

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CONSTRUÇÃO CIVIL**

**GESTÃO DE PROJETOS EM ÁREA URBANA:
A Experiência de Belo Horizonte na Preservação e
Revitalização da Praça Rui Barbosa**

Ivana Costa de Amorim

**Belo Horizonte
2011**

**GESTÃO DE PROJETOS EM ÁREA URBANA:
A Experiência de Belo Horizonte na Preservação e
Revitalização da Praça Rui Barbosa**

Ivana Costa de Amorim

Ivana Costa de Amorim

**GESTÃO DE PROJETOS EM ÁREA URBANA:
A Experiência de Belo Horizonte na Preservação e
Revitalização da Praça Rui Barbosa**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Construção Civil da Escola de Engenharia da Universidade Federal de Minas Gerais como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Construção Civil.

Área de concentração: Materiais de Construção Civil

Linha de pesquisa: Gestão de Empreendimentos de Construção Civil.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Carmem Couto Ribeiro

Co-orientador: MSc. Tadeu Starling

Belo Horizonte

2011

A524g

Amorim, Ivana Costa de.

Gestão de projetos em área urbana [manuscrito] : a experiência de Belo Horizonte na preservação e revitalização da Praça Rui Barbosa / Ivana Costa de Amorim. – 2011.
vii, 130 f., enc.: il.

Orientadora: Carmem Couto Ribeiro.

Co-orientador: Tadeu Starling.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Engenharia.

Bibliografia: 124-128

Inclui apêndice

1. Engenharia civil -- Teses. 2. Materiais de construção -- Teses. I. Ribeiro, Carmem Couto. II. Starling, Tadeu. III. Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Engenharia. IV. Título.

CDU: 691 (043)


UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CONSTRUÇÃO CIVIL

GESTÃO DE PROJETOS EM ÁREA URBANA:
A Experiência de Belo Horizonte na Preservação
e Revitalização da Praça Rui Barbosa.

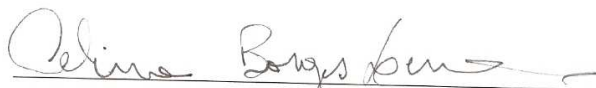
Ivana Costa de Amorim

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Construção Civil da Escola de Engenharia da Universidade Federal de Minas Gerais como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Construção Civil.

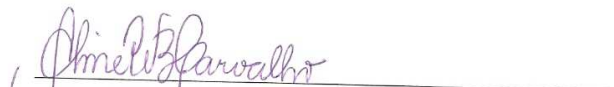
Comissão Examinadora:



Prof.^a Dr.^a Carmen Couto Ribeiro – Orientadora
Universidade Federal de Minas Gerais



Prof.^a Dr.^a Celina Borges Lemos
Universidade Federal de Minas Gerais



Prof.^a Dr.^a Aline Werneck Barbosa de Carvalho
Universidade Federal de Viçosa

Belo Horizonte, 22 de fevereiro 2011.

“O segredo do sucesso na vida
consiste na preparação para aproveitar a
oportunidade quando ela surgir.” (autor
desconhecido)

À minha querida vó, Matilde,
Pelo amor e ensinamentos.

AGRADECIMENTOS

À Deus, por tornar os obstáculos transponíveis;

À minha família;

Em especial a minha mãe Rosedária, às minhas irmãs Camila, pela dedicação e amparo, e Rosana pelo apoio;

Ao Renato Tete e família;

Aos meus amigos, que acompanharam os meus passos durante essa jornada;

Ao Carlos Aparecido de Paula (Carlinhos) pela ajuda com os questionários;

Aos professores, funcionários e colegas do Departamento de Engenharia de Materiais e Construção – Escola de Engenharia da UFMG onde realizei meu mestrado;

À Capes – pela bolsa concedida;

À Professora Carmen Couto do Departamento de Engenharia de Materiais e Construção/UFMG pela orientação;

Ao Arquiteto Tadeu Starling pela coorientação;

Ao Professor Gustavo Ferreira Simões do Departamento de Engenharia de Transportes e Geotecnia/UFMG) pelo material cedido;

Ao Engenheiro Wagner Moravia da Gerência de Planejamento e Monitoramento Ambiental/Secretaria Municipal do Meio Ambiente /Prefeitura de Belo Horizonte, pelo material cedido;

Aos colegas da CPGP / UFOP.

