem ao lugar certas singularidades:

A especificidade de um lugar é continuamente reproduzida, mas não é uma especificidade resultante de uma história longa, internalizada. Há várias fontes dessa especificidade – da singularidade do lugar. Há o fato de que as relações sociais mais amplas, nas quais o lugar se encaixa, são também geograficamente diferenciadas. A globalização (na economia, na cultura ou em qualquer outra coisa) não acarreta simplesmente a homogeneização. Ao contrário, a globalização das relações sociais é uma outra fonte (da reprodução) do desenvolvimento geográfico desigual e, assim, da singularidade do lugar. Há a especificidade do lugar que deriva do fato de que cada lugar é o centro de uma mistura distinta das relações sociais mais amplas com as mais locais. Há o fato de que essa mesma mistura em um lugar pode produzir efeitos que poderiam não ocorrer de outra maneira.<sup>303</sup>

O que Massey parece dizer é que o lugar adquire sua especificidade não somente porque percorre uma trajetória histórica particular, como tende-se a acreditar quando relacionamos o lugar a um rebatimento direto da memória local. Todas essas relações sociais adquirem uma diferenciação a mais na medida em que interagem com a história e com um contexto geográfico maior, como um “produto de camadas superpostas de diferentes conjuntos de ligações tanto locais

.....

<sup>301</sup> CARLOS, 2007, p. 51-52.

<sup>302</sup> MASSEY, 2000, p. 184.

<sup>303</sup> MASSEY, 2000, p. 184.

quanto com o mundo mais amplo”<sup>304</sup>. Este sentido do lugar só pode ser construído por meio da articulação desse lugar com outros lugares, com o mundo. Dessa maneira, a autora clama por um sentido global do local, por uma consciência global do lugar.

.....

<sup>304</sup> MASSEY, 2000, p. 184-185.

The background of the page is a light orange color with a fine grid pattern. Overlaid on this grid is a topographic map with black contour lines of varying thickness and spacing, representing terrain elevation. The map covers most of the page, with the text centered over a relatively flat area.

**4**  
**o espaço vivido**

#### 4.1. A Lagoinha na Avenida Presidente Antônio Carlos: apropriação como lugar

Apesar do *espaço abstrato* inerente às intervenções do planejamento urbano na Avenida Antônio Carlos, a Lagoinha se desenvolve e resiste como local de grande importância simbólica para a história de Belo Horizonte. Não só em relação à história oficial, a dos grandes acontecimentos, mas também quanto à “história real” estabelecida por meio do vivido, como diz José de Souza Martins<sup>305</sup>, a essência da história da práxis. Por isso, o bairro amiúde desperta interesses e questionamentos nos que, de alguma forma, convivem com a sua presença. Seja por estar localizado em um dos cruzamentos (o Complexo Viário) mais importantes e movimentados da cidade; por emoldurar o acesso ao Centro, para aqueles que nele chegam a partir da Avenida Antônio Carlos; pela recordação de algum familiar ou conhecido que ali viveu (ou ainda vive); pela estranheza ou indignação causadas por suas edificações envelhecidas; ou mesmo pela lembrança de algum de seus símbolos: a boemia, a religiosidade, os sambas, o carnaval, o copo Lagoinha, os clubes de futebol...

O fato é que a Lagoinha invariavelmente inspira a realização de pesquisas (incluindo esta), projetos de revitalização e de intervenção urbana, intervenções artísticas, filmes, ensaios literários e fotográficos. Mas o que existe de especial neste bairro e por que ele vem tão facilmente à memória quando pensamos na história de Belo Horizonte? Por que ele se destaca em meio à paisagem urbana, quando nos dedicamos a observar a cidade? E por que ele parece ter tido um desenvolvimento e um destino tão diferentes em relação aos seus vizinhos?

Parte das respostas a essas perguntas se deve às características de sua ocupação. Com um crescimento impulsionado por operários, forasteiros e famílias de imigrantes italianos, seus espaços foram forjados entre a informalidade e a tradição desde o princípio da construção da capital, engendrando um cenário de diversidades sociais e culturais. Além disso, as intervenções operadas em seu espaço físico descritas previamente, assim como as tentativas do poder municipal

.....  
<sup>305</sup> MARTINS, 2008, p. 125.



e das instituições de patrimônio histórico em criar uma legislação protetora para o bairro<sup>306</sup>, desmotivaram o mercado a enxergar ali uma área potencial para renovação e investimentos imobiliários – o que permitiu a permanência de parte de sua arquitetura histórica, ainda que em profundo estado de degradação.

Mas o que faz o bairro ser singular na historiografia belo-horizontina, acima de tudo, são as relações sociais que se construíram a partir dos seus espaços, os modos de vida de sua população. Assim como ocorreu com o bairro estudado por Carlos Nelson Ferreira dos Santos, o Catumbi (no Rio de Janeiro), criaram-se na Lagoinha “ordens próprias que ultrapassam as ordens simplistas e abstratas dos planejadores”<sup>307</sup>. Essas ordens, nascidas no próprio bairro, orientaram a apropriação dos seus espaços voltada para o uso, permitindo o surgimento de sentidos múltiplos de lugar.

As relações na Lagoinha motivaram a produção de uma vasta literatura sobre o bairro, principalmente produções científicas pelos vieses da arquitetura, da geografia, da história e das ciências sociais. Na década de 1990 o bairro aparece como um objeto de pesquisa bastante recorrente, provavelmente porque começaram a se sentir, mais drasticamente, os efeitos da construção do complexo de viadutos. Aurora Pedersoli<sup>308</sup>, residente da Lagoinha a leste da Avenida Antônio Carlos, se propõe a compreender as origens do preconceito enfrentado por seus moradores ao serem associados aos seus estigmas – o que causa uma auto-segregação da parte leste em relação à porção oeste do bairro. Jurema Rugani<sup>309</sup>, Heloisa Machado e Maria de Lourdes Pereira<sup>310</sup>, Fernanda de Moraes e Maurício Goulart<sup>311</sup>, todos participantes da produção do Inventário do Patrimônio Urbano e Cultural (IPUC-Lagoinha) ou do Projeto Lagoinha, apresentam e discutem criticamente a reabilitação integrada como uma solução de recuperação dos seus espaços físico, social, histórico e cultural, através de propostas de intervenções interdisciplinares. O artigo de Celina Borges Lemos<sup>312</sup> – ela também uma consultora do Projeto Lagoinha –, parte

.....

<sup>306</sup> Em relação a essa legislação protetora, citamos a criação da ADE Lagoinha e a realização do IPUC-Lagoinha, mencionados anteriormente. Somente seis edificações são tombadas no bairro, mas há um estudo da Fundação Municipal de Cultura em andamento para um tombamento em conjunto de edificações da Lagoinha e do Bonfim. Ver: MUZZI, 2015.

<sup>307</sup> FERREIRA DOS SANTOS; VOGEL, 1985, p. 12.

<sup>308</sup> PEDERSOLI, Aurora. *Uma conceituação de recuperação urbana para o bairro da Lagoinha*. 1992. Monografia (Especialização em Urbanismo) – EA-UFGM, Belo Horizonte, 1992.

<sup>309</sup> RUGANI, Jurema Marteleto. *Reabilitação de áreas urbanas em processo de deterioração: uma reflexão sobre o projeto Lagoinha*. 1996. Monografia (Especialização em Urbanismo) – EA-UFGM, Belo Horizonte, 1996.

<sup>310</sup> MACHADO, Heloisa Guaracy; PEREIRA, Maria de Lourdes Dolabela. A recuperação da Lagoinha dentro de uma nova concepção política urbana. *Cadernos de História*, Belo Horizonte, MG, v. 2, n. 3, p. 29-35, out. 1997.

<sup>311</sup> MORAES, Fernanda Borges de; GOULART, Mauricio Guimarães. As dinâmicas da reabilitação urbana: impactos do projeto Lagoinha. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo*, Belo Horizonte, v. 9, n. 10, p. 51-71, dez. 2002.

<sup>312</sup> LEMOS, Celina Borges. A Lagoinha e suas imagens: a refiguração do seu presente. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo*, Belo Horizonte, n. 4, p. 121-160, maio 1996.

de uma perspectiva urbanística para discutir a constituição dos seus valores simbólicos e a sua estruturação espacial. Já a dissertação de Cláudia Gonzaga<sup>313</sup>, por meio de uma abordagem próxima a de Pedersoli, discorre sobre as transformações do seu espaço e problematiza (sem deixar muito clara sua posição) a condição do bairro de predestinação à estagnação ou, em suas palavras, a condição de espaço *natimorto*.

A partir dos anos 2000, com a dissolução das atividades relacionadas ao Projeto Lagoinha, as pesquisas voltam-se menos para as questões de preservação e revitalização do patrimônio arquitetônico, e mais para os rebatimentos sociais das mudanças ocorridas no decorrer da história do bairro. Maria Lúcia Carneiro<sup>314</sup>, por meio de uma pesquisa de campo envolvendo entrevistas estruturadas, demonstra quantitativa e qualitativamente a profunda alteração do perfil dos seus moradores. Dessa maneira, a autora infere que a Lagoinha não existe mais enquanto unidade histórica ou simbólica, e que nada há para ser preservado ou resgatado. Já Cíntia Freire<sup>315</sup>, partindo de uma pesquisa de campo envolvendo entrevistas em profundidade e observação participante, busca exatamente essa memória e identidade perdidas, tentando entender o que restou dos antigos valores do bairro. Livia Veloso<sup>316</sup>, por sua vez, realiza um trabalho junto aos moradores – envolvendo entrevistas e grupos focais, além da criação de um site para uma comunicação mais ampla – para, em primeiro lugar, identificar os símbolos representativos de sua identidade e, por fim, propor uma votação para escolher o mais relevante. O símbolo escolhido, a Rua Itapecerica, passa a ser, então, o elemento primordial de qualquer projeto que almeje o reconhecimento do capital simbólico do bairro.

Adotando a proposta metodológica presente no texto de José de Souza Martins<sup>317</sup>, buscamos investigar a história local – como uma expressão particular de suas contradições – através dos acontecimentos da vida cotidiana nas ruas do bairro. As histórias disseminadas em poesias, crônicas e músicas são as que melhor representam o real e o vivido, decifrados em primeiro lugar no cotidiano. Afinal, o que poderia difundir mais perfeitamente a ideia de que viver no bairro era um “algo diferente”, se não os registros de seus próprios moradores e frequentadores?

Falamos aqui de uma Lagoinha do passado, aludindo a histórias que ocorreram, principalmente, em meados do século XX. Neste sentido, concordamos com a pesquisadora

.....

<sup>313</sup> GONZAGA, Claudia Mattos Ferreira. *A região da Lagoinha: um espaço natimorto?* 1999. Dissertação (Mestrado em Geografia) – IGC-UFMG, Belo Horizonte, 1999.

<sup>314</sup> CARNEIRO, Maria Lúcia Faria de Azevedo. *Um olhar sobre a Lagoinha*. 2001. Dissertação (Mestrado em Administração Pública) – Fundação João Pinheiro, Belo Horizonte, 2001.

<sup>315</sup> FREIRE, Cíntia Mirlene Pela. *Cotidiano, Memória e Identidade: o bairro Lagoinha (Belo Horizonte, MG) na voz dos seus moradores*. 2008. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – PUC-MG, Belo Horizonte, 2008.

<sup>316</sup> VELOSO, Livia Fortini. *Símbolo do meu bairro: Lagoinha*. Monografia (Especialização em Revitalização Urbana e Arquitetônica) – EA-UFMG, Belo Horizonte, 2009.

<sup>317</sup> MARTINS, 2008, p. 109-172.

Maria Lúcia Carneiro que considera que o bairro, como era, não existe mais. A autora diz que “se a política de preservação do patrimônio físico visa a promover os traços de uma tradição existente em determinado bairro ou de determinada região, no caso da Lagoinha, essa política preservacionista chegou tarde”<sup>318</sup>. O que restou, além de algumas “lembranças edificadas” – o Mercadinho, a Igreja Nossa Senhora da Conceição, o IAPI e poucas casas do início do século passado –, é apenas uma tradição documental, o único meio possível de compreendermos na atualidade como era a vida ali, “através do olhar daqueles que vivenciaram sua época de glória e prestígio”.

No entanto, não se trata de restaurar a Lagoinha de cinquenta anos atrás, o que Carneiro contesta por ser uma “saude sem objeto, resultado de uma inadequação expressiva ou mera retórica saudosista”<sup>319</sup>. Enquanto a autora diz, em tom pessimista, que a afirmação “de que antes era melhor serve apenas para ocultar e remover a dúvida legítima de que se de fato o que hoje é ruim ontem já foi bom e, sobretudo, se amanhã não poderia ser melhor”, nós acreditamos que o legado do bairro pode ser mais do que isso.

Buscar a história da Lagoinha – ainda que de uma Lagoinha que não existe mais – é reconhecer nesse movimento a busca da nossa própria história, do nosso papel e do nosso lugar na metrópole belo-horizontina. Se ainda nos fascinamos pelo que o bairro representa, mesmo ele estando “aos cacos”, é porque algo ali nos inspira a pensar em um futuro diferente para a cidade, almejando aprender algo com as relações do passado. Não se trata de teorizá-lo, procurando uma identidade perdida que deve ser resgatada através de um *retrofit* prodigioso, mas de pensar sobre o espaço da cidade tendo como exemplo um lugar outrora pulsante de vida, diversidade e encontros.

\*\*\*

A Lagoinha, como Belo Horizonte, como Minas Gerais, são muitas – declara João Antônio de Paula<sup>320</sup> no texto de abertura de *Lagoinha*, de Wander Piroli<sup>321</sup>. E continua:

Na verdade, todos os lugares são múltiplos e rebeldes ao que a cartografia oficial dispõe. É que os lugares se deixam dilatar pelas andanças, que abolem distâncias e convenções geográficas; pelo impulso da memória, que unifica no espaço o que é matéria do afeto e do desejo; pelo entrelaçamento de relações e vivências, que constituem identidades culturais e que têm referências em

.....

<sup>318</sup> CARNEIRO, 2001, p. 93.

<sup>319</sup> CARNEIRO, 2001, p. 93-94.

<sup>320</sup> PAULA, João Antônio de. A Lagoinha: o lugar e o poeta do lugar. In: PIROLI, W. *Lagoinha*. Coleção BH: a cidade de cada um. Belo Horizonte: Conceito, 2004, p. 5-17.

<sup>321</sup> PIROLI, Wander. *Lagoinha*. Coleção BH – a cidade de cada um. Belo Horizonte: Conceito Editorial, 2004.

certos espaços que, como totens, congregam e permitem a sociabilidade, o partilhamento de aspirações coletivas. [...] <sup>322</sup>

Assim, buscamos recriar esse sentido múltiplo para a Lagoinha, de muitas gentes e lugares, cuja mística e “estado de espírito, em permanente estado de graça”<sup>323</sup>, são partilhados coletivamente. Fazemos isso a partir de crônicas de dois ilustres filhos seus, Plínio Barreto e Wander Piroli – além de alguns casos eternizados por Tarcízio Ildefonso Costa –, que, através de *andanças, entrelaçamento de relações e vivências e impulsos de memória* particulares, nos apresentam, cada um, sua própria versão do bairro.

Plínio Bossi Barreto (1922-2015), filho de italiana de Gênova e mineiro de Ouro Preto, nasceu na pacata rua antes denominada Ferros, depois Coromandel, hoje Itatiaia. E viveu importante parte de seus noventa e três anos na Rua Baritina, atual Ildeu Gramiscelli. Como um dos mais notáveis jornalistas esportivos de Minas Gerais, deixou um vasto legado sobre a história do futebol mineiro, principalmente em relação ao Palestra Itália – hoje Cruzeiro –, uma de suas grandes paixões. Mas Plínio, “lacustre de coração”, como se autodenominava, nos deixou também *Lagoinha meu amor*<sup>324</sup>, livro de crônicas publicadas inicialmente no Estado de Minas entre as décadas de 1980 e 1990. Nas palavras do autor, uma única preocupação ao editar o livro: “a de coletar, entre as crônicas publicadas, aquelas que tivessem a Lagoinha como cenário, gente sua como personagem. Porque a Lagoinha é para este velho escriba não apenas um bairro, mas um pedaço sagrado neste chão de Belo Horizonte”<sup>325</sup>.

Wander Piroli (1931-2006), também escritor e jornalista, é mais conhecido por suas contribuições para a literatura infanto-juvenil, principalmente com *O menino e o pinto do menino* (1975)<sup>326</sup> e *Os rios morrem de sede*, pelo qual recebeu o Prêmio Jabuti em 1976. Filho do operário Aurélio Piroli e da dona de casa Elvira Piroli, morador de longa data da Rua Turvo, escreveu também *Lagoinha*, tendo como tema o cotidiano de pessoas comuns – muitas vezes personagens marginalizados pela sociedade – e, como cenário recorrente, o próprio bairro.

Para João Antônio de Paula, se a Lagoinha tem seu cronista – que é Plínio Barreto – e tem seus compositores – Rômulo Paes, Gervásio Horta e o sambista Lagoinha –, Wander Piroli é, definitivamente, seu distinto poeta. Pois é de poesia que se trata sua literatura, notável em “evocar as gentes humildes, ordinárias, dando-lhes uma tal dignidade que seus gestos, mesmo os mais prosaicos ou precários, os únicos que lhes parecem caber, acabam por assumir uma espécie

.....  
<sup>322</sup> PAULA, 2004, p. 10.

<sup>323</sup> COSTA, Tarcízio Ildefonso. *A turma, e outros casos...* Belo Horizonte: O Lutador, 1998, p. 9.

<sup>324</sup> BARRETO, Plínio. *Lagoinha meu amor*. Belo Horizonte: Santa Edwiges, 1995.

<sup>325</sup> BARRETO, 1995, p. 5.

<sup>326</sup> O livro, baseado em um caso ocorrido com seu filho Bumba, já teve, até o momento, mais de 30 edições.

de transcendência épica, uma certa aura mítica”<sup>327</sup>. O bairro se apresenta em seus textos como matéria e tema explícitos, “mas, mais ainda, como espaço moral, como espaço existencial. [...] É como se todos os caminhos do mundo de Wander Piroli passassem pela Lagoinha”<sup>328</sup>.

As contribuições de Tarcízio Costa são as memórias de sua infância e as de seus amigos, que têm como palco as ruas, os campinhos e os quintais amistosos (ou não). Como tema, principalmente, os times de futebol do bairro. O livro *A turma, e outros casos...* é um rico compêndio das diversas agremiações da Lagoinha, convocando devidamente seus personagens pelos respectivos nomes e tirando-os do anonimato.

Traçamos aqui um percurso imaginário pelas ruas do bairro e vamo-lo percorrendo, conhecendo sua vida cotidiana, passando por tempos cronológicos distintos e por muitas esquinas no caminho. Vamos guiados por Barreto, Piroli, Tarcízio Costa e seus personagens.

.....  
<sup>327</sup> PAULA, 2004, p. 13-14.

<sup>328</sup> PAULA, 2004, p. 15.