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS	II
LISTA DE TABELAS.....	IV
LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E SÍMBOLOS	V
1 INTRODUÇÃO.....	1
2 METODOLOGIA.....	5
2.1 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....	5
2.2 ANÁLISE DA GESTÃO DE PROJETOS NA ÁREA DO HIPERCENTRO DE BELO HORIZONTE – ABORDAGEM HISTÓRICA.	5
2.3 ESTUDO DE CASO PRAÇA RUI BARBOSA – DIAGNÓSTICO E LEVANTAMENTO.....	5
2.4 AVALIAÇÃO DA PÓS-OCUPAÇÃO.	6
2.4.1 Avaliação do Nível de Aceitação da População.....	6
2.4.2 Avaliação da Preservação do Espaço Urbano.....	7
3 REVISÃO DA LITERATURA.....	8
3.1 MONUMENTO HISTÓRICO	8
3.1.1 Histórico.....	9
3.1.2 O Patrimônio Histórico no Brasil	13
3.1.3 Teorias de Restauração.....	15
3.1.4 Classificação do Patrimônio Cultural.....	17
3.1.5 A Preservação	18
3.1.6 Incentivos e Programas de Preservação	26
3.1.7 Política de Preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro.....	28
3.2 PLANEJAMENTO URBANO.....	29
3.2.1 O Urbanismo	29
3.2.2 Reabilitações nos Centros Urbanos Antigos	35
3.2.3 Gestão de Projetos em Área Urbana.....	41
4 ANÁLISE DA GESTÃO DE PROJETOS NA ÁREA DO HIPERCENTRO DE BELO HORIZONTE – ABORDAGEM HISTÓRICA.....	45
4.1 BREVE HISTÓRICO DE BELO HORIZONTE.....	45
4.2 O HIPERCENTRO E SEUS DESDOBRAMENTOS	51
4.3 PATRIMÔNIO HISTÓRICO EM BELO HORIZONTE	57
5 ESTUDO DE CASO – PRAÇA RUI BARBOSA	62
5.1 HISTÓRICO.....	62
5.2 IMPLANTAÇÃO DO MAO.....	69
5.3 REQUALIFICAÇÃO URBANA DA PRAÇA RUI BARBOSA	74
5.3.1 As ações implantadas – o Projeto	75
5.3.2 O Conjunto Paisagístico e Arquitetônico Praça Rui Barbosa	80
6 AVALIAÇÃO DA PÓS-OCUPAÇÃO	89
6.1 AVALIAÇÃO DO NÍVEL DE ACEITAÇÃO DA POPULAÇÃO.....	89
6.1.1 Questionário Tipo 1.....	89
6.1.2 Questionário Tipo 2.....	95
6.2 AVALIAÇÃO DA PRESERVAÇÃO DO ESPAÇO URBANO.....	100
6.2.1 Comparação Fotográfica	112
7 CONCLUSÃO.....	120
8 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	124
APÊNDICE A	129
APÊNDICE B	130

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 3.1- Pirâmides do Egito.	9
FIGURA 3.2 - Coliseu – Roma, Itália.	9
FIGURA 3.3 - Tiradentes – MG. Séc. XX.	13
FIGURA 3.4 - Ouro Preto – MG. Séc. XX.	13
FIGURA 3.5 - Plano Vision – Reforma de Paris – 1850	30
FIGURA 3.6 - Ouro Preto, século XVIII	31
FIGURA 3.7 – Cidade de Tiradentes – Casas construídas no alinhamento da rua.	32
FIGURA 4.1 - Planta Geral da Cidade de Minas, 1890.	45
FIGURA 4.2 – Mapa de zoneamento da Nova Capital – 1985.	46
FIGURA 4.3 – Planta Geral da Cidade de Minas 1895.	47
FIGURA 4.4 - Planta Geral da Cidade – 1929.	48
FIGURA 4.5 – Vista aérea de Belo Horizonte – 1948.	50
FIGURA 4.6 – Vista aérea de Belo Horizonte – 1986.	52
FIGURA 4.7 – Fotografia aérea do Hipercentro de Belo Horizonte.....	55
FIGURA 4.8 - Serraria Souza Pinto – BH – MG	58
FIGURA 4.9 - Praça da Liberdade – BH – MG	58
FIGURA 5.1 - Fachada do 1º prédio da Estação - 1910.	62
FIGURA 5.2 - Fundos do Prédio da Estação, 1910.....	62
FIGURA 5.3 - Vista da Praça – Prédio Antigo – 1910.	63
FIGURA 5.4 - Praça Rui Barbosa e os Jardins 1930.....	64
FIGURA 5.5 – Jardins Praça Rui Barbosa, 1935.	64
FIGURA 5.6 - Monumento à Terra Mineira	64
FIGURA 5.7 – Vista da Av. do Comércio, ao fundo a Estação Central. – 1940	65
FIGURA 5.8 - Vista parcial da Praça Rui Barbosa e prédio da Estação ao fundo.....	66
FIGURA 5.9 - Mapa de Tombamento do Conjunto Arquitetônico Praça Rui Barbosa – 1985	68
FIGURA 5.10 – Obra de Restauração no Prédio do MAO 2001.	69
FIGURA 5.11 - MAO após implantação e reforma da esplanada. 2006.....	69
FIGURA 5.12 – Implantação do MAO	70
FIGURA 5.13 - Estação Central – MAO 2010	70
FIGURA 5.14 - Anexos do MAO – Rua Sapucaí.– 2010.	70
FIGURA 5.15 – Planta do prédio A – Estação Central.	71
FIGURA 5.16 – Planta do Prédio B – Estação Oeste de Minas.	71
FIGURA 5.17 - Plataforma do metrô	72
FIGURA 5.18 – Corte Esquemático.....	72
FIGURA 5.19 - Prédio Anexo a Estação Central.	73
FIGURA 5.20 - Boulevard Arrudas.	73
FIGURA 5.21 – Projeto de Requalificação Praça Rui Barbosa.	76
FIGURA 5.22 – Área da Esplanada – torres de iluminação e fontes.	77
FIGURA 5.23 – Área da Esplanada – piso e grelha.	77
FIGURA 5.24 – Trecho dos Jardins recuperado.	77
FIGURA 5.25 – Fonte e esculturas recuperadas.	77
FIGURA 5.26 – Ponto de ônibus na área dos Jardins.	78
FIGURA 5.27 – Vista Parcial Jardins – Praça Rui Barbosa.....	78
FIGURA 5.28 – Calçadas mais largas, novo revestimento, faixas de travessias e novos canteiros.....	79

FIGURA 5.29 - Estacionamento alternativo na rua Aarão Reis próximo ao viaduto do Floresta.	79
FIGURA 5.30 - Rua Aarão Reis – Terminal de Ônibus.....	79
FIGURA 5.31 – Rua Aarão Reis – Acesso para o Metrô.....	79
FIGURA 5.32 – Mapa Conjunto Urbano Praça Rui Barbosa.	80
FIGURA 5.33 – Vista Parcial Área Central, década de 1990.	82
FIGURA 5.34 – Vista parcial da área Central de Belo Horizonte, 2010.	82
FIGURA 5.35 – Visadas recuperadas.....	84
FIGURA 5.36 – Rua dos Caetés.....	85
FIGURA 5.37 – Visadas recuperadas.....	85
FIGURA 5.38 – Rua Aarão Reis.	86
FIGURA 5.39 – Vista da Rua Sapucaí.	87
FIGURA 6.1– Avaliação da utilização da área da Praça Rui Barbosa antes e depois da revitalização.....	90
FIGURA 6.2– Avaliação da frequência de utilização da Praça Rui Barbosa após a intervenção.....	91
FIGURA 6.3– Avaliação do tipo de utilização da Praça Rui Barbosa após a intervenção.	92
FIGURA 6.4– Avaliação da frequência de utilização dos espaços culturais situados no entorno da Praça Rui Barbosa.....	93
FIGURA 6.5– Avaliação do nível de satisfação com a revitalização da Praça Rui Barbosa ..	95
FIGURA 6.6 – Avaliação da requalificação da Praça Rui Barbosa de acordo com os conceitos atuais de preservação.	96
FIGURA 6.7 – Avaliação do tipo de utilização da Praça Rui Barbosa.	98
FIGURA 6.8 – Evolução urbana do projeto da área central de Belo Horizonte.	101
FIGURA 6.9 – Evolução do Conjunto Urbano Praça Rui Barbosa.	102
FIGURA 6.10 – Comparação da evolução da Praça Rui Barbosa	104
FIGURA 6.11 – Comparação de imagens aéreas da região da Praça Rui Barbosa.....	106
FIGURA 6.12 - Comparação de imagens aéreas da região da Praça da Rui Barbosa.....	107
FIGURA 6.13 - Comparação de imagens aéreas da região da Praça da Estação.	108
FIGURA 6.14 Mapa de análise dos fluxos na região da Praça Rui Barbosa, 2010	110
FIGURA 6.15 – Vista parcial da Praça Rui Barbosa.	112
FIGURA 6.16 – Vista Lateral da área da esplanada na praça Rui Barbosa.	113
FIGURA 6.17 – Área da esplanada e jardins ao fundo.	113
FIGURA 6.18 – Fonte reativada na área dos jardins com as esculturas em mármore.	114
FIGURA 6.19 – Prédio do antigo Dormitório.....	114
FIGURA 6.20 – Serraria Souza Pinto.	115
FIGURA 6.21 – Prédio 104 Centro de Cultura.	115
FIGURA 6.22 – Edificação Rua da Bahia com av. Santos Dumont.	116
FIGURA 6.23 – Instituto de Química.	116
FIGURA 6.24- Vista Parcial Viaduto Santa Tereza.....	117
FIGURA 6.25 – Rua Sapucaí	117
FIGURA 6.26 – Vista Parcial da Praça Rui Barbosa, 1946.	118
FIGURA 6.27 – Vista parcial da Praça Rui Barbosa, 2009.	118