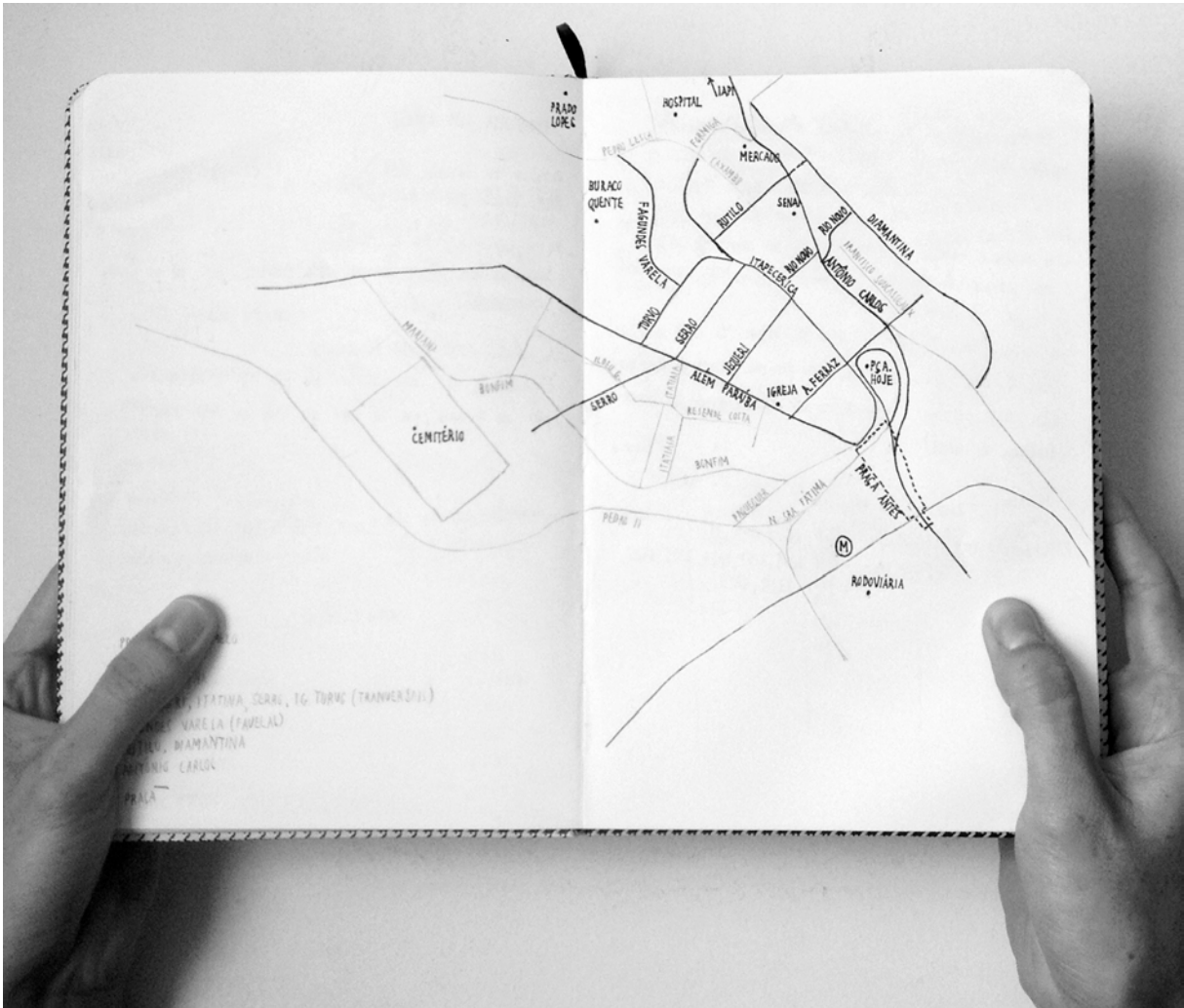


Fig. 24 - Ruas da Lagoinha. Mapa diagramático.

Fonte: acervo da autora.

## Praça Vaz de Melo

A Praça Vaz de Melo, ou Praça do Bedeco, ou ainda Praça da Lagoinha – mas não a atual, a que existia antes da construção dos viadutos – nos dá as boas-vindas, fazendo a transição entre o Centro e o bairro. Como um *hall* de entrada, ela o apresenta abrindo-se em perspectiva, logo que cruzamos a ponte (em nível) sobre o Rio Arrudas. O forasteiro, chegando em Belo Horizonte pela linha de trem, avista, quase que em primeiro instante, a Praça, reconhecendo nela um pouso seguro. Vai em busca de hospedagem, um café com leite quente, uma cachaça, um alento – e resolve ficar.

Sem necessitar de configuração formal de praça para merecer tal título – ao contrário, a praça constitui-se de um largo entre quarteirões, sem espaços funcionais e segregados para pessoas e veículos, incluindo a linha do bonde –, a Praça da Lagoinha cumpre todas as funções de uma. Espaço natural da diversidade, da convivência e do encontro, é ali que se assistem cruzar “quotidianamente, o último boêmio e o primeiro operário, não raro fundidos no mesmo corpo, que se duplica, noturno e diurno, do trabalho e do prazer”<sup>329</sup>. T tamanha receptividade e tolerância à malandragem acaba por evocar, invariavelmente, confusões. A Praça é também, por isso, um desagradado para alguns, que evitam cruzá-la a pé:

Lagoinha, meu amor (V)

[...] Ah, a Praça era o cartão do bairro. Ela fervia de bêbados, prostitutas, a fina flor da malandragem, policiais de chapéu e revólver na cintura, caras insones e pálidas de jogadores de baralho, operários passando ligeiro a caminho do serviço. Pelo andar, você sabia logo.

Havia sempre um cidadão caído na calçada. De porre, talvez. Um cheiro ardido de amoníaco, um murro rápido na cara. De vez em quando, uma navalha brilhava na mão de alguém. Apesar de tudo, matava-se pouco na Praça. A Praça não dormia nunca, acesa dia e noite. Mais de noite que de dia.

Lembra-se do Coelho, que abria seu restaurante a partir das 11 da noite e alimentava a todos os notívagos, e sua comida era caseira e estava sempre quente? Ciceroneado pelo Mário Pandeirista, Nelson Gonçalves virava um copo liso de cachaça no botequim. Café com leite fumegante era o melhor da cidade. Tanta coisa.

A Praça da Lagoinha era boa, meu irmão. É verdade que muita gente não gostava de atravessá-la, principalmente a pé. Mas gosto também não se discute.<sup>330</sup>

O encontro matinal entre o boêmio e o trabalhador ocorre novamente ao fim do dia, e a praça se movimenta mais uma vez. O jornal de 1936, contemporâneo aos seus tempos gloriosos, exhibe o testemunho do que ele chama de um dos mais belos espetáculos humanos

.....

<sup>329</sup> PAULA, 2004, p. 11.

<sup>330</sup> PIROLI, 2004, p. 28-29.

da cidade, que é o do regresso do trabalhador ao lar. Pela ponte, que liga a cidade ao mundo particular da Lagoinha, passam os operários que dedicaram suas jornadas inteiras ao “elevamento material da metrópole e sua indústria. [...] Aspecto que nos põe à vista a lavadeira junto ao guarda civil, o operário junto ao soldado de polícia, o carroceiro junto ao padeiro, o jornaleiro atrás da normalista, e toda uma mescla de complicada fauna humana”<sup>331</sup>.

A Lagoinha, verdadeira cidade dentro da cidade, começa então na praça, com seus 23 botecos, e dali se estende. Imperialista, como aponta Wander Pirolí, se apodera de parte do Centro, do Bonfim, da Floresta, da Pedreira Prado Lopes, do Buraco Quente – ainda que apenas em estado de espírito:

Lagoinha, meu amor (II)

Antes de mais nada, é preciso reconhecer: a Lagoinha era um bairro imperialista. Não abria mão do Bonfim, inclusive e principalmente da Paquequer – uma rua de um quarteirão só, que abastecia sozinha todo o noticiário policial de Belo Horizonte. Com sobra, é claro. Do outro lado, pegava também a Rua Diamantina, embora algumas pessoas que ali moravam não gostassem de ser da Lagoinha. Mas eram. E, no fundo, tinham um certo orgulho.

Como falar do bairro, sem mencionar o Cine Paisandu? [...]

Como não se lembrar da Feira de Amostras e da Inconfidência? E do Lakmé, que, além de auditório, servia para o carnaval? [...]

E a Zona Boêmia, santo Deus! A Zona também pertencia à Lagoinha. Por direito de casta, no mínimo. A Guaicurus se destacava com o Montanhês, o Chantecler (embaixo do *dancing*), os hotéis Magestic, Maravilhoso, as pensões (entre elas a Pensão Ingleza, com um incrível z), as mulheres, os homens de inútil mão no bolso e cigarro nos beiços: Cintura Fina enfrentando uma guarnição de guardas-civis. Armado apenas de uma gilete, era só quepe que voava. Muito pouco, três policiais para subjugar o Cintura Fina. Que viessem outros e outros. Não se dava tiro naquele tempo.<sup>332</sup>

Portanto, não só da Praça se faz a Lagoinha. “Apenas um vértice de um retângulo que cobria toda a região, até o conjunto IAPI, [...] a praça, como um sol nascente, e as ruas que nasciam à beira da linha do trem, levavam a mística da Lagoinha pelos bairros vizinhos”<sup>333</sup>. Como uma bifurcação, cuja escolha pelo caminho a seguir depende de objetivos morais, a Praça oferece, à esquerda, logo depois dos trilhos, as ruas da perdição: Mauá (hoje Avenida Nossa Senhora de Fátima) e Bonfim. Adentrando o bairro, as pessoas “de bem” sobem a Rua Além Paraíba, a rua da Igreja Nossa Senhora da Conceição. A Rua Itapeçerica, por sua vez, a mais importante do bairro, também começa na Praça. Passa pela Escola Silviano Brandão (o Grupo),

.....

<sup>331</sup> LAGOINHA, ponto de ligação da cidade com o subúrbio. *Folha de Minas*, Belo Horizonte, 25 dez. 1936, p. 7.

<sup>332</sup> PIROLI, 2004, p. 22-23.

<sup>333</sup> CARNEIRO, Plínio. Conheça a Lagoinha de 35 ou 45 anos atrás e saiba como o progresso estragou com ela. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 01 set. 1974, p. 10.

faz uma mesura na sede do clube de futebol Terrestre, deixa o Hospital Samaritano para trás, até chegar na Pedreira Prado Lopes”<sup>334</sup>. Caminhos estes muito familiares também a Plínio Barreto:

Lagoinha, nossa Vedete

[...] Como foi no passado, quando a “Ponte do Bedeco”, assim diziam carinhosamente os pioneiros do bairro, porque “Bedeco” era o apelido do Guilherme, o Coronel Guilherme Vaz de Melo que deu nome à praça.

A ponte, repito, era como que o cordão umbilical unindo cidade-bairro. Quem chegasse à praça, vindo do centro, a pé ou se valendo de condução, qualquer que fosse – bonde, ônibus, automóvel, carroça ou até mesmo o lombo de uma alimária, dali tinha à disposição um leque de opções. A direita, margeando a linha férrea – Rede Mineira de Viação – alcançava o início da rua Pouso Alegre, bairro Floresta; da mesma forma atingia a rua Diamantina, dali a toda parte alta, o Alto do Colégio Batista. Mais para o interior, a rua Itapecerica, então via principal do bairro, ali começando e terminando na Formiga. Bandeando para a esquerda, a rua Além Paraíba, a íngreme via que começa na praça e vai até a praça XV de Novembro, também conhecida por praça da Caixa D’água. Em seguida, a rua Bonfim, sinuosa, levando ao Cemitério. O leque era completado com o beira linha férrea, junto à oficina do Vítor Purri, tomando o rumo do Carlos Prates. [...] <sup>335</sup>

.....

<sup>334</sup> CARNEIRO, Plínio. Conheça a Lagoinha de 35 ou 45 anos atrás e saiba como o progresso estragou com ela. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 01 set. 1974, p. 10.

<sup>335</sup> BARRETO, 1995, p. 222.



Fig. 25 - Linha do bonde na Praça Vaz de Melo. Wilson Baptista, 1940.  
Fonte: <<http://g1.globo.com/minas-gerais/noticia/2013/03/perto-de-completar-100-anos-fotografo-mineiro-conta-trajetoria.html>>



Fig. 26 - Movimento diurno na Praça. Wilson Baptista, 1939.  
Fonte: <<http://g1.globo.com/minas-gerais/noticia/2013/03/perto-de-completar-100-anos-fotografo-mineiro-conta-trajetoria.html>>



Fig. 27 - Vista da Praça com a ponte do "Bedeco" ao fundo.  
Fonte: <<http://curraldelrei.blogspot.com.br/>>



## Rua Itapecerica

Parafrazeando o compositor Rômulo Paes, João Antônio de Paula diz que “se a vida era subir Bahia e descer Floresta, também era subir Além Paraíba e descer Itapecerica”<sup>336</sup>. Esta, o sistema nervoso da Lagoinha, é por onde sua gente vive a vida mais pública. Enquanto a Praça Vaz de Melo realiza a passagem entre o bairro e o restante da cidade, a Rua Itapecerica distribui internamente todas as suas atividades cotidianas: armazéns, açougues, alfaiatarias, bares, farmácias, quitandas, salões, sapatarias.

É também o endereço de locais distintos para os moradores “lacustres”, como o Grupo Silviano Brandão, a Chácara do Thibau, o Hospital Samaritano, a Casa da Loba. Dos clubes de futebol – que dividiam suas atividades entre os jogos e as atividades sociais, como os bailes e os desfiles de carnaval –, dois dos mais importantes tinham sede nas suas imediações: o Terrestre (o Leão da Lagoinha) e o Fluminense. A Itapecerica é uma das lembranças mais pungentes na memória de seus autores:

Lagoinha, meu amor (I)

[...] Lembro-me de tudo. E de quase nada ao mesmo tempo. Em especial de duas ruas entranhadas na garganta: Itapecerica, uma passagem compulsória, o sistema nervoso de todos, e a Turvo, em que morei mais vezes, quatro, se não me engano. Com elas, misturados surgem tipos demasiadamente humanos, como seu Arthur, Piche, Samiquilina, Donato, os Chiaretti, Inácio Sapateiro, Prosdócimo, Nerso, Mauricio, Bolão, Rapatudo, Cainça, os Tocafundo, Hélio, João Galo, Afonso Sacheto, os Trotta, Wilson, meu pai, tanta gente, quase todos se foram, irremediavelmente.

O Leão da Lagoinha é uma recordação poderosa, terrestre, cuja camisa vermelha usei pela primeira vez graças ao imenso Ely Murilo Cláudio, que resolvera formar um time infantil. Era o Leão sim, temido, visceral, na várzea e depois nas batalhas de confetes que antecediam o carnaval. Vera Cruz, Lagoinha, Fluminense. Simplesmente acabaram. [...] <sup>337</sup>

Lagoinha, meu amor (III)

Depois da Praça, a Lagoinha caminhava pela Rua Itapecerica, com o bonde seguindo entre velhas fachadas e botequins. [...]

Ah, sim, antes da escola, no sentido centro-bairro, do lado esquerdo, havia a Casa da Loba, em que a família Abramo homenageava a lenda da criação de Roma: Remo e Rômulo mamando nas tetas generosas de uma loba. Uma parada obrigatória.

Na esquina de Turvo e Serro surgia o Bar dos Vermelhos, que, durante muitos anos, foi do seu Arthur (Vanucci), depois dos Pazzini e terminou nas mãos dos Trotta, inicialmente do Afonso, um grande camarada, e do Reginaldo Nadis, meu colega de grupo. O bar era a parada de lei. Bebia-se razoavelmente.

.....

<sup>336</sup> PAULA, 2004, p. 12.

<sup>337</sup> PIROLI, 2004, p. 20-21.

Uns (poucos) tomavam cerveja, outros (muitos) entornavam a cachaça, como o Piche, que estava desde cedo bebido, mas fazia bem todo o serviço pesado. Se o sujeito passava para o Martini, mau sinal, não ia bem, dentro de pouco tempo não saía mais de casa, e quanto saía ia direto para o cemitério. O álcool fazia parte da vida desde cedo, logo depois que o jovem largava o grupo escolar. De pai para filho, com o devido respeito. Foi nos botequins que aprendi mais coisas – os convencionais que me perdoem – do que no Colégio Arnaldo, na Faculdade de Direito, nos tristes e enfadonhos compêndios. [...]<sup>338</sup>

Como uma das ruas mais antigas da Lagoinha, a Itapecerica dava acesso à antiga estrada que levava às cidades ao norte da capital, antes da abertura da Avenida Antônio Carlos. Sua vocação de caminho fundamental se efetiva também pela presença do bonde, que faz ali seu trajeto e suas paradas internas, além de um desvio, depois de deixar a Praça. Tarcízio Costa nos conta que por ela trafegavam as linhas “Pampulha, São Francisco, Cachoeirinha, Santo André e Senhor Bom Jesus. Havia também o ‘Recolher’ que fazia as pessoas correrem à toa, pois não parava para ninguém”<sup>339</sup>.

Além dos imponentes desfiles de carnaval e dos bailes dos clubes sociais, a Rua Itapecerica fornece o cenário para o cortejo em sua forma mais prosaica: o *footing*. A Rua torna-se, então, ponto de encontro obrigatório dos jovens ansiosos por encontrar seus pares, vindos, inclusive, de outras partes da cidade. Plínio Barreto mostra-se um admirador (saudosista) da prática:

#### Amor andarilho

Alegre e salutar era o “footing”. Oferecia aos jovens o privilégio de poder admirar as garotas, sua incomparável graça no jeito de andar, na ginga – suaves e harmônicas – no olhar tímido, no sorriso – meigos uns, provocantes outros, sensuais quantos, medrosos, audaciosos, fugidios, convidativos, brejeiros, sedutores, maliciosos, perturbadores... Recordar é viver, sim, mas como dói. O “flert” era a tentativa para se obter o “sinal verde” para a abordagem. Era quando o jovem se aproximava, formulando a frase indefectível: “Posso conversar com você?” Na maioria das vezes ali tinha início um namoro que podia, até mesmo, dar em casamento.

A primeira tentativa, conseguido o “sim” inicial, era a de pegar a mãozinha dela. Oh! Que luta. A reação era instantânea. Delicada, quase dócil, como que pedindo desculpas por não permitir. [...]

Ele ganhava ânimo, via próximo o grande momento. Olhos nos olhos, os lábios se aproximando... Não fora daquela vez. Uma vez mais se esquivara, com classe, a menina-moça. Se despediam. Ele pegava o bonde que o levava ao seu bairro. Se a noite fosse de um sábado, ele tinha inspiração bastante para uma serenata. Caso ele mesmo soubesse “dedilhar o pinho”, muito bem. Caso contrário, iria em busca de quem o fizesse, um “amigo do peito”. Voltaria então

.....  
<sup>338</sup> PIROLI, 2004, p. 24-25.

<sup>339</sup> COSTA, T., 1998, p. 98.

àquele portãozinho daquela rua suburbana, e tentaria, da melhor forma que fosse possível, ser um trovador.

Tudo havia começado com um “flegt”, no “footing” da rua Itapeçerica.<sup>340</sup>

A rotina no interior do bairro é marcada também pela presença de personagens nem sempre ilustres – as gentes humildes –, muitas vezes até em situação de marginalidade, mas ainda assim dignos de lembrança. É o caso do seu Ginico, o encantador de cobras que morava à beira do brejo e do mistério<sup>341</sup>. Da senil Samiquilina, que andava amedrontando as crianças na rua, com sua “aparência malévola de bruxa e [...] uma navalha na bolsa”<sup>342</sup>. Quando provocada, a velha parava, piscava os olhos várias vezes, e, sem saber o que fazer, levantava a saia, exibindo “uma tarântula medonha, cujos pelos escuros chegavam perto do umbigo. E, ao mesmo tempo, sua bocarra sem dentes vociferava os nomes mais cabeludos, de filhos da puta até cu da mãe”<sup>343</sup>. É ainda o caso do mendigo Quinzinho, em sua deambulação diária e consumo de álcool quarenta graus:

Álcool 40 graus

Pelas oito da noite, Quinzinho vinha subindo a Rua Itapeçerica a meio-pau, mas sem cambalear, com aquele jeito especial que identifica o homem suficientemente bebido. Trazia sempre um saco encardido nas costas magras. [...]

Embora todos o conhecessem no Vermelhos, Quinzinho não cumprimentava nem era cumprimentado por ninguém. Chegava quase imperceptível, punha a latinha de massa de tomate no balcão e algumas moedas de lado. [...] Pela quantidade de dinheiro, a latinha ia até o meio ou alcançava a borda. Seu Artur recolhia as moedas e colocava a garrafa de álcool novamente na prateleira. Tudo em silêncio, como se fizesse parte de um ritual.

Quinzinho nunca deu uma golada na vista dos outros. Saía com o saco nas costas. Estivesse a latinha pela metade ou cheia, tomava distância do botequim e virava tudo de uma vez. Jamais voltava para renovar a dose. Seguia na direção da Prado Lopes.

Quando o Vermelhos apagava as luzes e cerrava suas portas de aço enferrujadas, Quinzinho reaparecia naquele trecho da Itapeçerica corretamente bêbado. O que teria feito nas quatro horas, das oito à meia-noite?

O certo é que Quinzinho ajeitava folhas de jornal debaixo da marquise da Padaria Nossa, de lado, com a cara virada para a parede, cobria a cabeça com o saco de aniagem ensebado e dormia o seu sono.