LISTA DE TABELAS

Tabela 6.1 – Avaliação de utilização da praça Rui Barbosa antes e depois da revitalização...	90
Tabela 6.2 - Avaliação da frequência de utilização da Praça Rui Barbosa após a intervenção.	91
Tabela 6.3 - Avaliação do tipo de utilização da Praça Rui Barbosa após a intervenção.	92
Tabela 6.4 - Avaliação da frequência de utilização dos espaços culturais situados no entorno da Praça Rui Barbosa.....	93
Tabela 6.5- Avaliação do nível de satisfação com a revitalização da Praça Rui Barbosa.....	95
Tabela 6.6 - Análise da Requalificação da praça de acordo com os conceitos atuais de preservação.	96
Tabela 6.7- Avaliação do tipo de utilização do espaço.	98

LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E SÍMBOLOS

- ADE – Área de Diretrizes Especiais.
- APCBH – Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte.
- APM – Arquivo Público Mineiro.
- BHBUS – Plano de Reestruturação do Transporte Coletivo de Belo Horizonte.
- BHTRANS – Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte.
- BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.
- CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos.
- CDPCM – Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural Municipal de Belo Horizonte.
- CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna.
- CMPCH – Conselho Municipal de Patrimônio Cultural e Histórico.
- DETG – Departamento de Engenharia de Transportes e Geotecnia.
- DIPC – Diretoria de Patrimônio Cultural.
- E.F.C.B – Estrada de Ferro Central do Brasil.
- EBTU – Empresa Brasileira de Trens Urbanos.
- GPLA/SMMA/PBH – Gerência de Planejamento e Monitoramento Ambiental/Secretaria Municipal de Meio Ambiente/Prefeitura de Belo Horizonte.
- IAB – Instituto dos Arquitetos do Brasil.
- ICFG – Instituto Cultural Flávio Gutierrez.
- IEPHA-MG – Instituto Estadual de Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais.
- IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.
- IPTU – Imposto Predial Territorial Urbano.
- LOUS – Lei de Ocupação e Uso do Solo.
- MAO – Museu de Artes e Ofícios.
- PACE – Projeto da Área Central 1970./ Plano da área central - 1999.
- PBH – Prefeitura Municipal de Belo Horizonte.
- PROBUS – Programa de Transporte Público por Ônibus.
- RMBH – Região Metropolitana de Belo Horizonte.
- UFMG – Universidade Federal de Minas Gerais.
- UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e a Cultura.
- ZAP – Zona de Adensamento Preferencial.
- ZR – Zona Residencial.

RESUMO

Atualmente, as antigas áreas centrais das grandes cidades que possuem patrimônio histórico têm passado por processos de requalificação urbana, uma vez que necessitam de melhorias da qualidade ambiental e de valorização do aspecto histórico-cultural. Descrever e analisar a gestão de projetos em área urbana visando a revitalização e a preservação desses espaços é o objetivo principal desta pesquisa. Para tal, abordou-se a cidade de Belo Horizonte, como objeto de estudo, com ênfase na região do hipercentro, que possui áreas que passaram pelo processo de revitalização e de preservação do patrimônio histórico, com a melhoria da qualidade de vida e a reinserção da população no local. Foi realizada uma pesquisa sobre a evolução do processo de gestão de projetos na cidade bem como dos espaços revitalizados. Para observar a conformação desse processo, empreendeu-se o estudo de caso da Praça Rui Barbosa, com a elaboração do diagnóstico e do levantamento da área. Para se avaliar a pós-ocupação do espaço após o Projeto de Requalificação da Praça Rui Barbosa, foram elaboradas ferramentas tais como questionários, montagem de mapas e comparações fotográficas. A análise da gestão de projetos em área urbana do Hipercentro de Belo Horizonte permitiu compreender a evolução do processo de planejamento e o envolvimento dos agentes, como a integração dos setores público e privado com a população para a efetivação das ações. No Estudo de Caso da Praça Rui Barbosa, puderam-se analisar a evolução das ações sociais e do poder público, as intervenções físicas ocorridas, a pós-ocupação e os instrumentos utilizados. A avaliação da pós-ocupação, como diagnóstico e aplicação dos questionários, dentre outras, demonstraram que, após a requalificação, houve a melhoria da qualidade ambiental, o incremento de atividades culturais, a valorização do espaço como local de passagem e a retomada do caráter popular e histórico para a cidade. A pesquisa permitiu compreender que a gestão de projetos em área urbana é fundamental para promover a preservação e a revitalização de espaços históricos, através da integração das ações e agentes, com a melhoria do espaço urbano promovendo a reutilização da praça como espaço de lazer e a adequação do prédio da Estação a novo uso.

PALAVRAS CHAVE: Praça Rui Barbosa, Gestão Urbana, Requalificação de Espaços.

ABSTRACT

Currently, the old downtown areas of large cities that have historical patrimony have gone through urban renewal, in order to get improvements of environmental quality and enhancement of historical and cultural aspect. Describing and analyzing the projects management in urban purposing the revitalization and the preservation of these spaces have been the main goals of this research. The object of study was the Belo Horizonte city (Brazil, MG), with emphasis on hyper center, which has areas that went through the revitalization and preservation processes of historical patrimony, improving the quality of life and population reintegration into the local. A search is performed on the project management progress in the city as well as the revitalized space. In order to observe the process conformation, a case study of Rui Barbosa Square from this city was addressed, trying diagnosing and developing a survey about the area. Methodological instruments were used in order to evaluate the post-occupation of the area after the requalification project of Rui Barbosa Squares such as questionnaires, assembling maps, and photographic comparisons. The analysis of project management in urban area from Belo Horizonte's hypercenter allowed understand the planning process evolution and involved actors, such as the integration of the public and private sectors with the population for the actions effectiveness. In this case study, it was possible analyzing the evolution of social actions and of government, and the physical intervention occurred beyond the post-occupation. Assessment of post-occupation pictures, as a diagnosis and questionnaires, among other tools, showed that after requalification, the environmental quality was improved, the cultural activities were increased, the appreciation of space as a place of passage and the return of the popular and historical features to the city. The survey allowed the understanding that the projects management in urban areas has been essential to promote the preservation and revitalization of historical areas through the integration of actions and agents, with the improvement of urban space promoting the reintegration of the population and the suitability of the new uses.

KEYWORDS: Rui Barbosa Square, Urban Management, Urban Requalification Areas.

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho surgiu de uma reflexão sobre a forma de preservação de edificações históricas, que marcam o espaço urbano na cidade de Belo Horizonte, a partir da análise de intervenções ocorridas e do processo de pós-ocupação desses espaços.

As edificações históricas existentes na capital formam cenários representativos de seu período inicial, sendo que a preservação desses edifícios contribui para manter viva a cultura e memória do lugar. Além disso, as edificações históricas compõem o patrimônio cultural de um local que deve ser preservado por representar a identidade, o modo de vida e a cultura de um povo, que estão expressos nesses edifícios. Entretanto, a forma de preservar esses espaços deve conciliar o desenvolvimento urbano, com o planejamento e a ocupação do solo, no sentido de garantir a permanência do antigo, permitindo, ao mesmo tempo, o surgimento do novo e o desenvolvimento da cidade.

Belo Horizonte, diferentemente de outras cidades com patrimônio histórico, foi planejada a fim de representar a modernidade, sendo sua tradição e cultura de preservação tão jovem quanto à capital. Atualmente, algumas edificações do período inicial de construção da cidade estão preservadas em conjuntos urbanos, definindo espaços característicos que, por sua vez, passaram por processos de revitalização para a preservação dos mesmos. Esses processos de revitalização e preservação são ações recorrentes do processo de crescimento urbano acelerado e ocupação intensa dos terrenos nas áreas centrais, com grande infraestrutura e equipamentos, na tentativa de resgatar o valor cultural e histórico dos espaços tão importantes para a cidade. Outras cidades brasileiras como Salvador, Recife, Rio de Janeiro, Porto Alegre e São Paulo também implementaram os programas de revitalização urbana.