Às cinco da manhã em ponto, antes que o bairro operário estremunhasse seus músculos, Quinzinho erguia-se, lépido, dobrava os jornais no saco e descia urgente a Itapeçerica. E quem estivesse no Mercado o via nos corredores, atrás de donas gordas, carregando balaios, sacolas, toda sorte de embrulhos.

Terminado o expediente, fazia o caminho de volta. Sóbrio, calado, insignificante, Quinzinho parava nos botequins da Praça e bebia cachaça até que ficasse apenas

.....

<sup>340</sup> BARRETO, 1995, p. 85-87.

<sup>341</sup> “Seu Ginico e as cobras”. PIROLI, 2004, p. 42-43.

<sup>342</sup> “Quem tem medo de Samiquilina”. PIROLI, 2004, p. 54-55.

<sup>343</sup> PIROLI, 2004, p. 54.

com alguns trocados no bolso. Então, já calibrado, vinha pelo passeio da Rua Itapecerica, todo amarfanhado, olhando para o chão e com seu saco nas costas. No Vermelhos, as pessoas continuavam conversando, gesticulando, bebendo, comendo, jogando porrinha, enquanto um homenzinho colocava as últimas moedas ao lado de uma latinha de massa de tomate, em cima do balcão, até que seu Artur pudesse pegar na prateleira a garrafa de álcool 40 graus.<sup>344</sup>

## Rua Além Paraíba

Se o bairro é reconhecido, em primeiro lugar, pela boemia – tendo o cotidiano na Praça Vaz de Melo e na Rua Itapecerica como seu principal representante –, a Lagoinha é também sinônimo de profunda religiosidade. As cerimônias na Igreja de Nossa Senhora da Imaculada Conceição, ao fim do primeiro quarteirão da Rua Além Paraíba, na esquina com a Adalberto Ferraz, são a principal tradução da devoção dos seus habitantes.

A Igreja é responsável por outros importantes marcos simbólicos na história do bairro, como a festa da padroeira no dia 8 de dezembro – um dos seus principais eventos festivos, que acontece até hoje –, coordenada pelo ritmo da banda do Sr. Manoelzinho. A procissão da Sexta-Feira Santa, como nos conta Plínio Barreto, marca o momento em que a fé prevalece sobre a vida boêmia, e todos se juntam ao cortejo pelas ruas do bairro:

Quando a Lagoinha era uma Jerusalém  
Faz frio. Mas a fé na ressurreição do Cristo agasalha a alma religiosa da gente simples da Lagoinha. Do interior da igreja de Nossa Senhora da Conceição, repleta de fiéis, o padre Guedes está, como sempre, carrancudo. A imagem do Cristo Morto vai deixar a Igreja, o andor piedosamente carregado por fiéis. Simbolicamente tem como rumo o Santo Sepulcro. Por isso mesmo o silêncio é sepulcral. [...]

Cá fora, onde a Além Paraíba recebe a Adalberto Ferraz, “seu” Manoelzinho da Banda – consequentemente a Banda do “seu” Manoelzinho – está a postos. Perfilada, a corporação musical aguarda. Seus componentes, impecavelmente uniformizados, parecem viver o seu dia mais importante. [...]

Em silêncio o andor levado por homens fortes e abnegados vence os degraus de cimento. E forma-se a procissão. Lentamente desce a rua Adalberto Ferraz. Quem está no passeio, de um lado e de outro, ajoelha-se à passagem dos andores. O cortejo vira à esquerda, ganha a rua Itapecerica. Os bares, inclusive o “Bar do Papa”, estão com suas portas cerradas. Em todo o seu trajeto, o mesmo silêncio. [...] E a procissão segue o seu trajeto pela Itapecerica até a rua do Turvo. Está fechado o bar do “seu” Arthur Vanucci. À porta estão, entre outros, os irmãos Trota – João, Joel, Waldir, Otávio, Adalberto Afonso e Reinaldo. Eles se incorporam à procissão. Um vento frio vem dos lados da Pedreira Prado Lopes. O cortejo prossegue o seu itinerário. Alcança agora a Além Paraíba. Estão cerradas as portas da venda do “seu” Humberto Lavalle. O cortejo desce a rua. É a reta final. [...] Na confluência com Jequeri a última parada. Verônica

.....  
<sup>344</sup> PIROLI, 2004, p. 38-39.

e sua voz tornam ainda mais triste a noite, que chega trazendo a procissão de volta à igreja. O frio agora é mais intenso. E mais uma Sexta-Feira Santa foi fielmente cumprida na Lagoinha. [...] <sup>345</sup>

## As ruas do caminho

Subimos as Ruas Além Paraíba e Itapeverica cruzando, no caminho, várias esquinas que levam à vida íntima do bairro. As ruas transversais, onde habitam tradicionalmente seus moradores, são os lugares da apropriação cotidiana em sua forma mais particular. Baritina, Coromandel, Jequeri, Serro, Turvo, Rio Novo, Rutilo: ruas que nos conduzem pela infância e pela juventude, permitindo brincadeiras e paqueras; que proporcionam o encontro com os vizinhos; que marcam os trajetos diários para a escola ou para o trabalho:

### Companheira inseparável

[...] Vivíamos a revolução de 30. A rua Baritina, hoje José Ildeu Gramiscelli, por sua localização, oferecia posição privilegiada para ver o quartel, “campo de batalha”. O movimento na rua era, pois, desusado. Rapazes e moças chegavam a improvisar um “footing”; meninos corriam atrás de uma bola, rodavam pião, faziam o bente-altas, grilavam bolinhas-de-vidro. Meninas brincavam de roda. [...] <sup>346</sup>

### Não mais como antigamente

[...] As sombras noturnas fugindo ao luar da minha Lagoinha, quantas vezes, solidárias, incidiam sobre desvãos na Ponte Nova, recantos na Fagundes Varela, esconsos na Diamantina, meu reinado nos anos 40. Segredos guardados há meio século. Não mais se beija como antigamente. [...] <sup>347</sup>

Mesmo em sua trivialidade, essas ruas vêem, ainda assim, surgirem distintos personagens que, em seus hábitos cotidianos, marcam a passagem do tempo. É nesse movimento diário de reconhecimento daquele que vemos todos os dias, ou no estranhamento em relação àquele que vaga pelo bairro sem ser identificado, que a vida acontece. Que se constituem sentidos de lugar, mas também de territórios. Plínio Barreto nos conta a história de Juvenal, atleta de pedestrianismo que participou das Olimpíadas de Berlim de 1936, que organiza a rotina no bairro como um verdadeiro relógio suíço:

### Juvenal, o “Seta Negra”

Juvenal Santos era um fundista. Para quem não saiba: fundista é aquele que pratica a modalidade de esporte chamada “corrida de fundo”, uma das muitas categorias do pedestrianismo. [...]

.....

<sup>345</sup> BARRETO, 1995, p. 154-155.

<sup>346</sup> BARRETO, 1995, p. 24.

<sup>347</sup> BARRETO, 1995, p. 28.



Conheci de perto o Juvenal Santos. Solteiro, morava com a família na casa da Caixa d'Água da Lagoinha. Eu, cá embaixo, na rua Baritina.

A rua onde eu morava era um atalho no trajeto que ele fazia para ir à Imprensa Oficial – funcionário exemplar [...].

Toda manhã ele passava. Vindo da Praça 15, descia a Além Paraíba, entrava numa picada, chegava à Baritina, alcançava a Coromandel, pega a Rezende Costa, outra picada até o Bonfim, atingia a Praça Vaz de Melo, atravessava a ponte sobre o Arrudas, seguia pela Saturnino de Brito, despontava na Afonso Pena, subia a Espírito Santo até o imponente casarão da Augusto de Lima, então Paraopeba.

Acontecia invariavelmente, de segunda à sábado [...]. Sempre à mesma hora. A passagem de Juvenal servia como referência de horário. Era comum dizer-se: “Já passa das 10. O Juvenal já passou”. Assim como: “Ainda não são 10 horas. O Juvenal ainda não passou.

Ele passava correndo. Não que tivesse pressa. Era treino. Passadas largas, rítmicas. Ia sério. Se alguém o aplaudia, sorria acanhado. E ia em frente.

Guardando-se as devidas proporções, também eu fazia, diariamente, um trajeto bem parecido. Não o fazia só. Nunca correndo. Andando. Sempre em grupo [...]. Íamos em demanda do Ginásio Santo Agostinho – novinho em folha, recém-construído na confluência de Amazonas/Araguari/Aimorés. Deixávamos a Baritina, descíamos a Coromandel, atravessávamos a Bonfim, ganhávamos um caminho íngreme, um atalho que levava a um córrego, córrego este mais tarde capeado, dando lugar à atual avenida Pedro II. No caminho, uma chácara. Na chácara, um caquizeiro. Muitas vezes, correndo o risco de rasgar a calça no arame farpado e mesmo levar tiros de pólvora-seca, furtávamos belos e suculentos caquis. [...] Bons tempos. Saudosas andanças. [...] E porque ainda insisto em continuar andando, muitas vezes correndo, é que aqui estou prestando uma homenagem a quem foi um olímpico muito digno de respeito: Juvenal Santos, a “Seta Negra”. A Lagoinha dele e orgulhava.<sup>348</sup>

.....  
<sup>348</sup> BARRETO, 1995, p. 114-115.



Fig. 28 - Casa da Loba na R. Itapecerica.  
Fonte: <<http://curraldelrei.blogspot.com.br/>>



Fig. 29 - Igreja N. Sra. da Conceição na R. Além Paraíba.  
Luíz Otávio Barreto.  
Fonte: BARRETO, 1995.



Fig. 30 - Rua que sobe para o Buraco Quente a partir da R. Itapecerica. Luíz Otávio Barreto.  
Fonte: BARRETO, 1995.

## Rua Fagundes Varela

Virando na Rua Turvo, quase na metade do seu único quarteirão, nos deparamos com uma outra viela que sobe em direção às favelas Buraco Quente – hoje Vila Senhor dos Passos – e Pedreira Prado Lopes: a Rua Fagundes Varela – ou “Ruinha”, como a denomina Tarcízio Costa, onde sobre um colchão velho a turma improvisava brincadeiras de lutas inspiradas nos filmes estadunidenses<sup>349</sup>. Ela é esse caminho que nos conduz a dois mundos distintos dentro da própria Lagoinha. Conformando uma espécie de fronteira, a rua ora decreta uma separação profunda, ora intermedia o contato entre as diferentes realidades.

A relação entre os moradores da tradicional Lagoinha e os habitantes das favelas é, não raro, de amizade e respeito e, algumas vezes, de um certo receio. A convivência cotidiana nos espaços comuns do bairro, na escola, nos campos de futebol e nos bares é a responsável pelos laços amistosos compartilhados.

Lagoinha, meu amor (IV)

[...] A Pedreira estava todos o dias nas páginas de polícia, com brigas e suicídios. O Buraco Quente lavava a roupa a suja do bairro. A gente se sentia muito bem em ambos os lugares. Nossos colegas de grupo, de brincadeiras, de rua, de futebol e de copo moravam lá. Eram iguais a nós, talvez um pouco mais pobres, com certeza um pouco melhores. [...] <sup>350</sup>

A morte viajava sobre os trilhos

Josias era portador de um defeito físico que, Deus me perdoe, era até engraçado. Ao caminhar, jogava sua perna direita para a frente, parecendo que chutava uma imaginária bola. Passou a ser conhecido por “Deixa que eu chuto”. Não ligava. Não apelava para a ignorância. Josias era gente boa.

Morava lá pelos lados do “Buraco Quente”, favela que ainda existe, e que começa na rua Fagundes Varela, se espalhando morro acima até a Pedreira Prado Lopes. Quando conheci “Deixa que eu chuto”, isto por volta de 1935, não tinha ele mais que 15 anos, dois a mais que do que eu. Tornamo-nos amigos. Por respeito e mesmo compaixão, nunca o chamava da alcunha. [...] <sup>351</sup>

No entanto, adentrar os espaços da favela configura experiências distintas para os seus escritores-personagens. Na perspectiva da infância, onde tudo e todos se permitem, Tarcízio Costa fala sobre a integração proporcionada pelos jogos de futebol, quando então os terrestres – como eram chamados os torcedores do Terrestre Esporte Clube – se aventuravam morro acima para ver seu time jogar. Com seu campo localizado no alto da Pedreira Prado Lopes, os jogos do Terrestre despertavam “o interesse dos moradores, que subiam a rua Pedro Lessa para aplaudir

.....

<sup>349</sup> COSTA, T., 1998, p. 16.

<sup>350</sup> PIROLI, 2004, p. 26-27.

<sup>351</sup> BARRETO, 1995, p. 162.

os atletas com suas tradicionais e vistosas camisas vermelhas, tendo ao lado esquerdo do peito um círculo com as iniciais TEC”<sup>352</sup>.

Plínio Barreto e Wander Piroli, mesmo com histórias de vida parecidas – ambos jornalistas, nascidos e criados no bairro, separados por apenas alguns anos de idade e poucos quarteirões de distância –, revelam relações distintas com os espaços das favelas. Barreto, mais defensivo e receoso; Piroli, mais familiarizado e confiante. O que não significa que não mantenham, ambos, a presença dos moradores em suas vidas cotidianas:

Lua-de-mel no “buraco quente”

Conheci o Genesco jogando “pelada” num campo de futebol nas proximidades do Cemitério do Bonfim. Era o campo do “Knol”, na antiga “Olaria”, entre as ruas Mariana, beirando o muro do cemitério, e Bonfim, onde passava o bonde. [...] Tornamo-nos amigos. [...]

Aconteceu que sua família, levada pelas dificuldades que enfrentava aqui em Belo Horizonte, retornou ao Vale do Jequitinhonha, de onde tinha vindo, e não mais ouvia falar do bom crioulo, até que uma noite, passando pela rua Itapecerica, ao atingir a curva onde a via fica mais próxima de onde começa a favela do “Buraco Quente” dei com aquela figura à minha frente sorrindo com todos os dentes [...].

Convidou-me a ir a seu barraco, era “logo ali”, na “Buraco Quente”. Queria que eu conhecesse a sua Zefa – Josefa na pia batismal. Sozinho não me aventuraria a entrar naquele universo reconhecidamente perigoso, acompanhado por um morador nenhum risco correria. [...]

Passei algum tempo sem ir ao “Buraco Quente”, e quando lá voltei a vizinha do lado informou: “Foram simhora. Nem falaram pra onde. O pai de Zefa andou rondando o barraco. Cabra ruim como a peste”. [...] <sup>353</sup>

O senhor é dos nossos

Outro dia, quando estava amanhecendo, acabamos na Pedreira Prado Lopes. Vocês ao menos já ouviram falar dela, principalmente de sua má fama.

É talvez a favela mais antiga da cidade. E costumava ser a mais temida. A própria policia, para entrar lá, vai em banco e armada de todos os trabucos.

Quando eu era menino, papai, quase todas as tardes, percorria, comigo e minha irmã, as vielas estreitas e tortuosas, aqueles barracos grudados e encavalados uns nos outros.

Meninos de pé no chão e sem camisa nos seguiam. Caras desconfiadas olhavam através das frestas das janelas dos casebres sem entender a súbita intromissão naquele mundo, onde, por bem ou por mal, teimam em exercer o direito à vida. Como sempre, não vasculhamos ninguém, nada. Convinha entornar urgente uma cachacinha nos botecos, o que foi feito com prazer e convicção habituais. Ninguém quis cobrar a bebida. Em um deles, o mais modesto de todos, insisti, tirei o dinheiro do bolso. O dono, miúdo e judiado por todas as doenças, recusou terminantemente.

.....

<sup>352</sup> COSTA, T., 1998, p. 225.

<sup>353</sup> BARRETO, 1995, p. 46-48.

E depois me fez uma pergunta em voz baixa, de forma que os outros não pudessem ouvir:

– O senhor também é dos nossos, não é?

Eu apenas olhei no fundo da cara dele.<sup>354</sup>

## Rua Rutilo

Não fosse por uma curvatura logo antes de chegar na Itapecerica – provavelmente por uma limitação topográfica – a Rua Turvo desembocaria em linha reta na Rua Rutilo, dando continuidade ao nosso percurso na direção leste. A Rutilo é uma pequena e tranquila rua de três quarteirões. Ela se inicia na Itapecerica – onde na esquina se encontra a Padaria Nossa –, passa pela Caxambu, atravessa a Antônio Carlos e termina na Diamantina. Este último quarteirão, no entanto, existe apenas na memória dos seus moradores, já que as últimas obras de alargamento da Avenida Antônio Carlos trataram de demoli-lo.

Sua notoriedade advém, principalmente, da presença das casas de número 91 e 177<sup>355</sup>, abertamente reconhecidas como bordéis – ou lupanares, denominação em referência às casas de prostituição da Roma Antiga. Em convivência bastante harmônica, a rua é ainda o endereço de algumas famílias tradicionais, como os Trotta<sup>356</sup>, e das brincadeiras da turma de Tarcízio:

A unificação dos times; cresce a turma

[...] A rua Rutilo sempre proporcionava atrações extras. Além de algumas brincadeiras como o “Gol a Gol” com bola de meia, havia o famoso “91”, onde vez por outra chegavam ou saíam lindas “beldades” da vida fácil. E cuja proprietária, Dona Iracema, detestava a meninada. Pois o destino viria fazê-la, pelo menos por um dia, mudar a sua concepção com relação à turma. É que no dia do aniversário do seu filho Robertinho, a referida senhora não teve outra alternativa senão convidar a molecada para a festinha. Alguns descalços, outros mal arrumados, adentraram ao prédio na maior das emoções, satisfazendo assim uma curiosidade que vinha de muito tempo: saber como seria o interior do “Rendez-Vous”. Tanto luxo nos quartos, principalmente nas camas, e a amabilidade das “meninas” para com a turma, causaram aquele deslumbramento.

[...]

Apesar de tudo, o muro que cercava o 91, seria ainda palco de muita brincadeiras. À noite colocava-se uma lata d’água em cima da parede, atada a um barbante que ia até ao chão na beirada do passeio. Sempre havia um incauto, candidato a um belo banho. Tinha-se o cuidado para que a armadilha não fosse colocada

.....  
<sup>354</sup> PIROLI, 2004, p. 56.

<sup>355</sup> Apesar de a Rua Rutilo ter sido quase inteiramente modificada, as edificações dos números 91 e 177 permanecem de pé e, pelo menos o 91, ou Motel Rutilo 91, mantém sua atividade original.

<sup>356</sup> Wander Piroli e Tarcízio Costa utilizam a grafia “Trotta”, com duplo T – a que assumimos –, enquanto Plínio Barreto utiliza a versão “Trota”.



onde as “gatas” teriam que passar, visto que eram respeitadas pelos motivos já expostos. [...] <sup>357</sup>

Apesar de pacata, a Rutilo tem seus momentos de grande agitação e festas. Em dezembro, como parte dos eventos de comemoração do dia de Nossa Senhora da Conceição, a rua entra no roteiro da procissão e tem alterada toda a sua rotina. Tarcízio considera esta como sendo a “festa máxima” do bairro, quando a rua fica, então, irreconhecível. Seu calçamento tipo pé de moleque se cobre por um tapete de flores, folhas, serragem e papel picado; as janelas se enfeitam com as melhores colchas e toalhas de mesa das casas. Na opinião do autor, as mais bonitas são justamente as que enfeitam a sacada do 91. O ápice da festa ocorre quando o andor com a imagem, seguindo a banda do Sr. Manoelzinho, começa sua caminhada pela Rutilo. Na casa do Adalberto Trotta, dava-se “início a um foguetório que se manteria até a passagem da imagem à frente da casa. Dizia-se que era coisa para mais de cem dúzias de foguetes Caramuru, tipo canhão de três tiros. [...] <sup>358</sup>. Em junho, essa mesma família Trotta oferece uma das mais tradicionais festas juninas do bairro, que tem início em seu quintal e se estende rua afora.

São João no terreiro do Chico Trota

[...] Festa de São João no terreiro do Chico Trota. Esquecer, quem há-de? Àquele tempo – década de 30 – eram mais frias as noites de junho, rescendiam mais “as damas da noite”, mais fulgurantes eram as sempre distante e inalcançáveis estrelas. [...]

Só quem viveu na Lagoinha nos anos 30 e 40 é que pode dar testemunho. O dia 23 de junho, véspera do dia do santo-casamenteiro<sup>359</sup>, ano após ano, transformava a casa da rua Rutilo no “palácio sanjoanino”. [...]

Bem mais de meio século é passado e ainda assim, embora tão distante do crepitar da fogueira, o menino de ontem, septuagenário hoje, ainda sente no rosto o afogear das labaredas. Mais ainda o calor humano daquela família que sabia franquear cada palmo da velha vivenda da rua Rutilo aos que transpunham os seus portões. [...]

Recentemente, controlando emoção, voltei àquele sitio onde minha infância fez presença. Maior que a emoção, a tristeza de ver que nada mais existe. Nem mesmo o nome da rua que era Rutilo<sup>360</sup>. Não rutila mais. [...] <sup>361</sup>

.....

<sup>357</sup> COSTA, T., 1998, p. 28.

<sup>358</sup> COSTA, T., 1998, p. 104-105.

<sup>359</sup> Há aqui um equívoco. O dia do santo casamenteiro, que na verdade é Santo Antônio, é comemorado no dia 13 de junho. O autor se refere, no entanto, à São João, conhecido como santo festeiro.

<sup>360</sup> A rua se chama, hoje, Comendador Nohme Salomão.

<sup>361</sup> BARRETO, 1995, p. 126-127.

## Avenida Antônio Carlos

A Avenida Antônio Carlos, desde o princípio de sua construção, representa o marco da divisão e segregação do bairro. As duas partes que daí despontam, uma a leste e outra a oeste, vão gradativamente se afastando, tanto em termos físicos – na medida em que a Avenida se alarga e sua travessia fica mais complicada –, quanto em termos simbólicos. A leste, a Rua Diamantina passa a reunir os “pó-de-arroz”<sup>362</sup> da sociedade, alguns rapazes e moças que não se identificam com os valores – muitas vezes estigmatizados – do bairro e negam pertencer a ele.

Antes de se tornar a avenida que conhecemos hoje, a Antônio Carlos desempenha um outro papel na vida dos moradores da Lagoinha. Complementando as atividades da Itapecerica, a via de caráter predominantemente comercial sedia também, além de outros famosos bordéis e alguns restaurantes – como o Mazito e o Bandeirante –, o Fluminense Futebol Clube. O Fluminense, mais que apenas um time de futebol que calhou de ter seu campo instalado ali, é um dos primeiros clubes sociais a surgir em Belo Horizonte. A importância da Avenida se dá, então, especialmente por sua vida noturna.

### Times da Lagoinha

Quem viveu no Bairro da Lagoinha nos anos 20 e 30 há de ter sido adepto do Guarani ou do Fluminense. Impossível era ficar alheio à existência dos dois clubes, únicos do então muito bucólico bairro. Eram, um e outro, o prolongamento dos lares lacustres. [...]

Reinavam no campo de terra onde hoje está edificado o SENAI, avenida Antônio Carlos. O clássico Guarani x Fluminense era coisa rara de acontecer por precaução, tal a rivalidade que levava suas torcidas a conflitos generalizados. Se no campo o clima era de beligerância, para compensar, em suas sedes sociais ofereciam eles aos seus adeptos a beleza de suas festas. Semanalmente, ao som de excelentes conjuntos regionais, moças e rapazes rodopiavam nos salões encerados e parafinados. [...]

Anos mais tarde surgiram novos clubes de futebol no bairro, com destaque para o Terrestre, Brasil e Vera Cruz. Condenados ao desaparecimento com a chegada das máquinas rasgando a primeira avenida – primeira e única até os dias atuais, a Antônio Carlos – desaparecia o campo e, com ele, os times, o futebol no bairro. [...] <sup>363</sup>

.....

<sup>362</sup> CARNEIRO, 1974, p. 10.

<sup>363</sup> BARRETO, 1995, p. 214.

## Um último passeio

Continuando em frente pela Avenida, retornamos à Praça Vaz de Melo. Mas o tempo passou, e não encontramos ali nenhum símbolo remanescente de sua história gloriosa: o bonde, seus estabelecimentos comerciais, seu bares, seus personagens. No lugar, um pouco deslocado em relação ao seu antigo endereço, o nome Praça Vaz de Melo indica um grande cimentado, quase descampado, situado na área residual da alça de um viaduto. Ao lado, uma passarela de pedestres conduz os usuários do Metrô, quase sempre apressados, em direção ao Centro. “Gente, gente, gente. Foi por isso que acabaram com a Praça”, diz, inconsolado, Wander Piroli. “Pouco importa se não dormia nunca, com sua população de bêbados, prostitutas, trabalhadores em trânsito, profissionais do rebuceteio, outros profissionais. Era realmente uma praça”<sup>364</sup>. No contexto do centenário da cidade, a lembrança de um homem não lhe sai da cabeça, incólume:

A fome nem sempre é a mesma

Nossa cidade está fazendo 100 anos. Poderia falar de seus muitos problemas, da saúde madrasta, da falta de educação, do transporte coletivo, do desemprego, do baixo salário, dos assaltos. Ou de assuntos amenos, da Savassi, dos vários shoppings, do Parque das Mangabeiras, das praças, das moças em flor, do ainda belo horizonte.

Mas estou me lembrando de um homem parado na porta de um botequim comendo um pedaço de pão. Entre tantas coisas aparentemente significativas, parece injustificável a teimosia da recordação de um homem comendo pão na porta de um mísero botequim boêmio, durante uma madrugada antiga, na velha Praça da Lagoinha.

Conversando com um jovem repórter e futuro escritor sobre a diferença entre jornalismo e literatura, sobre alguns truques e dificuldades formais, aquele homem não me saía da cabeça. Sim, ele tinha alguma coisa a ver com o aniversário da cidade, com tudo. [...]

Sei até hoje, e cada vez mais, que aquele homem de paletó apertado, calça pega-frango e chapéu de coco; aquele homem sem idade, silencioso e impenetrável, ainda come o seu pão na porta de um dos botequins da minha antiga Praça da Lagoinha. Pouco importa que tenham liquidado com a Praça: ele continua lá. Conte para o jovem repórter que eu tinha então 17 anos e estava começando a entrar nas coisas da vida ou, mais do que isso, como vi mais tarde: estava aprendendo o código, que você não consegue nem precisa traduzir em palavras, mas só com gente, com poucas pessoas, as que interessam e não acabam.<sup>365</sup>

Assim, os escritores-personagens fazem, então, um último passeio, revivendo os espaços do bairro pelo artifício de suas memórias. Até que eles mesmos se tornam apenas história entranhada no lugar.

.....

<sup>364</sup> PIROLI, 2004, p. 37.

<sup>365</sup> PIROLI, 2004, p. 57-58.

## Lagoinha meu amor

Pisando escombros, o velho boêmio aposentado faz sua viagem sentimental pela outrora gloriosa Praça. Ele andara lendo os jornais, dera ouvidos ao que diziam as emissoras de rádio e TV, amigos já haviam dito, mas custava a acreditar que a sua Praça da Lagoinha e adjacências estavam desaparecendo sob a ação demolidora de homens e máquinas.

Teimoso, o velho boêmio aposentado de remotas noitadas precisava ver para crer. “In loco”, foi testemunhar o avanço do progresso urbanizador. Encontrou o inevitável. Escombros por todos os lados. Sentiu um nó na garganta, mas foi em frente, percorrendo a praça desfigurada. Passou por baixo daquele monstro de cimento armado, a que dão o nome de viaduto, e tomou rumo da Contorno, sentido Estação, até as imediações do velho prédio onde ainda se torrava um cheiroso café. [...] Atravessou sob o viaduto rumo a Padre Paraíso, beira a linha férrea. Em determinado ponto parou, olhou à sua direita e recordou: “aqui existia uma barbearia, a do Walter Normand, ferrenho torcedor do América, embora o irmão, o Lauro, houvesse jogado pelo Atlético”.

E prosseguiu, lembrando que, por ali, havia um cinema. [...] Aqui nesta esquina, uma pastelaria. [...] Ali uma farmácia. Dos Vaz de Melo [...].

Segue em frente o nosso herói, passa justamente no local onde havia a loja de armarinho da boa gente que eram os Houri. [...] Mais adiante uma nova parada. Bebia-se aqui, recorda ele, um bom suco de frutas. [...]

Lembra o velho pardieiro tantas vezes por ele frequentado, as casas de jogos, baralhos viciados, escuros becos por onde transitavam homens e mulheres cambaleantes de sono e de álcool, corredores que levavam a quartos onde o amor era um comércio [...]. Agora ele fixa as vistas para o outro lado da praça e parece rever na porta do bar da esquina o velho Fausto alisando seus bastos bigodes brancos [...], a tinturaria do Valente, a alfaiataria do Vitorino Ferri, [...] gente saindo e gente entrando no bem afreguesado restaurante do Coelho [...]. O velho boêmio está cansado. Procura um monturo de tijolos, terra e concreto e nele se acomoda. As reminiscências o emocionam e ele tem as vistas embaçadas por indiscretas lágrimas, vistas também já ameaçadas por inevitáveis cataratas. Um torpor parece envolvê-lo. Sente que não precisa dormir para sonhar um sonho retrospectivo de parte de sua mocidade vivida ali em década distante. A força de uma imaginação, para ele até então inimaginável, dele se apodera. Como sob os efeitos de um transe mediúnico parece reviver épocas esquecidas. O desfilar de um “curta metragem” onde o personagem é ele próprio e o cenário, aquele mesmo reconstituindo milagrosa e fantasmagoricamente os anos 30-40. [...] Desaparecida para sempre a Praça da Lagoinha e suas adjacências, miniaturas de Sodoma e Gomorra tupiniquins... Subindo devagar a Além Paraíba, pernas trôpegas, respiração difícil, ele para, olha para o alto, o céu é agora um manto estrelado. Pode ser que esteja enganado, mas parece ouvir ao longe a voz do Orlando Silva murmurando para ele a “Última estrofe”: “a noite estava assim enluarada, quando a voz já bem cansada eu ouvi do trovador...”<sup>366</sup>

.....  
<sup>366</sup> BARRETO, 1995, p. 11-18.

## 4.2. Espaços de representação: apropriação como obra

As reformas visando a expansão e a duplicação da Avenida Presidente Antônio Carlos expuseram com brutalidade os processos de transformação do espaço urbano belo-horizontino. Além dos próprios moradores, a população que cruza diariamente a cidade em seu eixo norte-sul – sendo ou não conivente com a sua finalidade – viveu com indignação os mais de dez anos de transtornos: engarrafamentos, sujeira, barulho, fealdade. Tudo isso, na esperança de uma vida melhor.

Se antes o impacto da Avenida se restringia quase exclusivamente aos problemas relativos ao trânsito – que afetam toda a malha urbana em efeito dominó –, o processo de esvaziamento e posterior demolição de casas, comércio e da própria Avenida escancarou a realidade vivida pelos habitantes da Lagoinha desde a década de 1950: a iminência do desaparecimento de um lugar. De maneiras diversas, esse processo foi sentido, registrado e interpretado por alguns.

Apresentamos experiências que demonstram esses modos distintos de apropriação – sensação, registro e interpretação – do espaço, a partir de perspectivas particulares da Avenida, do bairro e de seus personagens. Por apropriação, entendemos que há uma apreensão que se relaciona à vivência do espaço, ao que ele representa enquanto valor de uso. Por obra, compreendemos que há uma intenção de criação, modificação ou atribuição de significados a ele. Assim, as linguagens artísticas – neste caso, a fotografia, o cinema e as artes urbanas (o grafite e o pixo<sup>367</sup>) – configuram formas possíveis de comunicação desses significados.

A abordagem autoral e subjetiva das obras permite uma interpretação da realidade sem que haja, necessariamente, uma preocupação em se construir um panorama fiel a ela. Através

.....

<sup>367</sup> Apesar de o termo mais convencional ser “pichação”, utilizamos aqui o termo “pixo”, em referência e respeito à forma preterida pelo artista entrevistado. Pelo mesmo motivo, mantemos a distinção entre o pixo e o grafite, este se referindo a uma representação mais figurativa, uma ilustração feita com tinta em spray em muros e espaços públicos – geralmente mais aceita socialmente como forma de arte; e aquele se referindo às inscrições e rabiscos feitos nos mesmos espaços que os grafites, mas com menor aceitação (como expressão artística) e associados, geralmente, a atos de vandalismo. Em ambos os casos, é comum a criação de elementos que identifiquem facilmente a autoria do desenho, como tipografia, assinatura e símbolos próprios.



dessa interação entre o real e o imaginado, o vivido se expressa como um *espaço de representação*. Este, por sua vez, constitui o *locus* da ação e da criação, portanto, do cotidiano passível de transformação. Recorrendo novamente a Lefebvre<sup>368</sup>, que discute essa noção em *A produção do espaço*, os espaços de representação tratam da experiência do sujeito no âmbito do seu contexto espacial. Impregnados de imaginário e de simbolismo, eles têm por origem a história de um povo e de seus indivíduos, tangenciam o espaço visível e constroem nossa projeção no mundo.

As manifestações artísticas apresentadas aqui têm, principalmente, duas características em comum. Em primeiro lugar, todas partem de inquietações dos seus autores em relação às transformações da Avenida Presidente Antônio Carlos, por serem de alguma maneira impactados por elas. Em segundo, falamos de obras que têm necessariamente um rebatimento imagético, que se traduzem através de imagens: o documentário longa-metragem *Morada*<sup>369</sup>, de Joana Oliveira; o curta-metragem *Retrato de Suzana*<sup>370</sup> – assim como as fotos utilizadas no processo de pesquisa do filme –, de Lygia Santos e Leonardo Amaral; registros fotográficos pessoais de Paulo Ferreira de Moura Júnior<sup>371</sup>, ex-morador da Lagoinha; os ensaios também fotográficos *Avesso Exposto*<sup>372</sup> e *Demolições na Lagoinha*<sup>373</sup>, de Carlos Moreira Teixeira; e as peças relativas ao projeto ACzine<sup>374</sup> (as *zines*, os registros do processo e os próprios pixos e grafites), de Dereco Machado, ou Cidadão Comum.

Sobre a proposta de conversação a partir de imagens, o pesquisador Stéphane Huchet – em diálogo aberto para o livro-catálogo da exposição *Escavar o futuro* –, considera que deve haver na imagem mais que apenas um pretexto para um debate “sobre a situação social e urbana, [...] para considerações e críticas sociológicas que não levam em conta o que acontece”<sup>375</sup> nelas. A arte, diz ele, não tem que obrigatoriamente comunicar uma mensagem, ela deve, acima de tudo, nos provocar. Seu papel não deve ser o de mostrar o que já é sabido e evidente, mas o de causar um deslocamento, ainda que mínimo<sup>376</sup>. Neste sentido, em suas palavras, as obras não devem “ser apenas um veículo de uma mensagem transparente sobre certo estado de crise da

.....

<sup>368</sup> LEFEBVRE, 2006, p. 42-43.

<sup>369</sup> MORADA (Joana Oliveira, Brasil, 2010, 78 minutos).

<sup>370</sup> RETRATO DE SUZANA (Leonardo Amaral, Lygia Santos, Brasil, 2010, 14 minutos).

<sup>371</sup> Algumas fotos e informações podem ser encontradas no endereço <<http://lagoinhasempreviva.blogspot.com.br/>>. O restante do material nos foi disponibilizado pelo autor.

<sup>372</sup> TEIXEIRA, Carlos Moreira. Avesso exposto. Facta #1 – a ciência do apocalipse, dez. 2012.

<sup>373</sup> TEIXEIRA, 1998, p. 44-53.

<sup>374</sup> Algumas fotos e informações podem ser encontradas no endereço <<https://aczine.wordpress.com/>>. O restante do material nos foi disponibilizado pelo autor.

<sup>375</sup> MARQUEZ, Renata et al. (Org.). *Escavar o futuro*. Livro-catálogo da exposição. Belo Horizonte: Fundação Clóvis Salgado, 2014, p. 325.

<sup>376</sup> MARQUEZ, 2014, p. 329.

modernidade urbana, há também as forças das próprias imagens. E uma imagem não é apenas alguma mensagem – realmente não acredito nisso”<sup>377</sup>.

Toda obra que possui um rebatimento imagético perpassa por questões relacionadas à estética e à sensibilidade (do autor e do espectador) – assuntos de grande complexidade para serem devidamente abordados aqui. Nos limitamos a aceitar a provocação de Huchet, buscando mais que a “mensagem transparente” nas obras, mas os deslocamentos no cotidiano proporcionadas por elas.

Ao contrário de considerar as imagens apenas como exemplificação de ideias pré-concebidas – imagens pretextuais –, as obras nos interessam pelas indagações que fazem em relação ao espaço da cidade. Constroem-se espaços através delas, que, por sua vez, são constituídas através de escolhas de ordem prática e subjetiva de quem as realiza. Em relação às fotos, nos referimos às definições de enquadramento, de luz, da película e do método de revelação (os dois últimos somente em termos de fotografia analógica). Em relação aos filmes, nos referimos a uma verdadeira cadeia de escolhas: o roteiro, a decupagem, a filmagem em si (escolhas de fotografia, arte, figurino etc.), a montagem e as finalizações.

Não vamos pormenorizar cada um dessas escolhas aqui – o que traria outras questões de pesquisa e nos desviaria do nosso caminho. Assim como em relação aos textos de Barreto, Pirolí e Tarcízio Costa, deixemos que as imagens falem por si. Dessa maneira, elas (e as conversas realizadas com os seus autores<sup>378</sup>) nos conduzem pela compreensão dos objetivos e os contextos em que foram produzidas.

## Lagoinha Sempre Viva

Conhecemos as fotos de Paulo Ferreira de Moura Júnior através de Lygia Santos, que compartilhou conosco o material bruto do seu documentário sobre a Avenida Presidente Antônio Carlos – realizado como parte do seu trabalho final de graduação. Moura Júnior atendeu à solicitação da cineasta feita através de um site na internet<sup>379</sup>, que requisitava contribuições diversas para a sua empreitada: áudios, imagens, vídeos.

.....

<sup>377</sup> MARQUEZ, 2014, p. 333.

<sup>378</sup> As conversas referem-se a entrevistas em profundidade e semiestruturadas realizadas com os autores. No caso de Joana Oliveira, Dereco Machado, Lygia Santos e Leonardo Amaral, as conversas ocorreram pessoalmente e através de emails. Paulo Ferreira de Moura Júnior, por morar em outro país, nos concedeu a entrevista por mensagens de áudio do *whatsapp* (aplicativo de troca de mensagens). Em relação a Carlos Teixeira, nos baseamos em sua obra publicada em: TEIXEIRA, 1998, 2012.

<sup>379</sup> A chamada e a apresentação do projeto podem ser vistos em: <<https://antoniocarlosdoc.wordpress.com/>>. Acesso em: jul. 2016.

As fotos de Moura Júnior se destacaram em meio ao rico acervo documental da cineasta. Em primeiro lugar, pelo cuidado demonstrado pelo autor em documentar o espaço no decorrer de um tempo preciso – a passagem do tempo é claramente um dos elementos condutores de sua fotografia. As fotos, que são muitas vezes o mesmo lugar fotografado repetidamente, em momentos distintos, nos apresentam a Lagoinha no intervalo de um ano, de abril de 2009 a abril de 2010 – período entre o início das demolições na porção leste, entre a Avenida Antônio Carlos e a Rua Diamantina, e a reconstrução das pistas de rolamento.

O fotógrafo, que é analista de sistemas por profissão, nasceu ali, na Rua Itabira, onde morou até 2010 – antes de se mudar para o bairro da Graça e, posteriormente, para os Estados Unidos. A casa onde habitou grande parte de sua vida, construída por seus pais em 1965, continua sendo a residência de sua família. No bairro, moram ainda alguns tios e amigos. Por esse motivo, o autor nos conta que mantém uma ligação muito forte com o lugar, independente dos estigmas que carrega. Estigmas estes decorrentes, principalmente, do processo de degradação impulsionado pelos rumores da duplicação existentes desde antes do seu nascimento, em 1974:

Ouvimos os rumores da duplicação desde que me entendo por gente. Sempre se falava que a Antônio Carlos ia ser destruída. Então a região próxima foi sofrendo uma degradação. Vai duplicar, vai destruir, vai derrubar... Então as coisas pararam de andar. Ninguém fazia mais nada. [...]