Nas décadas passadas as ações preservacionistas implementadas nos grandes centros urbanos se mostraram segregadoras, uma vez que não consideravam os fatores enriquecedores da história do local, como a população residente e suas atividades. O resultado, em alguns casos, foi a preservação das edificações de forma enrijecedora, dificultando a adequação desses espaços às necessidades atuais e afastando a população residente, resultando na *gentrificação*. Outro fator negativo foi que, na maioria das vezes, após a implantação de ações preservacionistas, não foram incentivadas atividades relacionadas com a cultura, privilegiando-se apenas atividades comerciais. A partir daí, observa-se a degradação do

patrimônio histórico, já que a sua função cultural e de preservação da memória da cidade foram perdidas.

Além das ações preservacionistas praticadas nas cidades com patrimônio histórico, a especulação imobiliária se tornou uma ameaça, uma vez que os terrenos com edificações históricas nas áreas centrais passaram a ser alvo de incorporadores em busca de novos espaços, geralmente grandes lotes, com baixa densidade de ocupação e com grande valor de mercado. Dessa forma, as edificações históricas deram lugar a edifícios de andares múltiplos e de uso misto.

Dentro deste contexto, surge a necessidade de avaliar as ações empregadas no processo de preservação dos núcleos urbanos, a fim de identificar as práticas preservacionistas que permitam o desenvolvimento de ações sociais, como a promoção de atividades culturais, de lazer e outras, conciliando o crescimento urbano e a conservação da história e da memória dos espaços das cidades. Ações de melhoria da qualidade ambiental e a reinserção da população nos espaços degradados são ferramentas utilizadas atualmente em programas de requalificação urbana, as quais devem ser monitoradas através da avaliação da pós-ocupação desses espaços.

O estudo da gestão de projetos em áreas urbanas se justifica, uma vez que permite analisar as transformações necessárias à recuperação dos espaços degradados. Descrever e analisar a gestão de projetos em área urbana visando a revitalização e preservação desses espaços é o objetivo principal desta pesquisa. Como objetivos específicos propõem-se avaliar e compreender o processo de transformação que promoveu a recuperação dos espaços; entender o processo de planejamento e preservação ocorridos e de que forma a gestão de projetos na área urbana contribuiu para a efetivação do processo. Além disso, propõe-se analisar o processo de gestão urbana ocorrido na Praça Rui Barbosa, desde o tombamento em 1985 até a implementação do projeto de requalificação em 2006.

O segundo capítulo apresenta a metodologia utilizada para o desenvolvimento da pesquisa que, além da fundamentação teórica empreendida na revisão bibliográfica, estrutura-se no levantamento do modelo de gestão de projetos em área urbana utilizado na região do Hipercentro de Belo Horizonte – MG. Além disso, empreendeu-se o Estudo de Caso da Praça Rui Barbosa a fim de se levantarem o processo de preservação ocorrido, os agentes, os instrumentos e avaliar a pós-ocupação do espaço. Como método da avaliação da pós-

ocupação, elaboraram-se ferramentas de análise da aceitação da população, através de questionários e análise da preservação do espaço urbano através da comparação de imagens de satélite, de mapas e de fotografias.

Para a conceituação dos termos fundamentais como patrimônio histórico, planejamento urbano e gestão de projetos em área urbana, foi realizada a revisão bibliográfica que se constitui em um referencial teórico de embasamento dos conteúdos e temas aqui abordados, compreendendo o terceiro capítulo deste trabalho. Esse capítulo traz a evolução do conceito de patrimônio histórico, assim como definições e legislações existentes. Além disso, uma breve evolução do planejamento urbano e suas experiências foram abordadas no sentido de apresentar exemplos de modificações do espaço, bem como novos conceitos de requalificação e revitalização empregados no Brasil. Para finalizar o capítulo, o tema “gestão de projetos em área urbana” foi apresentado de forma a dar subsídios teóricos das ações implementadas no Estudo de Caso, descrito no quinto capítulo desta dissertação.

O quarto capítulo aborda especificamente a região do Hipercentro de Belo Horizonte, com o objetivo de levantar dados relativos ao processo de conformação da gestão de projetos em área urbana, com ênfase na preservação do patrimônio histórico e na revitalização de áreas desvalorizadas culturalmente. A partir da descrição de um breve histórico da formação do núcleo inicial da cidade, pode-se compreender o processo de crescimento da área central, bem como a importância das edificações preservadas, o que levou a eleger a região da Praça Rui Barbosa como estudo de caso. Ainda nesse capítulo, apresenta-se o modelo de preservação aplicado na cidade, abrindo possibilidades para uma análise crítica do processo de gestão.