O processo de degradação se tornou maior no final da década de 1990, quando os rumores ficaram mais fortes. Vários negócios foram saindo da região, que foi ficando mais abandonada.

No final de 2008, a coisa ficou mais séria. “Dessa vez agora vai. Vai ser duplicada a Antônio Carlos”. Mas ficamos pensando: será que vai acontecer mesmo? Ainda ficou aquela coisa de não sabermos o que ia acontecer.

No momento em que eu comecei a ver as ruas sendo fechadas, as coisas sendo fechadas e parte delas começando a ser destruídas, eu tive essa impressão: poxa, essa região vai sumir. O bairro vai sumir e ninguém vai saber como eram as coisas anteriormente. Ninguém vai se lembrar.

Ai eu comecei a tirar fotos tentando documentar como foi o processo de demolição. Na verdade, eu gostaria de ter começado antes. Antes mesmo de tudo começar, pra capturar como eram as coisas. Como eram todas as casas. E depois como se transformou tudo. Não só as casas, mas também as ruas.<sup>380</sup>

Outro fator perceptível em sua fotografia é a relação de afeto com o lugar. As casas não são só edificações importantes por uma questão arquitetônica ou ambiental. Elas têm nome e história: são as casas da Dona Anita, da Dona Tereza e do Seu Lideir. Busca-se a compreensão do impacto de se presenciar o desaparecimento de um espaço significativo: o espaço da memória da infância, mas também o espaço vivido por muito tempo. Neste movimento, surgem outras descobertas:

.....

<sup>380</sup> Entrevista com Paulo Ferreira de Moura Júnior. 26 jun. 2016.

No processo de fotografar as casas, quando elas já estavam sem as portas e janelas, as vezes aparecia um corredor, que por sua vez evidenciava algo no fundo, ou apenas o fim do corredor. Dessa maneira, descobria coisas que não conhecia.

Mais ao final, quando as máquinas já estavam na Avenida, percebi que as retroescavadeiras tinham nomes. Eu não fazia ideia de que havia esse costume de se batizar retroescavadeiras. Então fui fotografando, tentando de alguma forma, criar uma história daquilo. De fato, você documenta, mas você tem ali o espaço que é subjetivo e que você dá a sua interpretação.

A intenção principal era a de tentar mostrar que o bairro estava bastante degradado, mas que, mesmo assim, tinha uma certa vida. Tinha uma comunidade, tinha uma lógica. Quem passa ali hoje a pensa: “nossa, como ficou bom. Essa avenida larga, sem aquelas casas velhas, perigosas.” Mas não percebe que aquelas casas, quando habitadas, é que davam vida ao bairro.<sup>381</sup>

Se o espaço e as relações no/do espaço participam da constituição da subjetividade, assim como de um sentido de coletividade, com a destruição desse espaço, a vida ali não fica imune. A partir de sua fotografia, o autor retrata o processo de esvaziamento do lugar, de pessoas, mas também de vida. Em suas palavras, “no momento em que as pessoas saíram dali, aquele lugar morreu. Já não era mais a Lagoinha”.

A documentação realizada é a de um processo de decomposição. O bairro vai se decompondo, até tornar-se um nada, e do nada nasce uma grande avenida. Assim, a Lagoinha parece cumprir um destino de local de passagem, de espaço de trânsito – que se inicia no complexo de viadutos – por onde as pessoas passam e não permanecem. Ao mesmo tempo, o nome dado ao projeto por Moura Júnior, *Lagoinha Sempre Viva*, demonstra sua esperança de alguma permanência – ainda que somente através das imagens.

.....  
<sup>381</sup> Entrevista com Paulo Ferreira de Moura Júnior. 27 jun. 2016.

**Casa da Dona Tereza e do Seu Lideir**  
Paulo Ferreira

Fonte: acervo do artista.



Fig. 31 - 30 abr. 2009.



Fig. 32 - 02 mai. 2009.



Fig. 33 - 07 mai. 2009.



## Cine Sao Cristovao (Aprisco)

Paulo Ferreira

Fonte: acervo do artista.



Fig. 34 - 07 jun. 2009.



Fig. 35 - 07 jun. 2009.



Fig. 36 - 27 jun. 2009.



## Interiores

Paulo Ferreira

Fonte: acervo do artista.



Fig. 37 - 31 mai. 2009.

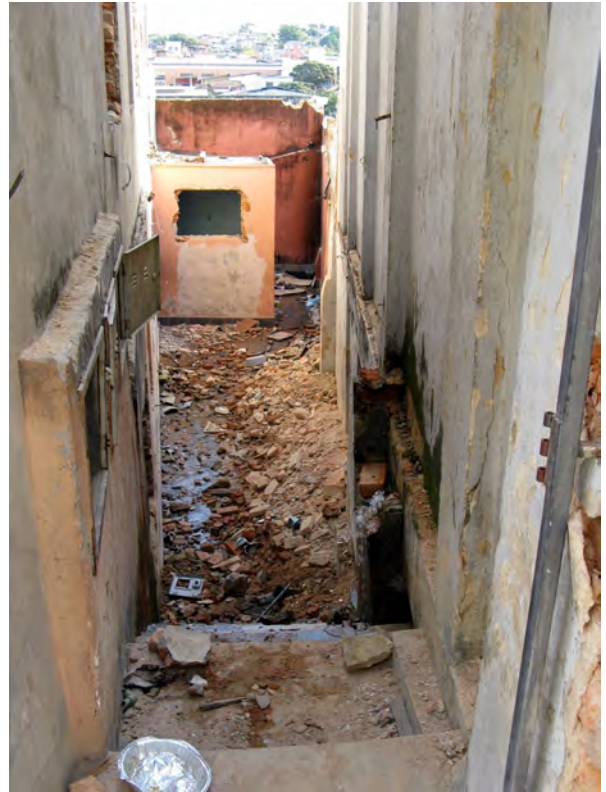


Fig. 38 - 21 jun. 2009.



Fig. 39 - 21 jun. 2009.



Fig. 40 - 21 jun. 2009.

## Lagoinha sempre viva

Paulo Ferreira

Fonte: acervo do artista.



Fig. 41 - 21 mai. 2009.



Fig. 42 - 29 mai. 2009.



## Morada

O filme *Morada*, de Joana Oliveira, é outro registro motivado por uma questão afetiva. O documentário aborda a relação de sua avó, Dona Virgínia – que morou na Avenida Antônio Carlos, próximo do IAPI, dos vinte aos oitenta anos –, com o processo de desapropriação aguardado por mais de cinquenta anos. Dessa maneira, ele se constrói a partir da relação entre a personagem e sua casa, a Avenida, suas raízes e suas lembranças. Mas o filme versa também sobre uma relação entre avó e neta, assim como entre a neta e a casa da avó que, mesmo não tendo sido sua morada, sempre esteve presente em sua vida. Sobre isso, ela nos explica:

Eu resolvi fazer o filme da vovó muito por conta dessa relação estranha que eu tinha com a casa. Porque quando você é pequeno, sempre existe aquela coisa afetiva com a casa da avó. Mas o bairro foi se degradando muito e, de certa forma, a minha avó foi deixando a casa se degradar.<sup>382</sup>

O processo de desapropriação, anunciado pela primeira vez na década de 1950, só alcançou a região onde Dona Virgínia morava em 2010. Nesse período, a afinidade entre a personagem e seu espaço foi se transformando em uma relação de abandono. A entrada principal, antes uma escadaria que subia a partir da Avenida Antônio Carlos, foi então substituída pelo portão dos fundos, cujo acesso se dava pela Rua Manoel Macedo. A sala de estar e a varanda, que se voltavam de frente para a Avenida, foram aos poucos perdendo sua função cotidiana. Viraram depósito de entulhos, até deixarem de ser completamente utilizadas e, até mesmo, acessadas. Analogamente aos espaços da casa, a própria presença da Avenida se tornou um entrave na vida de Dona Virgínia. Oliveira se recorda do tempo em que havia ainda uma relação distinta entre sua avó e o lugar:

Lembro de a gente chegando com a vovó, parando o taxi na frente da casa [na Avenida Antônio Carlos], a gente subindo as escadas. Eu gostava muito de subir as escadas da casa da vovó, que era uma escadaria muito grande. Achava muito legal. E tinha uma santa de gesso, que ficava no fim da escada, que ficava olhando pra gente. Aquilo era meio bizarro. [...]

Ela tinha uma loja embaixo – que a casa da vovó era assim, o primeiro andar tinha lojas e em cima era a casa. Eu me lembro dessa loja aberta ainda, e depois fechou porque não tinha mais comércio. Foi morrendo. O passeio foi ficando mais curto, mais curto, mais curto, e no final das contas era igual essa varanda aí [apontando para a varanda estreita de sua casa], era um passeinho. Porque a avenida foi invadindo, invadindo... As casas em volta foram ficando abandonadas. Ninguém conseguia vender porque era área de desapropriação. E teve muita gente desistindo de morar ali por causa do barulho. Mas ela não desistia de morar lá de jeito nenhum. [...]

.....  
<sup>382</sup> Entrevista com Joana Oliveira. 21 jun. 2016.

A casa era só a parte da frente e tinha um quintal enorme, com grama e tudo. O tempo foi passando, tiraram a grama, puseram cimento. A vovó fez o apartamentinho dela [em cima] e liberou a casa histórica para a minha tia e a família dela. A casa era assim: tinha uma escada e tinha uma sala virada para a Avenida, que tinha uma varanda. É muito simbólico: a sala virou um depósito, não tinha jeito de entrar na varanda. De certa forma é como se anulando essa varanda, se anulasse a Avenida. E eu quis fazer uma metáfora disso [no filme, quando ela propõe a Dona Virgínia em entrar na varanda], fingir que essa Avenida não era uma ameaça.<sup>383</sup>

Oliveira considera o descuido em relação à parte da frente da casa – a entrada, a sala e a varanda – como um sintoma do incômodo causado pelas transformações do espaço na vida de sua avó. No entanto, a cineasta diz nunca ter entendido o fato de ela ter morado tanto tempo ali. Havia uma contradição aparente entre a “teimosia” da avó e o gradativo abandono do lugar.

Outra questão importante do filme era essa tentativa de compreensão do motivo da permanência insistente de sua avó. O que determinaria uma “mulher tão incrível, bonita e inteligente [...], com condições financeiras de ir para outros lugares”, a morar em uma casa e em um bairro destinados a desaparecer? Neste sentido, Dona Virgínia representa, como afirma a diretora, uma pessoa “de terra”, cujo arraigamento se torna essencial à vida. Ela diz ainda: “depois de fazer o filme, o que foi bom para mim, eu entendi que cada um escolhe o que quer para se conectar com o mundo. E a casa era a o fio condutor da vida da minha avó com a família, com as lembranças dela”<sup>384</sup>.

O documentário registra os três últimos anos da espera pela desapropriação, entre a expectativa do fim e a esperança de que a obra mais uma vez malograsse. Dona Virgínia resiste até o último momento, mas não sem algum desgaste emocional. Observa-se um processo de entristecimento da personagem no decorrer do tempo, que vai aos poucos perdendo sua vaidade e sua alegria tão características – como alguém que aos poucos se resigna em perder uma luta de uma vida inteira. Sobre as relações que se desenvolvem no filme, Oliveira nos explica:

O filme tem várias relações. Primeiro eu acho que a relação primordial é essa da minha avó contra a desapropriação. Tem um conflito ali, que não dá para ela mudar, mas ela resolve, mesmo assim, conviver com esse conflito. É uma guerra perdida, mas ela vai para essa guerra e fica até o fim com um fio de esperança de que a desapropriação não acontecesse. Eu lembro depois, quando ela já estava no hospital, já depois da desapropriação – ela ficou um tempo internada ali no Hospital Evangélico. A gente vendo os jogos da Copa do Mundo e ela falava: “é, foi por causa dessa Copa do Mundo”.

A outra relação, é a história dela com a casa. Mesmo ela falando que não acreditava que ia ser desapropriada, ela abandonou um pouco a casa dela.

.....

<sup>383</sup> Entrevista com Joana Oliveira. 21 jun. 2016.

<sup>384</sup> Entrevista com Joana Oliveira. 21 jun. 2016.

Então tem uma redenção ali na festa de aniversário, quando ela pinta a casa. [...] Não foi coisa minha, mas é claro que o filme tem uma parcela de culpa. Porque foi depois do momento em que a gente faz ela enfrentar a sala, ir na varanda... Seis meses depois ela resolve pintar tudo. Não dá para saber, se ela fez isso por vergonha e vaidade em relação à equipe do filme, ou se realmente ela se enfrentou com essa coisa: “se eu acho que não vou ser desapropriada, ou se eu quero acreditar que eu não vou ser desapropriada, vou me reapropriar dessa casa e arrumar ela”. Ela fez uma mega festa de 80 anos, que você pode até encarar como uma despedida ou não.

E tem outra relação muito forte ali que é de avó e neta. Tanto que você pode reparar que no começo do filme eu apareço menos, mas à medida que a gente vai filmando eu vou aparecendo cada vez mais. Porque essa hierarquia entre diretora e entrevistada não funcionava muito ali. Ela me puxava, falava meu nome... A minha intenção não era estar tão presente na filmagem, nem aparecer na entrevista com o secretário. Mas seria até uma sacanagem minha expor a vida da minha avó e não me expor, sendo que eu sou parte da vida dela e o filme só existe porque eu sou sua neta. E ali com o secretário eu tinha que estar do lado dela, dando suporte.<sup>385</sup>

A perspectiva do documentário, como dito, passa então pelo afeto, pelo laço familiar entre neta e avó. Mas o filme tem também um viés político, na medida em que através das escolhas de direção e montagem (dentre outras possíveis), ele toma partido da inconformidade pela espera da desapropriação da casa. Podemos pressupor isso a partir de uma certa oposição imagética estabelecida. De um lado, as cenas íntimas da casa, construídas a partir de ações cotidianas representadas pelo enquadramento recorrente das mãos de Dona Virgínia: as mãos que tricotam, que se alimentam, que pintam as unhas. De outro lado, as imagens da cidade intercaladas do início ao fim representam a agressividade com que esse espaço subjuga a vida da avó da cineasta – agressividade patente na cena da demolição de uma casa, já quase ao final do filme. A dualidade só é rompida a partir de ações conduzidas pela própria autora, desde a visita ao secretário de obras Murilo de Vasconcelos (o único instante em que Dona Virgínia é filmada fora dos espaços de sua casa), ao momento em que ela enfrenta sua resistência de ir até a varanda observar a Avenida Antônio Carlos.

.....  
<sup>385</sup> Entrevista com Joana Oliveira. 21 jun. 2016.



## Morada

Joana Oliveira

Fonte: frames do filme, 2010



Fig. 43 - Dona Virgínia em sua casa. Aos fundos, o IAPI.

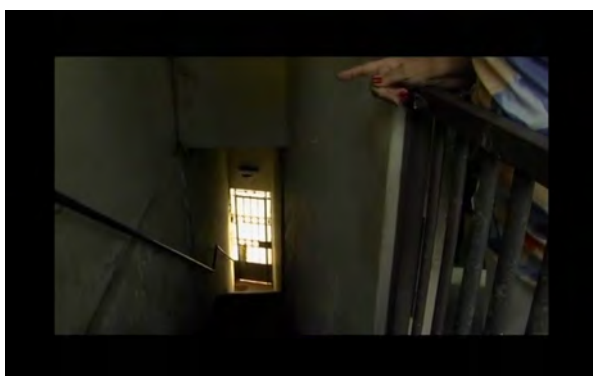


Fig. 44 - O antigo acesso à casa a partir da Av. Antônio Carlos.



Fig. 45 - A antiga sala de estar transformada em depósito.



Fig. 46 - Joana conduz Dona Virgínia à varanda.

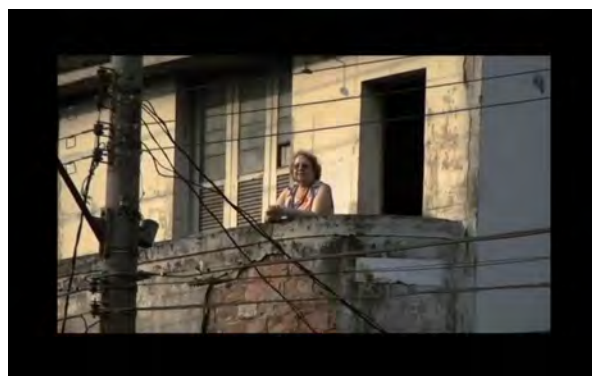


Fig. 47 - Dona Virgínia na varanda.

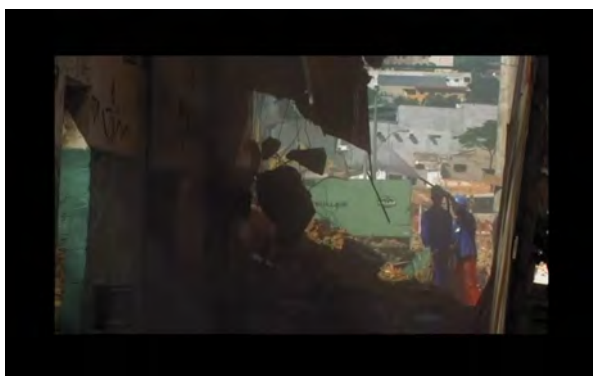


Fig. 48 - Demolição próxima à casa da personagem, no fim do filme.



Fig. 49 - Máquinas demolem.

## Prédio solitário

Ao passarmos pela Avenida Antônio Carlos hoje, na altura do IAPI, um edifício situado a leste se destaca na paisagem. Não por alguma singularidade arquitetônica ou estética, mas pela “solidão” com que se eleva no espaço remanescente da alça de um viaduto. O Edifício Angico, cujo nome advém da rua homônima que antes ligava o prédio à Antônio Carlos – mas que hoje se limita a dois quarteirões entre as ruas Manoel Macedo e Pitangui –, é o mote das pesquisas para o curta-metragem *Retrato de Suzana*, de Leonardo Amaral e Lygia Santos.

Diferentemente de Paulo Ferreira de Moura Junior e de Joana Oliveira, que se baseiam em uma relação de afeto com o espaço para realizarem seus registros, aqui, ambos os diretores têm com a Avenida Antônio Carlos uma relação de passagem, de caminho cotidiano. Amaral, por morar na região norte desde 2002, testemunhando desde então os processos de transformação do espaço entre sua casa e o Centro. Já Lygia começou a se interessar pela Avenida quando começou a frequentar a universidade na Pampulha:

Quando ingressei na UFMG, deparei-me desde o primeiro dia com um cenário de terra revirada e casas abandonadas, pois atravessava diariamente a cidade até o campus Pampulha, na zona norte da cidade. Na época (2006), as obras de duplicação da Avenida Antônio Carlos estavam em sua primeira etapa, atingindo principalmente os bairros Cachoeirinha e Nova Cachoeirinha.

A partir de abril de 2009, a Avenida tornou-se centro das minhas preocupações acadêmicas e pessoais. Desde então, comecei a desenvolver individual e coletivamente trabalhos de fotografia e vídeo tendo sempre como pano de fundo a paisagem transformada da Antônio Carlos. Ironicamente, um ano depois mudei-me para a Pampulha e passei a fazer o caminho inverso: para ir à universidade, ao estágio ou visitar amigos e familiares, devia cruzar a via no sentido contrário ao que me acostumara. A Antônio Carlos continuava, assim, no meio de meus trajetos diários e por ela desenvolvi um afeto mesclado a certa estranheza, sentimentos que sempre me acompanharam na relação com aquele espaço.<sup>386</sup>

O curta-metragem parte então de uma inquietação dos diretores em relação a esse espaço em obras. Através de uma imersão naquela realidade, eles conhecem personagens e suas histórias, e resolvem falar sobre Suzana. A filmagem foi antecedida por um processo de pesquisa baseado em conversas com os moradores do Edifício Angico e fotografias, dando origem ao ensaio *Prédio solitário*. Como nos conta Amaral, o ensaio busca uma contraposição entre as cenas íntimas da casa, com seus objetos prosaicos, e a paisagem devastada emoldurada pelas janelas dos apartamentos:

.....

<sup>386</sup> Apresentação dos objetivos da autora em relação ao seu projeto sobre a Avenida Antônio Carlos em: <<https://antoniocarlosdoc.wordpress.com/>>. Acesso em: jul. 2016.

A gente fez várias visitas ao Edifício Angico. Fizemos as primeiras sem câmera, só conversamos com os moradores. Depois é que fizemos as visitas com as câmeras fotográficas, quando a gente fez essas fotos com os que nos permitiram fotografar seus apartamentos e também se deixaram fotografar.

Tinha algumas ideias que se repetiam em cada apartamento, uma delas era fotografar as janelas. Pra ter esse contraste entre o interior e o exterior, entre a casa e a avenida.<sup>387</sup>

Assim como em *Morada* e no ensaio fotográfico preliminar, o documentário se articula através da observação do cotidiano de um personagem (neste caso, Suzana) e da exploração de dualidades a partir da intercalação sucessiva de imagens: o lado de dentro e o lado de fora; o salão de beleza e a rua/avenida; o dia e a noite; o trabalho e o lazer; o homem e a máquina (as retroescavadeiras). O diretor fala brevemente sobre a proposta do filme:

A gente conheceu a Suzana na primeira visita ao prédio. Ela não mora lá, mas tem um salão na parte de baixo. A sobrinha dela é que mora. Então ela foi o nosso contato com os moradores do prédio, porque muita gente conhecia ela lá. Sempre que a gente ia lá, encontrávamos com ela antes. E como ela sempre gostou muito de conversar, fomos ficando próximos dela, e descobrimos que ela fazia aula de pintura. Assim surgiu a ideia do filme.

Ela mora a dois quarteirões do Angico. Tanto que no início do filme, a gente segue a caminhada dela até o salão. Ela precisa, inclusive, cruzar um caminho de entulhos da reforma da Avenida.<sup>388</sup>

Apesar de o filme se enquadrar no gênero documental, já que procede da realidade de Suzana a partir de acontecimentos de sua rotina, não há nele um esforço de caracterização ou explicação explícitas dessa realidade. Com poucos diálogos e abrindo mão de recursos tradicionais dos documentários, como a interlocução pergunta-resposta entre entrevistador e entrevistado, as imagens tornam-se, assim, especialmente potentes. Ao exporem a banalidade da vida diante do caos, nos interessam enquanto espaços de representação mais que a própria mensagem a ser transmitida.

.....

<sup>387</sup> Entrevista com Leonardo Amaral. 23 jul. 2016.

<sup>388</sup> Entrevista com Leonardo Amaral. 23 jul. 2016.

## Retrato de Suzana

Leonardo Amaral e Lygia Santos

Fonte: frames do filme, 2010



Fig. 55 - Suzana e o edifício Angico.

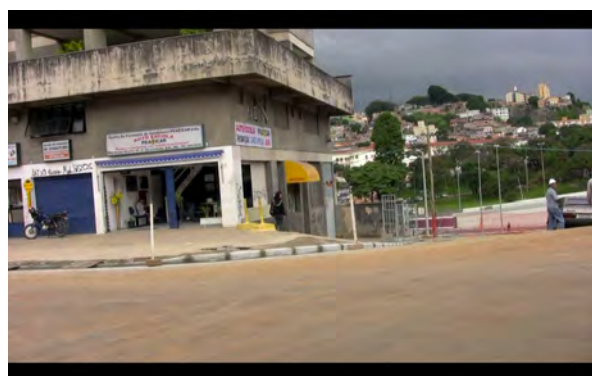


Fig. 56 - O salão de beleza da Suzana.



Fig. 57 - Operários da construção da Avenida.



Fig. 58 - Novo vizinho: a alça do viaduto.



Fig. 59 - Suzana encontra seus amigos no salão.



Fig. 60 - O interior do salão, à noite.



## Prédio solitário

Leonardo Amaral e Lygia Santos

Fonte: acervo dos artistas.



Fig. 50 - Apartamento 1201.



Fig. 51 - O edifício solitário.



Fig. 52 - Apartamento 1102.



Fig. 53 - Apartamento 402.

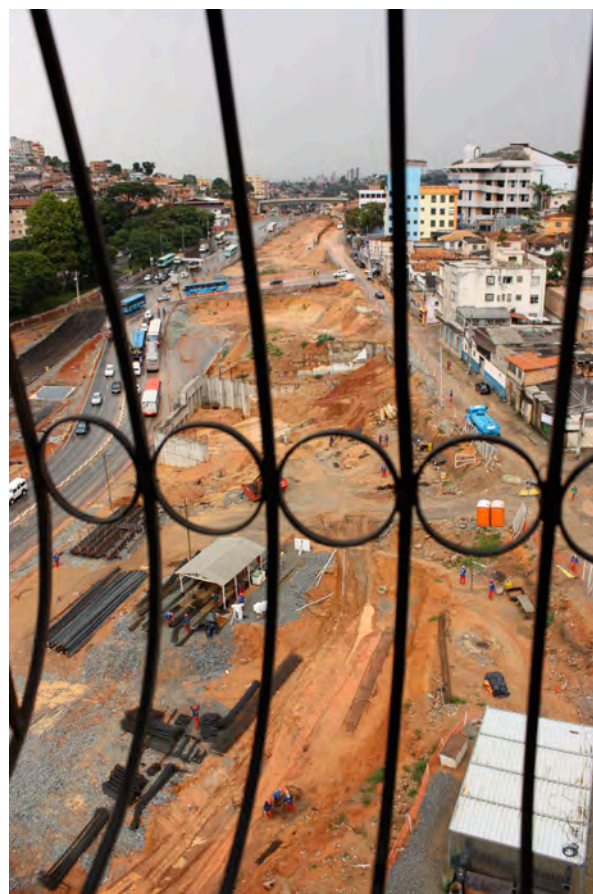


Fig. 54 - Quarteirões demolidos ao redor.



## Antônio Carlos, até o centro

Dereco Machado compartilha a mesma relação com a Avenida Antônio Carlos que Leonardo Amaral e Lygia Santos. Tendo morado desde a infância na zona norte, mas sempre estudado na zona sul, ele percorreu diariamente quase toda a sua extensão durante anos. Como artista urbano, Dereco observa a Avenida por um viés muito particular – e não menos interessante –, que é o das pixações, grafites e *stencils*:

A arte urbana cria uma nova dinâmica para a cidade. As pixações deixam a cidade viva. Se você observar, há sempre uma nova pixação que surge, que atropela a outra que já existia.

A minha observação sempre foi instigada por isso. Mas esse enfoque é literalmente superficial, pois o que o interessa é o que está na superfície das edificações, do lado de fora. Aconteceu muitas vezes de eu saber a fachada de um prédio de “cor e salteado”, mas só depois de muito tempo é que eu me atentar para o que acontecia ali dentro, qual era sua função. Está lá a placa, mas você nunca a lê.<sup>389</sup>

O projeto *ACzine* – AC de “Antônio Carlos” e de “até o Centro” – começou com o interesse de se registrar os pixos e os grafites nos edifícios da Avenida que iam se perder com o processo das demolições. Dereco então iniciou um “trabalho frenético” de fotografar tudo o que lhe interessava – todos aqueles desenhos que estavam fadados ao desaparecimento – com o intuito de documentá-los e de compartilhá-los com outras pessoas. A princípio um projeto de registro fotográfico particular, o *ACzine* ganha novos contornos quando o artista inicia o curso de Belas Artes na UFMG. Surge então a sua primeira versão impressa: uma peça de serigrafia feita a partir de uma dessas fotos, que foi reimpressa em *offset* para facilitar sua distribuição. Este primeiro zine<sup>390</sup> teve o objetivo de convocar outros artistas e observadores da arte urbana a contribuírem com o processo de documentação.

Apesar de Dereco considerar o processo de transformação da Avenida Antônio Carlos agressivo, principalmente pela degradação que se inicia já na sua anunciação, é justamente essa degradação gradativa que permite que haja uma apropriação dos seus espaços como “tela efêmera” para a arte urbana. A Avenida, na medida em que suas edificações vão sendo descuidadas e abandonadas, torna-se um local privilegiado para as intervenções:

Quando começa esse processo de demarcação [para desapropriar e demolir], começa a liberar muito muro. E como é muro degradado, é uma maravilha para você intervir, porque você vai ter menos problema [com a polícia]. A Avenida sempre foi então muito rica. Enquanto você tem esse processo de desvalorização

.....

<sup>389</sup> Entrevista com Dereco Machado. 21 jun. 2016.

<sup>390</sup> O termo zine é a versão contraída de fanzine que, por sua vez, se refere a uma publicação de produção independente, de tiragem e circulação baixas, podendo enfocar em diversos assuntos.

da região para fazer esse tipo de coisa [as obras e as desapropriações], um dos cuidados que as pessoas param de ter é em relação à fachada. Então antes e durante o processo de desapropriação, era muito fácil fazer as intervenções. [...] É como se existisse uma convivência das pessoas em relação à pixação, para que ela degrade mesmo – naquela situação específica.<sup>391</sup>

Dereco nos conta que o *ACzine* nunca teve uma direção editorial definida, mas que a Avenida Antônio Carlos sempre foi “o fio da meada”. Como é o caso da edição especial<sup>392</sup> editada através de um workshop realizado na VII Semana das Ciências Sociais da UFMG – Se essa rua fosse minha, em 2009. Considerada a versão mais palpável do zine, ela é resultado de experimentações diversas dos participantes realizadas na Avenida no decorrer de uma semana:

Fomos para a Avenida Antônio Carlos para ter vivência. E cada um fez o que quis. Teve quem quis fazer intervenção, *stencil*, gravamos vídeos, gravamos áudios. [...] Fizemos muita coisa. Exploramos casas abandonadas, entramos em algumas ruínas, entramos no IAPI. Trocamos muitas ideias com a galera do IAPI. Então teve muita intervenção, poesia, ensaios... Mas o *zine* nunca teve uma orientação, nem uma pretensão acadêmica. A intenção sempre foi a de viver a avenida.<sup>393</sup>

O que restou do projeto é um banco de imagens considerável de pixações, grafites e *stencils*, além dos próprios zines. Segundo Dereco, o término da duplicação da Avenida Antônio Carlos o fez perder o interesse em continuar tirando as fotos. Os pixos continuam sendo feitos por outros – e continuam sendo observados pelo artista –, mas a assepsia da nova Avenida é desestimulante para a realização de novas intervenções.

As artes urbanas podem ser consideradas como munidas de uma certa raridade, na medida em que só existem em função do lugar em que se encontram – e cada lugar é único, assim como os traços são autorais. A memória, por sua vez, independe da existência material (física) desses lugares. Ela não se cola a um edifício ou a um objeto, mas precisa ser ativada pelo corpo – precisa ser vivida – no cotidiano, através de processos de apropriação e significação. Maria Luísa Magalhães Nogueira, no texto de apresentação do *ACzine* no site, diz que, dessa maneira, “a arte entra como uma espécie de resistência. Uma forma de tornar a cidade respirável e viva. É um modo de deixar marcas, de singularizar aquilo que se quer alisado e homogêneo”<sup>394</sup>.

.....

<sup>391</sup> Entrevista com Dereco Machado. 21 jun. 2016.

<sup>392</sup> Edição disponível online em: <[https://aczine.files.wordpress.com/2009/09/fanzine\\_blog.pdf](https://aczine.files.wordpress.com/2009/09/fanzine_blog.pdf)> Acesso em: jul. 2016.

<sup>393</sup> Entrevista com Dereco Machado. 21 jun. 2016.

<sup>394</sup> Não há indicação se o texto foi escrito especialmente para o site ou se trata-se de uma citação. Disponível em: <<http://labconvufmg.wix.com/avantoniocarlos#!mudancas-visuais/c1xfq>> Acesso em: jul. 2016.

**ACzine**

Dereco

Fonte: ACzine, 2009.



Fig. 61 - Stencil por Suellen Guimarães, Marina Teixeira, Aline Maia.



Fig. 62 - Stencil por Bruno Sena, Matheus Cherem, Dereco.



Fig. 63 - Intervenções da Av. Antônio Carlos.



## Pixos

### Dereco

Fonte: acervo do artista.



Fig. 64 - Flor no asfalto.



Fig. 65 - Doi, Goma, Fama.



Fig. 66 - Comum.



Fig. 67 - Gaspa, Sux.



Fig. 68 - Lisk, Fain, Gink, Sadok, Sed, Real.

## Avesso exposto

É também uma discussão sobre a memória que o arquiteto Carlos Moreira Teixeira propõe em seu livro *Em obras: a história do vazio em Belo Horizonte*. Partindo de um pressuposto incomum, o autor faz uma ode à potencialidade e à energia dos vazios da cidade em relação aos cheios (a zona urbana consolidada), a mobilidade em detrimento da fixidez, o anti-cartão-postal em relação ao cartão postal. “Procurando tirar partido da liberdade oferecida por uma cidade longe de estar pronta, [...] e incorporando as repetições, as ambiguidades e as contradições da paisagem urbana”<sup>395</sup>, o livro se estrutura através de uma seleção de fotos (do próprio autor, de outros autores, fotos de arquivo, recortes de jornal) para construir um retrato e uma narrativa sobre a cidade, se detendo “não *sobre* aquilo que se deixa ver explicitamente, mas *sob* o que se pode somente vislumbrar por trás de sua história estável e centenária”<sup>396</sup>, como escreve Rita Velloso no texto de abertura do livro.

Contudo, não se trata de uma exaltação saudosista do passado. Não há uma celebração da memória através de uma seleção de cartões postais da Belo Horizonte antiga – assim como foi feito em algumas publicações comemorativas à época do seu centenário. Essas publicações, transformando tudo em charme e nostalgia, insinuem como a cidade bucólica “congelada pela fotografia pode ser bem melhor do que a que temos hoje. Tudo isso, entretanto, não exatamente por mérito da cidade ou dos fotógrafos, mas sim por efeito do tempo. Só por efeito do tempo”<sup>397</sup>.

A fotografia “distante no tempo e no espaço é sempre mais interessante do que a de nosso cotidiano”<sup>398</sup>, diz Carlos Teixeira. A realidade, muitas vezes tediosa, ao sabor da nostalgia se torna mais atraente e coerente, mais bonita. Dessa maneira, o autor considera que ao nos atentarmos para as possibilidades do cotidiano sem importância de Belo Horizonte, para os vazios de sua zona suburbana, a cidade pode também se tornar mais interessante e coerente:

Assim como na fotografia é preciso revelar (quimicamente) a imagem latente já registrada na gelatina do filme, os vazios são uma espécie de ode às energias latentes e que também precisam ser reveladas à cidade. É difícil visualizar uma imagem antes de processá-la, assim como é difícil enxergar qualquer coisa diferente e “bonita” na zona suburbana – a zona que é tudo que a Belo Horizonte de Aarão Reis não queria ser.<sup>399</sup>

.....

<sup>395</sup> TEIXEIRA, 1998, p. 16.

<sup>396</sup> VELLOSO, Rita de Cássia Lucena. A experiência das oscilações. In: TEIXEIRA, C. M. *Em obras: história do vazio em Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Cosac Naify, 1998, p. 14, grifos da autora.

<sup>397</sup> TEIXEIRA, 1998, p. 31.

<sup>398</sup> TEIXEIRA, 1998, p. 41.

<sup>399</sup> TEIXEIRA, 1998, p. 268.



Não à toa, as fotos das demolições na Lagoinha encerram o capítulo inicial do livro, “Do cartão-postal”. A destruição aparece ali não como uma lamentação pelo que se foi ou como uma exaltação do progresso que chega, mas como o vislumbre de possibilidades de mudança e de uma nova maneira de se olhar para a cidade. Não mais apenas um prazer excêntrico ou artístico, encontrar essas possibilidades na disritmia do espaço urbano torna-se “a única maneira de enfrentarmos sua terrível poesia. Ela nos exige isso: a conversão da sensibilidade à ‘estética invertida’ dos fotógrafos em energia capaz de fazer-nos encarar de frente o urbanismo existente”<sup>400</sup>.

“Podemos apostar nesse mal-estar da impossibilidade do urbanismo; nos eventos efêmeros que *não* conformam a cidade? Devemos aceitar essa paisagem?”, questiona Carlos Teixeira ao final de seu livro para, logo em seguida, responder afirmativamente: “sim!, pois esse é o verdadeiro patrimônio que nos resta”<sup>401</sup>. Se por um lado o crescimento imprevisto da cidade impossibilitou qualquer tentativa de seu ordenamento por parte dos planejadores, por outro, Belo Horizonte certamente seria entediante se estivesse “pronta”.

Em um ensaio fotográfico mais recente, o *Averso Exposto*, mais de dez anos após a publicação de *Em obras*, a Avenida Antônio Carlos aparece como inquietação pelas lentes do autor – não somente a região da Lagoinha, mas todo o seu trecho duplicado. Menos otimista, Carlos Teixeira assiste aos mesmos processos (esclerosados) de transformação do espaço urbano que presenciou em toda a sua vida na cidade, seja como cidadão belo-horizontino, ou como arquiteto que busca na exaltação dos vazios – o que ainda não foi construído, que escapou das “forças destruidoras da arquitetura”<sup>402</sup> – as possibilidades de uma prática profissional mais crítica<sup>403</sup>:

A Avenida Antônio Carlos, em Belo Horizonte, teve seu número de pistas duplicado recentemente. Galpões, oficinas, barracões e casas foram demolidos para capacitá-la para o futuro “Sistema de Transporte Rápido por Ônibus”, ou BRT. Após a demolição das construções anônimas que antes a confinavam, a avenida hoje revela um desfile de tipologias bizarras; restos, sobras e acidentes que, antes escondidos, hoje desfilam com um destaque impensado. A duplicação fez o avesso virar frente e expôs o medíocre atrás do medíocre; obra como que revelação de uma sucessão de acidentes sobrepostos, cada qual ainda mais catastrófico que o anterior.<sup>404</sup>

.....  
<sup>400</sup> TEIXEIRA, 1998, p. 268, grifos do autor.

<sup>401</sup> TEIXEIRA, 1998, p. 43.

<sup>402</sup> TEIXEIRA, 1998, p. 277.

<sup>403</sup> A pesquisa sobre os vazios urbanos inspirou o autor a criar o escritório de experimentação em arquitetura e urbanismo Vazio S/A – do qual a autora da dissertação faz parte. Os projetos do escritório podem ser vistos em: <<http://www.vazio.com.br/>>.

<sup>404</sup> TEIXEIRA, 2012.

## Demolições na Lagoinha

Carlos Teixeira

Fonte: TEIXEIRA, 1998.



Fig. 69 - Fachada.



Fig. 70 - Interior.



Fig. 71 - Parede.



Fig. 72 - Laje.



Fig. 73 - Escombros.

## Aveso Exposto

Carlos Teixeira

Fonte: FACTA, 2012.



Fig. 74 - Nova fachada.



Fig. 75 - Paisagem atual da Av. Antônio Carlos.