O quinto capítulo apresenta o Estudo de Caso – Praça Rui Barbosa – propriamente dito, abordando as questões históricas e as intervenções realizadas, permitindo tecer considerações sobre o processo de gestão de projetos na área urbana, através do processo de requalificação. A Praça Rui Barbosa foi escolhida pela importância para a história da cidade. Era considerada o “portal de entrada”, por abrigar o prédio da Estação Central e a Estação Oeste de Minas. O espaço da praça e as edificações passaram por transformações durante o crescimento da capital, imposto pelo avanço da indústria automobilística e por modificações dos usos ao longo dos anos.

O sexto capítulo compreende a avaliação da pós-ocupação após a requalificação da Praça Rui Barbosa. Foram elaboradas ferramentas que permitiram traçar os resultados e avaliar o nível

de aceitação da população em relação à intervenção, bem como avaliar a preservação do espaço urbano ao longo dos anos.

No sétimo e último capítulo da dissertação empreendeu-se uma análise conclusiva através de ligações entre a fundamentação teórica e os resultados obtidos na pesquisa de campo.

2 METODOLOGIA

A metodologia utilizada para o desenvolvimento da pesquisa além da fundamentação teórica empreendida na revisão bibliográfica, estrutura-se, na abordagem histórica do hipercentro de Belo Horizonte, elaboração do Estudo de Caso – Praça Rui Barbosa e a avaliação da pós ocupação da área da Praça Rui Barbosa após o projeto de requalificação (2003 a 2006).

2.1 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

A revisão bibliográfica consistiu na consulta de livros dos referidos temas, formulação dos conceitos e evolução a partir de dois grandes eixos: o patrimônio histórico e planejamento urbano com enfoque na gestão de projetos em área urbana. A pesquisa teórica possibilitou estudar os exemplos de intervenções urbanas praticados e a preservação do patrimônio através de ações de planejamento urbano e a gestão urbana.

2.2 ANÁLISE DA GESTÃO DE PROJETOS NA ÁREA DO HIPERCENTRO DE BELO HORIZONTE – ABORDAGEM HISTÓRICA.

O hipercentro de Belo Horizonte é apresentado a partir da descrição do breve histórico da cidade, com a formação do plano inicial e a sua evolução urbana, através da pesquisa em livros. Tal abordagem permite compreender a configuração espacial atual da região, entender as propostas de projetos e ações empreendidas e constatar a Gestão de Projetos Urbanos na cidade. O Estudo do hipercentro possibilitou determinar uma área da região central da cidade – a Praça Rui Barbosa - como estudo de caso, que passou pelo processo de revitalização visando a preservação do patrimônio histórico.

2.3 ESTUDO DE CASO PRAÇA RUI BARBOSA – DIAGNÓSTICO E LEVANTAMENTO.

A área definida como Estudo de Caso foi a Praça Rui Barbosa conhecida popularmente como Praça da Estação. Sua escolha se justifica pelo seu grande valor histórico e cultural para a cidade de Belo Horizonte. Além disso, o espaço passou recentemente (2003 a 2006) pelo processo de revitalização em prol da preservação do patrimônio e valorização da história e memória do local. A metodologia para esse estudo de caso se baseou no levantamento das informações pertinentes quanto ao seu histórico, as ações de preservação ocorridas, os atores envolvidos e as diversas formas de ocupação do local.

Além disso, o diagnóstico consistiu no levantamento *in situ* do espaço, com pesquisa local sobre a evolução urbana, as intervenções ocorridas, o envolvimento da população, o processo de preservação legal e a verificação da situação atual. Nessa etapa da pesquisa o levantamento foi realizado nos arquivos do IEPHA e da Secretaria de Patrimônio e Cultura de Belo Horizonte. Para o levantamento do Projeto de Revitalização da Praça e Implantação do Museu de Artes e Ofícios (MAO), foi realizada uma ampla pesquisa de campo que contou com a visita dos seguintes locais: Secretaria de Obras da Prefeitura de Belo Horizonte - PBH – Regional Centro Sul, Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTRANS, Biblioteca da Escola de Arquitetura e Urbanismo - UFMG, Biblioteca da Escola de Engenharia – UFMG, Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte, Arquivo Público Mineiro, Escritório de Arquitetura BG&L, arquivo do Museu de Artes e Ofícios -MAO e Companhia Brasileira de Trens Urbanos –CBTU-BH.