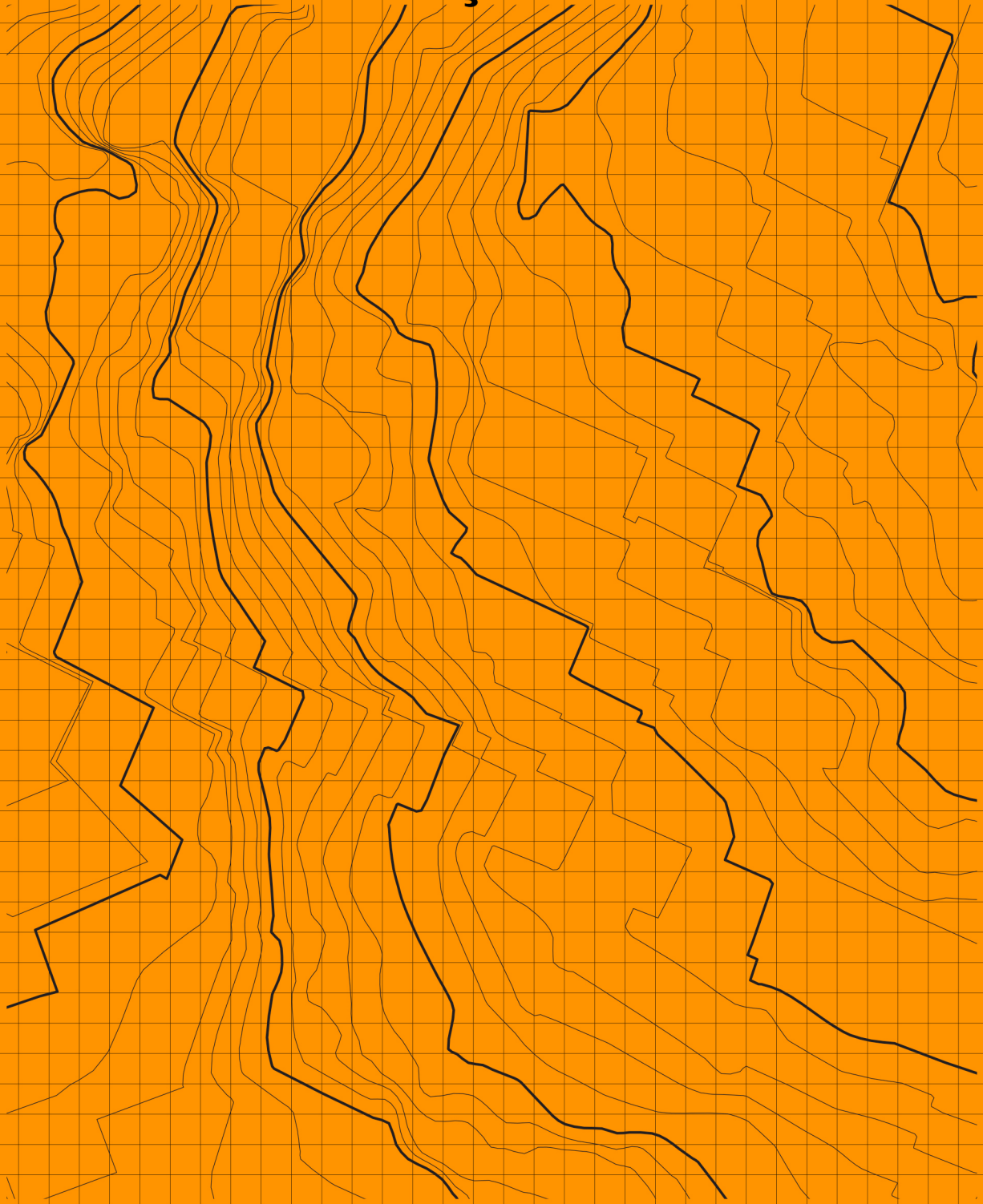
Fig. 76 - Janelas.



Fig. 77 - Arrimo próximo ao viaduto São Francisco.



# considerações finais



A cidade é mesmo perversa: “a casa da infância caiu, construíram um prédio no lugar; o colégio fechou, o campinho onde em criança se jogava bola virou um estacionamento cimentado, e a prefeitura derrubou a árvore da esquina, comida pelos cupins”<sup>1</sup>. O habitar as cidades – principalmente os grandes centros urbanos – implica a vivência de um espaço em constante processo de transformação. Isso pressupõe perdas materiais e simbólicas irreparáveis, mas também pode representar a possibilidade de constituição de outros espaços e significados. O homem urbano – resignado, mas também resiliente – precisa se reapropriar e construir novas relações sociais espacializadas a cada alteração de seu cotidiano, tecendo relações de vizinhança e sentidos de lugar. O homem urbano é, por sua vez, o homem comum de Maria Rita Kehl:

O homem comum mudou de bairro uma, duas, dez vezes. [...] A cada vez teve de reaprender as rotas dos ônibus, recalcular o tempo e as distâncias da casa para o trabalho, descobrir a melhor padaria onde comprar pão quentinho ou tomar o pingado de manhã. A cada vez teve de se readaptar aos vizinhos, anônimos como ele, na tentativa de fazer novos amigos. A cada vez teve de descobrir a que vizinhos vale a pena dirigir um tímido “bom-dia”, ou para que time torce o grupo de cervejeiros que se reúne domingo, no bar.<sup>2</sup>

A Lagoinha é um exemplo emblemático de espaço que sofreu (e ainda sofre) modificações em sua estrutura física em favor de interesses alheios: o crescimento e a modernização de Belo Horizonte. Pela brutalidade e intensidade com que ocorreram essas transformações – a demolição da Praça Vaz de Melo, a construção dos viadutos e as duplicações da Avenida Presidente Antônio Carlos –, os moradores do bairro presenciaram, de “mãos atadas”, a instauração de um gradativo processo de degradação de suas organizações físicas e sociais. Sem conseguir criar novas afinidades com o espaço originado, a vida ali passa a se nutrir da memória de tempos melhores e da esperança de um resgate (irrealizável) de relações sociais do passado.

.....

<sup>1</sup> KEHL, 2015, p. 24.

<sup>2</sup> KEHL, 2015, p. 24



Há uma tendência, por parte da mídia e dos trabalhos acadêmicos consultados, em se justificar essa degradação aparente a partir de constatações que tangenciam o senso comum sobre a cidade. Uma delas é a de que a Lagoinha é um local esquecido pelo poder público, de que há uma negligência de atuação do planejamento urbano no local. Contraditoriamente, reconhece-se que um dos principais problemas do bairro é justamente o excesso de projetos e intervenções destinadas aos seus espaços, motivadas ou não por interesses externos. A questão a ser colocada, portanto, deve ser em relação ao que se espera desse planejamento e quais as suas limitações em proporcionar uma “salvação” – ainda mais quando se tem como ideal uma realidade que não foi criada por intermédio dessas instituições, mas por meio de relações espontâneas criadas em um contexto histórico distinto.

Outro argumento frequente é o de que a degradação do bairro deriva da violência causada pelas ações do tráfico de drogas e pela proximidade das duas favelas, a Senhor dos Passos e a Pedreira Prado Lopes. Sem dúvida, há um problema social decorrente da proliferação das chamadas cracolândias<sup>3</sup>, como demonstra Nayara Salgado<sup>4</sup>, que deve ser levado em conta. Mas além de as favelas fazerem fronteira com a Lagoinha desde o princípio – o que não justificaria um problema recente –, o discurso da violência torna-se esvaziado por tratar a questão como causa e não como consequência de uma situação mais complexa, que é a desigualdade de acesso à cidade e de condições de apropriação do espaço e da vida cotidiana.

Há ainda a crença de que o bairro se perdeu porque as famílias tradicionais foram embora, sendo substituídas por pessoas alheias à história local; de que não há mais nenhum espaço público passível de se frequentar, além da Igreja Nossa Senhora da Conceição; de que a convivência com os moradores das favelas, as prostitutas e as travestis<sup>5</sup> já foi pacífica, mas hoje é hostil. Com isso, percebemos o predomínio de um medo velado, um temor da presença do outro alimentado pela fantasia do seu desconhecimento. Não à toa, Plínio Barreto se sente inseguro nas ruas da Lagoinha justamente depois de se mudar dali, quando deixou de se relacionar cotidianamente com o seu espaço.

O progresso e a conseqüente valorização imobiliária são creditados em demasia como solução para os problemas enfrentados. A contradição presente nisso é que tanto pesquisadores quanto moradores consideram que este mesmo progresso é um dos principais responsáveis pelo enfraquecimento das relações sociais no bairro – desde a modernização ansiada pela duplicação da Avenida Antônio Carlos, às “distrações” da vida cotidiana na atualidade (como assistir à televisão

.....

<sup>3</sup> Como popularmente se chamam os locais propícios à comercialização e ao uso de crack.

<sup>4</sup> SALGADO, Nayara. A pedra não para: um estudo sobre a cracolândia na cidade de Belo Horizonte/MG. *Revista UFMG*, Belo Horizonte, v. 20, n.1, p.268-293, jan./jun. 2013..

<sup>5</sup> A prostituição no bairro diminuiu drasticamente em relação ao que era no passado, mas ainda podemos encontrar prostitutas e travestis em atividade nas ruas Paqueta e Bonfim.

e utilizar a internet) que nos privam da convivência com nossos próprios vizinhos<sup>6</sup>. Há uma falta de discernimento em relação à almejada valorização dos imóveis por parte dos seus proprietários, que, alienados do processo, não compreendem a perversidade de uma possível gentrificação. Ambiciona-se o aumento do valor de troca do espaço, mas não o do seu valor de uso.

Contudo, esses discursos não são exclusivos dos moradores e pesquisadores da Lagoinha. Ao contrário, poderiam ser provenientes de qualquer um, independente do seu local de moradia na cidade – seja na Savassi, no Belvedere, no Serra Verde ou no Jaqueline<sup>7</sup> –, de sua condição de centralidade ou marginalidade e dos índices sócio-econômicos que o caracteriza. Não porque a cidade ficou estatisticamente mais perigosa, mas porque a nossa relação (superficial) com o espaço urbano, não permite uma apropriação voltada para a criação de sentidos de lugar. Assim como o homem comum de Kehl, estamos em busca desses sentidos, da compreensão do que significa viver na cidade com todas as adversidades.

Se a vida cotidiana representa o tempo da alienação a partir da repetição maçante dos eventos do dia a dia, a cotidianidade – a dimensão da vida cotidiana não dirigida pelo consumo – se expressa como possibilidade de direito à cidade na medida em que orienta uma apropriação criativa e transformadora do espaço. O direito à cidade não se realiza através de alterações estruturais (físicas) do espaço. Não se realiza na ampliação de calçadas e na criação de ciclovias, na arborização do espaço público ou na criação de sistemas mais eficientes de esgotamento sanitário – não que estas não sejam medidas bem-vindas e necessárias. Mas nenhuma dessas soluções se efetiva como melhoria do espaço vivido se não se alteram as relações sociais através de modificações *conscientes* na vida cotidiana, como sugere Lefebvre em sua obra<sup>8</sup>.

O *urbano* se persegue através de uma “prática social em marcha, a *prática urbana* em via de constituição, apesar dos obstáculos que a ela se opõem”<sup>9</sup>. Trata-se de uma prática coletiva centrada no valor de uso e na cotidianidade, uma prática reflexiva e não alienada. Para isso, a retomada do espaço das ruas como lugar do encontro, da festa e das manifestações, do reconhecimento da existência do outro e de suas diferenças, assim como espaço da diversidade, é um imperativo para a constituição de um sentido de *urbanidade*.

.....

<sup>6</sup> As “distrações” ocasionadas pelos hábitos da atualidade são apontadas como justificativa da diminuição da convivência entre vizinhos por uma senhora moradora do bairro, em entrevista conduzida por Cíntia Freire. Ver: FREIRE, 2008, p. 79.

<sup>7</sup> Os dois primeiros bairros citados estão entre os cinco cujos imóveis têm maior valor de venda em Belo Horizonte, assim como os dois últimos estão entre os cinco de menor valor, conforme índices da tabela Fipezap de junho de 2016, disponíveis em: <<http://www.fipe.org.br/pt-br/publicacoes/relatorios/#relatorio-fipezap>>. A escolha dos bairros serve somente de referência, sem que haja a pretensão de uma avaliação real de seus índices sócio-econômicos – que não acompanham necessariamente os índices de valorização imobiliária.

<sup>8</sup> LEFEBVRE, 1991, 2001, 2002.

<sup>9</sup> LEFEBVRE, 2002, p. 28. Grifos do autor.

Se para os escritores Wander Piroli e Plínio Barreto a Lagoinha (enquanto espaço simbólico) chegou ao fim com a destruição da Praça Vaz de Melo e a construção dos viadutos na década de 1980, para a personagem de *Morada*, Dona Virgínia, e para o fotógrafo Paulo Ferreira de Moura Júnior o bairro se “acabou” quando as desapropriações finalmente aconteceram e as pessoas (eles mesmos) foram embora – ainda que viesse aos poucos se degradando, desde que os rumores da duplicação da Avenida Antônio Carlos ficaram mais fortes. Mas quantos fins pode suportar um bairro? Para os pais e tios de Paulo (e muitos outros), que ainda moram ali, uma nova Lagoinha deve surgir. Novas relações com o espaço, outrora tão familiar, devem ser construídas. Até que outra intervenção – neste momento a ACLO, mas há pouco tempo, a Nova BH – dê início a um novo processo de desconstrução-reconstrução desse espaço.

The background of the page is a topographic map with a grid. The map features contour lines of varying thickness and spacing, representing different elevations. The grid consists of small squares, typical of a coordinate system used in cartography. The overall color scheme is a light orange or tan, with the contour lines and grid lines in a darker shade.

## **referências**

ACZINE. Antônio Carlos – até o centro. Edição especial. Belo Horizonte, ago. 2009. Disponível em: <[https://aczine.files.wordpress.com/2009/09/fanzine\\_blog.pdf](https://aczine.files.wordpress.com/2009/09/fanzine_blog.pdf)> Acesso em: jul. 2016.

ALESSI, Gil. Lei de terrorismo, aprovada no Senado, fragiliza protestos no Brasil. *El País* [online], São Paulo, 31 out. 2015. Disponível em: <[http://brasil.elpais.com/brasil/2015/09/10/politica/1441896491\\_455735.html](http://brasil.elpais.com/brasil/2015/09/10/politica/1441896491_455735.html)> Acesso em: jun. 2016.

AMARAL, Marcelo Cintra do. Aberturas e apropriações pela mobilidade urbana: a potencialidade transformadora das “pequenas práticas” sociais. In: COSTA, G. M.; COSTA, H. S. de M.; MONTE-MÓR, R. L. de M. (Org.) *Teorias e práticas urbanas: condições para a sociedade urbana*. Belo Horizonte: C/Arte, 2015, p. 481-509.

ARTIGO 19. *As ruas sob ataque: protestos 2014 e 2015*. Relatório online. São Paulo: Creative Commons, 2015. Disponível em: <<http://artigo19.org.greenhostpreview.nl/?p=6323>> Acesso em: jun. 2016.

ANDRADE, Rodrigo; MAGALHÃES, Beatriz. *Belo Horizonte, um espaço para a república*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1989.

ANGOTTI-SALGUEIRO, Heliana. *Belo Horizonte: histoire d'une capitale ai XIXe siècle*. Représentations urbaines et architecturales françaises au Brésil – une étude de cas. 1992. Tese (Doutorado em História da Arte) – École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris, 1992, 3v.

ANGOTTI-SALGUEIRO, Heliana. Revisando Haussmann, ou os limites da comparação - a cidade, a arquitetura e os espaços verdes. *Revista USP*, São Paulo, n. 26, p. 195-205, 1995.

ANGOTTI-SALGUEIRO, Heliana. *Engenheiro Aarão Reis: o progresso como missão*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1997.

ARRUDA, Rogério Pereira de. Belo Horizonte e La Plata: cidades-capitais da modernidade latino-americana no final do século XIX. *Revista de História Comparada*, Rio de Janeiro, v. 6, n. 1, 85-123, 2012.

ASSIS, Eleonora Sad. *O plano de Belo Horizonte em fins de século XIX: o enunciado e o visível*. São Paulo: FAU/USP, 1995.

BARROS, José Márcio. Cidade e identidade: a avenida do Contorno em Belo Horizonte. In: MEDEIROS, R. (Org.) *Permanências e mudanças em Belo Horizonte*. Belo Horizonte: PUC Minas; Autêntica, 2001, p. 14-48.

BARRETO, Abílio. *Bello Horizonte: memória histórica e descritiva*. Vol. 2. Belo Horizonte: Rex, 1936.

BARRETO, Plínio. *Lagoinha meu amor*. Belo Horizonte: Santa Edwiges, 1995.

BAUDELAIRE, Charles. *Pequenos poemas em prosa*. O spleen de Paris. Tradução Dorothée de Bruchard. São Paulo: Hedra, 2009.

BELO HORIZONTE. *Decreto 19, de 27 de Dezembro de 1927*. Desapropria por utilidade pública os terrenos necessários à abertura de uma avenida sanitária, ao longo do córrego Lagoinha desde a rua Formiga até a rua do Ramal. Belo Horizonte: PBH, 1927. Disponível em: <<http://www.cmbh.mg.gov.br/leis/legislacao/pesquisa>> Acesso em: março de 2016.

BELO HORIZONTE. *Relatório dos exercícios de 1940 e 1941*, apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Benedicto Valladares Ribeiro, Governador do Estado, pelo prefeito Juscelino Kubitschek de Oliveira. Belo Horizonte: [s.n.], 1942.



BELO HORIZONTE. *Relatório de 1949*, apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Otacílio Negrão de Lima. Belo Horizonte: [s.n.], 1950.

BELO HORIZONTE. Superintendência de Desenvolvimento da Capital. *Complexo viário da Av. Antônio Carlos*: incidência de acidentes por quarteirão - abalroamentos. Belo Horizonte: PBH; SUDECAP, 1973.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Projeto Lagoinha*. BH 100 anos – a capital do século. Belo Horizonte: PBH, 1995. Folheto de divulgação.

BELO HORIZONTE. *Lei nº 7.165, de 27 de agosto de 1996*. Institui o Plano Diretor do Município de Belo Horizonte. Belo Horizonte: PBH, 1996a. Disponível em: <<http://www.cmbh.mg.gov.br/leis/legislacao/pesquisa>> Acesso em: mar. 2016.

BELO HORIZONTE. *Lei nº 7.166, de 27 de agosto de 1996*. Estabelece normas e condições para parcelamento, ocupação e uso do solo urbano no município. Belo Horizonte: PBH, 1996b. Disponível em: <<http://www.cmbh.mg.gov.br/leis/legislacao/pesquisa>> Acesso em: mar. 2016.

BELO HORIZONTE. Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano. *Projeto avenida Antônio Carlos século XXI*: proposta de reestruturação urbana. Belo Horizonte: PBH; SMAPU, 1998.

BELO HORIZONTE. Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano. *Lagoinha em estudo*: análise diagnóstico-propositiva do bairro Lagoinha em Belo Horizonte. Belo Horizonte: PBH; SMAPU, 2011. Disponível em: <[http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=planejamentourbano&tax=35740&lang=pt\\_br&pg=8843&taxp=0&](http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=planejamentourbano&tax=35740&lang=pt_br&pg=8843&taxp=0&)> Acesso em: mar. 2016.

BELO HORIZONTE. Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte. *PlanMob-BH*. Belo Horizonte: PBH; BHTRANS, 2013. Disponível em: <<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/Observatorio/PLANMOB-2013>> Acesso em: mar. 2016.

BELO HORIZONTE. Secretaria Municipal Adjunta de Gestão Compartilhada. *BH em números*. Portal Gestão Compartilhada, Belo Horizonte, 2015. Disponível em: <<http://gestaocompartilhada.pbh.gov.br/bh-em-numeros>>. Acesso em: fev. 2016.

BENJAMIN, Walter. *Passagens*. Tradução Irene Aron, Cleonice Mourão. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006.

BENJAMIN, Walter. *Rua de mão única. Infância Berlinense: 1900*. Tradução João Barrento. Belo Horizonte: Autêntica, 2013.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. Tradução Carlos Felipe Moisés, Ana Maria Ioriatti. São Paulo: Cia. das Letras, 1986.

BORGES, Maria Eliza Linhares. Uma visão da capital cinquentenária. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, Belo Horizonte, n. 43, vol. 2, p.76-91, jul./dez. 2007.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm)>. Acesso em: maio 2016.

BRASIL. *Lei nº 13.260, de 16 de março de 2016*. Regulamenta o disposto no inciso XLIII do art. 5º da Constituição Federal, disciplinando o terrorismo, tratando de disposições investigatórias e processuais e reformulando o conceito de organização terrorista; e altera as Leis nos 7.960, de 21 de dezembro de

1989, e 12.850, de 2 de agosto de 2013. Brasília, DF, 2016. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2016/Lei/L13260.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2016/Lei/L13260.htm)> Acesso em: jun. 2016.

CALDAS, Maria Fernandes; MENDONÇA, Jupira Gomes de; CARMO, Lélío Nogueira (Coord.) *Estudos urbanos: Belo Horizonte 2008: transformações recentes na estrutura urbana*. Belo Horizonte: PBH; SMAPU, 2008.

CALVINO, Italo. *Palomar*. Tradução Ivo Barroso. São Paulo: Cia. das Letras, 1994.

CÂMARA, Luciene. Complexo da Lagoinha terá dois novos viadutos até 2016. *Jornal O Tempo* [online], Belo Horizonte, 21 ago. 2015. Disponível em: <<http://www.otempo.com.br/cidades/complexo-da-lagoinha-ter%C3%A1-dois-novos-viadutos-at%C3%A9-2016-1.1091930>> Acesso em: mar. 2016.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *O lugar no-do mundo*. São Paulo: FFLCH, 2007.

CARNEIRO, Maria Lúcia Faria de Azevedo. *Um olhar sobre a Lagoinha*. 2001. Dissertação (Mestrado em Administração Pública) – Fundação João Pinheiro, Belo Horizonte, 2001.

CARNEIRO, Plínio. Conheça a Lagoinha de 35 ou 45 anos atrás e saiba como o progresso estragou com ela. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 01 set. 1974, p. 10.

CHEREM, Carlos Eduardo. Manifestações estão proibidas nos 853 municípios mineiros durante a Copa das Confederações. *Portal Uol* [online], Belo Horizonte, 14 jun. 2013. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2013/06/14/manifestacoes-estao-proibidas-nos-853-municipios-mineiros-durante-a-copa-das-confederacoes.htm>> Acesso em: jun. 2016.

CHOAY, Françoise. *O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia*. Tradução Dafne Nascimento Rodrigues. 5 ed. São Paulo: Perspectiva, 2003.

COMISSÃO CONSTRUCTORA DA NOVA CAPITAL. *Revista Geral dos Trabalhos*, Rio de Janeiro, H. Lombaerts & C., ago. 1895. Disponível em: <<http://comissaoconstrutora.pbh.gov.br/>>. Acesso em: fev. 2016.

COMISSÃO D'ESTUDO DAS LOCALIDADES INDICADAS PARA A NOVA CAPITAL. *Relatório apresentado a S.Ex. o Sr. Dr. Affonso Penna pelo engenheiro civil Aarão Reis*, janeiro a maio de 1893. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1893.

COMISSÃO TECHNICA CONSULTIVA DA CIDADE DE BELLO HORIZONTE. *Revista Mineira de Engenharia*, Belo Horizonte, n. 1, jan. 1935.

CONTINENTINO, Lincoln. Plano de Urbanismo de Bello Horizonte: justificativa de uma proposta para sua organização, apresentada à Comissão Technica Consultiva de Bello Horizonte, em 1935. In: CONTINENTINO, L. *Saneamento e Urbanismo*. Belo Horizonte: Ed. do Autor, 1937, p. 337-344.

CONTINENTINO, Lincoln. Plano de Urbanização de Belo Horizonte (Conferência realizada no 1º Congresso Brasileiro de Urbanismo). *Revista Mineira de Engenharia*, Belo Horizonte, n. 25/26, mar./abr. 1941, p. 41-59.

CONTINENTINO, Lincoln. Urbanização de Belo Horizonte e seu saneamento (Contribuição apresentada ao II Congresso Nacional de Municípios e ao X Congresso Brasileiro de Higiene, em 1952). *Arquitetura e Engenharia*, Belo Horizonte, n. 30, mar./abr. 1954, p. 66-73.

COSTA, Heloisa Soares de Moura. Habitação e produção do espaço em Belo Horizonte. In: MONTE-MÓR,

- R. L. de M. (Coord.) *Belo Horizonte: espaços e tempos em construção*. Belo Horizonte: CEDEPLAR/PBH, 1994. p. 51-78.
- COSTA, Heloisa Soares de Moura; COSTA, Geraldo Magela. Repensando a análise e a práxis urbana: algumas contribuições da teoria do espaço e do pensamento ambiental. In: DINIZ, C. C.; LEMOS, M. B. (Org.) *Economia e território*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2005, p. 365-382.
- COSTA, Tarcízio Ildefonso. *A turma, e outros casos...* Belo Horizonte: O Lutador, 1998.
- CHOAY, Françoise. *O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia*. Tradução Dafne Nascimento Rodrigues. 5 ed. São Paulo: Perspectiva, 2003.
- DEBORD, Guy. Perspectivas de modificações conscientes na vida cotidiana. In: JACQUES, P. B. (Org.) *Apologia da deriva: escritos situacionistas sobre a cidade – Internacional Situacionista*. Tradução Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003, p. 143-152.
- DINIZ, Clélio Campolina. *Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira*. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1981.
- DÓRIA, Antônio Sampaio. *Direito constitucional*. 4 v. São Paulo: Editora M. Limonad, 1960.
- FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Novo dicionário Aurélio da língua portuguesa*. 2ª edição. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira, 1986, p. 1525.
- FERREIRA DOS SANTOS, Carlos Nelson; VOGEL, Arno (Coord.) *Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro*. São Paulo: Projeto, 1985.
- FILHO, Celso. Obras da Copa: sem investimento no metrô, BH aposta em ônibus e táxi. *Rede Brasil Atual*, 08 jan. 2013. Disponível em: <<http://www.redebrasilatual.com.br/esportes/2013/01/atraso-em-aeroporto-e-em-obras-de-mobilidade-levanta-expectativas-sobre-copa-em-bh>> Acesso em: mar. 2016.
- FONSECA, Cláudia Damasceno. *Arraiais e vilas d'El Rei: espaço e poder nas Minas setecentistas*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2011.
- FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder*. Tradução Roberto Machado. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1986.
- FREIRE, Cíntia Mirlene Pela. *Cotidiano, Memória e Identidade: o bairro Lagoinha (Belo Horizonte, MG) na voz dos seus moradores*. 2008. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – PUC-MG, Belo Horizonte, 2008.
- GOMES, Marco Aurélio; LIMA, Fábio Martins. Pensamento e prática urbanística em Belo Horizonte, 1895-1961. In: LEME, M. C. da S. (Coord.). *Urbanismo no Brasil: 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999, p. 120-140.
- GONZAGA, Claudia Mattos Ferreira. *A região da Lagoinha: um espaço nati-morto?* 1999. Dissertação (Mestrado em Geografia) – IGC-UFMG, Belo Horizonte, 1999.
- GOTTDIENER, Mark. *A produção social do espaço urbano*. 2 ed. São Paulo: Edusp, 1997.
- HARVEY, David. Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. Tradução Adail Ubirajara Sobral, Maria Stela Gonçalves. 23. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2012a.
- HARVEY, David. O direito à cidade. Tradução Jair Pinheiro. *Lutas Sociais*, São Paulo, n. 29, p. 73-89,

jul./dez. 2012b.

HISSA, Cássio Eduardo Viana. *Entrenotas: compreensões de pesquisa*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2013.

IGLÉSIAS, Francisco; PAULA, João Antonio de. *Memória da economia da cidade de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Monteiro Correia, 1987.

INDISCIPLINAR. OUC ACLO. Belo Horizonte, 2015. Disponível em: <[http://oucbh.indisciplinar.com/?page\\_id=21](http://oucbh.indisciplinar.com/?page_id=21)> Acesso em: mar. 2016.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. Tradução Carlos Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

JULIÃO, Letícia. *Belo Horizonte: itinerários da cidade moderna (1891-1920)*. 1992. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – FAFICH-UFMG, Belo Horizonte, 1992.

KEHL, Maria Rita. Olhar no olho do outro. *Piseagrama*, Belo Horizonte, n. 7, jan. 2015, p. 22-30.

KUBITSCHKE, Juscelino. Da Pampulha à Brasília. *Módulo*, Rio de Janeiro, n. 41, dez. 1975, p. 15-18.

LAGOINHA, ponto de ligação da cidade com o subúrbio. Folha de Minas, Belo Horizonte, 25 dez. 1936, p. 7. GEDOC - Gerência de Documentação do jornal Estado de Minas.

LE CORBUSIER. *Urbanismo*. Tradução Maria Ermantina Galvão. 2 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LE VEN, Michel Marie. *Classes sociais e poder político na formação espacial de Belo Horizonte (1893-1914)*. 1977. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – FAFICH-UFMG, Belo Horizonte, 1977.

LEFEBVRE, Henri. *Critique de la vie quotidienne*. 3 vol. Paris: L'Arche, 1961.

LEFEBVRE, Henri. *A vida cotidiana no mundo moderno*. Tradução Alcides João Barros. São Paulo: Editora Ática, 1991.

LEFEBVRE, Henri. *La production de l'espace*. Paris: Ed. Anthropos, 2000.

LEVEVRE, Henri. *O direito à cidade*. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Tradução Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.

LEFEBVRE, Henri. *A produção do espaço*. Tradução Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: fev. 2006.

LEFEBVRE, Henri; ROSS, Kristen. *Henri Lefebvre e a Internacional Situacionista*. Tradução Claudio Roberto Duarte (do original: *Lefebvre on the Situationists: an interview*. October, n. 79, MIT Press, 1997. Entrevista conduzida e traduzida para o inglês por Kristen Ross). [online] 2000. Disponível em: <<http://guy-debord.blogspot.com.br/2009/06/henri-lefebvre-e-internacional.html>> Acesso em: maio 2016.

LEME, Maria Cristina da Silva (Coord.). *Urbanismo no Brasil: 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

LE MOS, Celina Borges. Construção simbólica dos espaços da cidade. In: MONTE-MÓR, R. L. de M. (Coord.) *Belo Horizonte: espaços e tempos em construção*. Belo Horizonte: CEDEPLAR/PBH, 1994. p. 29-50.

LEMOS, Celina Borges. A Lagoinha e suas imagens: a refiguração do seu presente. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo*, Belo Horizonte, n. 4, p. 121-160, maio 1996.

LIMONAD, Ester; LIMA, Ivaldo Gonçalves. Entre a ordem próxima e a ordem distante: contribuições a partir da obra de Henri Lefebvre. In: LIMONAD, E. (Org.) *Entre a ordem próxima e a ordem distante*. Trabalhos apresentados na sessão livre do X Encontro Anual da ANPUR. Niterói: UFF; GECEL, 2003, p. 15-33.

LOGIT ENGENHARIA. *Diagnóstico e prognóstico preliminar do Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: PBH; BHTRANS, 2008.

MACHADO, Heloisa Guaracy; PEREIRA, Maria de Lourdes Dolabela. A recuperação da Lagoinha dentro de uma nova concepção política urbana. *Cadernos de História*, Belo Horizonte, MG, v. 2, n. 3, p. 29-35, out. 1997.

MARQUEZ, Renata et al. (Org.). *Escavar o futuro*. Livro-catálogo da exposição. Belo Horizonte: Fundação Clóvis Salgado, 2014.

MARTINS, José de Souza (Org.). *Henri Lefebvre e o retorno a dialética*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

MARTINS, José de Souza. *A sociabilidade do homem simples: cotidiano e história na modernidade anômala*. São Paulo: Contexto, 2008.

MASSEY, Doreen. Um sentido global do lugar. Tradução Pedro Maia Soares. In: ARANTES, Antonio A. (Org.) *O espaço da diferença*. Campinas: Papyrus, 2000, p. 176-185.

MASSEY, Doreen. *Pelo espaço: uma nova política da espacialidade*. Tradução Hilda Pareto Maciel, Rogério Haesbaert. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

MELLO, Ciro Flávio Bandeira de. A noiva do trabalho - uma capital para a república. In: DUTRA, Eliana de Freitas (Org.). *BH: horizontes históricos*. Belo Horizonte: C/Arte, 1996, p.11-47.

MINAS GERAES. *Diretrizes à Comissão de Estudo das Cinco Localidades Indicadas para a Construção da Futura Capital de Minas Gerais*. [S.l.: s.n.], 1892a. Acervo da Comissão Construtora da Nova Capital. Disponível em: <<http://www.comissaoconstrutora.pbh.gov.br/>>. Acesso em: fev. 2016.

MINAS GERAES. *Relatório Ao Exm. Sr. Dr. José Cesario de Faria Alvim, Presidente do Estado de Minas Geraes, em 15 de junho de 1891, pelo Dr. Antonio Augusto de Lima, Ex-Governador do mesmo Estado*. Ouro Preto: Typ. de J. F. de Paula Castro, 1892b. Disponível em: <[http://www.crl.edu/brazil/provincial/minas\\_gerais](http://www.crl.edu/brazil/provincial/minas_gerais)>. Acesso em: fev. 2016.

MINAS GERAES. *Decreto n. 803, de 11 de janeiro de 1895*. Ouro Preto, ano IV, n. 12, 14 de janeiro de 1895. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=291536&PagFis=5879>>. Acesso em: jan. 2016.

MINAS GERAES. *Relatório apresentado ao Sr. Dr. Presidente do Estado de Minas Gerais pelo Secretário de Estado dos Negócios*, Dr. Francisco Sá. Ouro Preto, Imprensa Oficial, 1897, p. 207-211.

MUZZI, Luiza. Tombamento é esperança para proteger a região da Lagoinha. *Jornal O Tempo* [online], Belo Horizonte, 29 mar. 2015. Disponível em: <<http://www.otempo.com.br/cidades/tombamento-%C3%A9-esperan%C3%A7a-para-protetger-a-regi%C3%A3o-da-lagoinha-1.1016620>> Acesso em: mar. 2016.

MONTE-MÓR, Roberto Luis de Melo. Belo Horizonte: a cidade planejada e a metrópole em construção.



- In: MONTE-MÓR, R. L. de M. (Coord.) *Belo Horizonte: espaços e tempos em construção*. Belo Horizonte: CEDEPLAR/PBH, 1994. p. 11-27.
- MONTE-MÓR, Roberto Luis de Melo. *O cotidiano e a produção do espaço*. Palestra proferida no III Colóquio de Pesquisas em Habitação. Belo Horizonte: EA-UFGM, 2006. Disponível em: [http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/05\\_biblioteca\\_2/index.php](http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/05_biblioteca_2/index.php). Acesso em: fev. 2016.
- MORAES, Fernanda Borges de; PEREIRA, Maria de Lourdes Dolabela. *Inventário do Patrimônio Urbano e Cultural de Belo Horizonte: Bairro Lagoinha – IPUC Lagoinha*. Belo Horizonte: Secretaria Municipal de Cultura, 1995.
- MORAES, Fernanda Borges de; GOULART, Mauricio Guimarães. As dinâmicas da reabilitação urbana: impactos do projeto Lagoinha. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo*, Belo Horizonte, v. 9, n. 10, p. 51-71, dez. 2002.
- NAVA, Pedro. *Beira-mar*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.
- PAULA, João Antônio de. A Lagoinha: o lugar e o poeta do lugar. In: PIROLI, W. *Lagoinha*. Coleção BH: a cidade de cada um. Belo Horizonte: Conceito, 2004, p. 5-17.
- PEDERSOLI, Aurora. *Uma conceituação de recuperação urbana para o bairro da Lagoinha*. 1992. Monografia (Especialização em Urbanismo) – EA-UFGM, Belo Horizonte, 1992.
- PENNA, Alícia Duarte. Livre pensar sobre o modernismo mineiro-belo-horizontino. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo*, Belo Horizonte, v. 12, n. 13, p. 165-170, dez. 2005.
- PIROLI, Wander. *Lagoinha*. Coleção BH - a cidade de cada um. Belo Horizonte: Conceito Editorial, 2004.
- PLAMBEL. *O processo de desenvolvimento de Belo Horizonte, 1897-1970*. Belo Horizonte: PLAMBEL, 1979.
- PLAMBEL. *A estrutura urbana da RMBH – v. 1 – O processo de formação do espaço urbano, 1897-1985*. Belo Horizonte: PLAMBEL, 1986.
- PRADO, Gustavo. Centro administrativo da Prefeitura de Belo Horizonte já tem pré-projeto. *Jornal O Tempo* [online], Belo Horizonte, 05 set. 2013. Disponível em: <<http://www.otempo.com.br/capa/pol%C3%ADtica/centro-administrativo-da-prefeitura-de-belo-horizonte-j%C3%A1-tem-pr%C3%A9-projeto-1.708266>>
- REVISTA AP. Preservação e desenvolvimento: o projeto Lagoinha. *Revista AP*, Belo Horizonte, 1995, p. 73-86.
- REVISTA SOCIAL TRABALHISTA. Belo Horizonte, n. 59, dez. 1947, p. 220-221.
- ROCHA, Gilmar; OLIVEIRA, Silvana. A cidade à deriva. *Cadernos de Ciências Sociais*, Belo Horizonte, PUC-MG, v. 4, n. 8, p. 35-65, 1997.
- ROSSI, Aldo. *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2001.
- RUBBO, Deni Ireneu Alfaro. Da modernidade anômala à peleja da vida cotidiana: em busca de uma sociologia do homem simples. *Plural*, Revista do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da USP, São Paulo, v. 16, n. 2, p. 151-154, 2009.

- RUGANI, Jurema Marteleto. *Reabilitação de áreas urbanas em processo de deterioração: uma reflexão sobre o projeto Lagoinha*. 1996. Monografia (Especialização em Urbanismo) – EA-UFGM, Belo Horizonte, 1996.
- SAGMACS. *Estrutura Urbana de Belo Horizonte*. 3 v. Belo Horizonte: SAGMACS; Prefeitura de Belo Horizonte, 1958/1959.
- SAGMACS. *Relatório do Plano Diretor de Belo Horizonte*. 3 v. Belo Horizonte: SAGMACS; Prefeitura de Belo Horizonte, 1961.
- SALGADO, Nayara. A pedra não para: um estudo sobre a cracolândia na cidade de Belo Horizonte/MG. *Revista UFGM*, Belo Horizonte, v. 20, n.1, p.268-293, jan./jun. 2013.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço*. Técnica e tempo. Razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2012.
- SECCHI, Bernardo. *Primeira lição de urbanismo*. Tradução Marisa Barda, Pedro M. R. Sales. São Paulo, Perspectiva, 2007.
- SENNET, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- SILVA, Luiz Roberto. *Doce dossiê de BH*. Belo Horizonte: BDMG Cultural, 1998.
- SILVEIRA, Anny Jackeline Torres. Acerca da leitura das cidades. *Vária História*, Belo Horizonte, n. 16, 1996, p. 85.
- SINGER, Paul. Uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, E. (Org.) *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. São Paulo: Alfa-Omega, 1979.
- TEIXEIRA, Carlos Moreira. *Em obras: história do vazio em Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Cosac Naify, 1998.
- TEIXEIRA, Carlos Moreira. Avesso exposto. *Facta #1 - a ciência do apocalipse*, dez. 2012.
- TONUCCI FILHO, João Bosco Moura. *Dois momentos do planejamento metropolitano em Belo Horizonte: um estudo das experiências do PLAMBEL e do PDDI-RMBH*. 2012. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – FAU-USP, São Paulo, 2012.
- UNESCO. *Pampulha é o vigésimo sítio brasileiro inscrito na Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO*. Brasília, 17 jul. 2016. Disponível em: < [http://www.unesco.org/new/pt/brasil/ia/about-this-office/single-view/news/pampulha\\_is\\_the\\_twentieth\\_brazilian\\_site\\_inscribed\\_on\\_the\\_un/#.V5C8CiMrIy4](http://www.unesco.org/new/pt/brasil/ia/about-this-office/single-view/news/pampulha_is_the_twentieth_brazilian_site_inscribed_on_the_un/#.V5C8CiMrIy4)> Acesso em: jul. 2016.
- VELOSO, Livia Fortini. *Símbolo do meu bairro: Lagoinha*. Monografia (Especialização em Revitalização Urbana e Arquitetônica) – EA-UFGM, Belo Horizonte, 2009.
- VELLOSO, Rita. *Distração e choque: a experiência da arquitetura na vida cotidiana*. 2012. Tese (Doutorado em Filosofia) – FAFICH-UFGM, Belo Horizonte, 2012.
- VIDA DE MINAS. Belo Horizonte, [s.n.], 1915-1916.
- VITA. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, n. 12, 05 de maio de 1914.

## Filmografia

LACRIMOSA. Direção: Aloysio Raulino. Produção: Aloysio Raulino e Luna Alkalay. Fotografia: Aloysio Raulino. São Paulo: ECA-USP, 1970. 12 min., son., p&b, 16mm. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=Hp8KTDX9vF0>>. Acesso em: jul. 2016.

MORADA. Direção: Joana Oliveira. Produção Joana Oliveira. Co-produção Vaca Amarela. Belo Horizonte, 2010. 78 min., son., color., DCP.

RETRATO de Suzana. Direção: Leonardo Amaral e Lygia Santos. Belo Horizonte, 2010. 14 min., son., color, video. Disponível em: <<https://vimeo.com/22841615>> Acesso em: jul. 2016.