2.4 AVALIAÇÃO DA PÓS-OCUPAÇÃO.

Através da elaboração do Estudo de Caso, definiram-se as ferramentas utilizadas para se avaliarem a pós-ocupação do espaço, como a situação do local após o projeto de revitalização, o nível de aceitação da população e a evolução urbana ocorrida. As ferramentas consistiram na elaboração de questionários, na obtenção de imagens de satélite, na confecção de mapas e nas comparações fotográficas, as quais possibilitaram comprovar a ocupação do espaço preservado e a evolução da forma de utilização proposta desde a construção até os dias atuais.

2.4.1 Avaliação do Nível de Aceitação da População

Para levantar o processo envolvido durante a elaboração do projeto de requalificação da Praça Rui Barbosa e definir o modelo de questionários a serem aplicados com a população, foram realizadas entrevistas com alguns profissionais envolvidos diretamente no processo de preservação da praça.

Desse modo, foram elaborados dois tipos de questionários e aplicados em diferentes segmentos sociais. O questionário Tipo 1 (Apêndice A) foi aplicado com a população em geral, transeuntes, comerciantes, moradores e trabalhadores que frequentam diariamente a Praça Rui Barbosa, ou se encontravam nos arredores, como no Parque Municipal e Praça Sete de Setembro. Este questionário foi elaborado para identificar o nível de percepção e aceitação da população em relação às melhorias realizadas na praça. O questionário Tipo 2 (Apêndice B) foi aplicado com profissionais, arquitetos, artistas plásticos, engenheiros e historiadores,

que participaram direta ou indiretamente do processo de revitalização da Praça da Estação, a fim de levantar as experiências, as dificuldades e ações envolvidas.

2.4.2 Avaliação da Preservação do Espaço Urbano.

Para se analisar a preservação do espaço urbano após a revitalização da Praça Rui Barbosa foi elaborado um estudo da evolução urbana do espaço a partir da análise de mapas e imagens, de adaptação de fotos aéreas e de registros fotográficos. Essa análise permitiu a comparação de imagens de diferentes épocas da Praça Rui Barbosa, a fim de se constatarem as modificações ocorridas antes e depois da revitalização, a preservação do espaço e das edificações com importância histórica. Este método permite observar a evolução da paisagem e a pós-ocupação da área de estudo. Os mapas e as fotografias foram elaborados com dados a partir de pesquisas realizadas no Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte, Arquivo Público Mineiro, arquivo digital do DETG, imagens aéreas da GPLA/SMMA/PBH e levantamento de campo. Além disso, foram elaborados levantamentos fotográficos no local.

Após a análise das informações, dos dados e dos materiais, referentes à área de estudo, foram elaborados os seguintes mapas:

- Evolução do Projeto Urbano da Área Central de Belo Horizonte;
- Evolução do Conjunto Urbano Praça Rui Barbosa;
- Comparação da Evolução da Praça Rui Barbosa;
- Comparação da Evolução Urbana da Praça Rui Barbosa e seu Entorno;
- Mapa de Fluxos Atuais na Área do Conjunto Urbano Praça Rui Barbosa;

Em se tratando da análise fotográfica, foi realizada uma montagem comparativa entre as fotografias dos anos de 1940 e 1950 com as fotografias atuais, captadas com base nas visadas e ângulos dos registros antigos. Devido ao crescimento vertical da área, algumas visadas foram adequadas. O objetivo dessa análise é comprovar a preservação do patrimônio existente na área de estudo frente ao crescimento urbano ao longo dos anos.

3 REVISÃO DA LITERATURA

3.1 MONUMENTO HISTÓRICO

Para se estudar o monumento histórico é necessário, primeiramente, localizá-lo nos acontecimentos da história e depois avaliar sua evolução ao longo dos tempos, bem como diferenciá-lo de monumento.

De acordo com Choay (2006), o monumento na sua origem está associado ao modo de atuação sobre a memória. “Ele constitui uma garantia das origens e dissipa a inquietação gerada pela incerteza dos começos” (CHOAY, 2006, p. 18). Com o passar dos anos, o termo monumento adquiriu outros significados, como conceitos de beleza e de encantamentos provocados pela proeza técnica, uma vez que o sentido de memória foi progressivamente extinto. O surgimento de tecnologias, como a fotografia e a comunicação, contribuíram para a modificação do conceito, sendo que um monumento pode-se tornar com tal, através da divulgação gráfica e não somente pela memória.

A partir daí, o monumento histórico relaciona-se de forma diferente com a memória viva e com o tempo. Segundo Choay (2006), o monumento histórico constitui o objeto de saber e, integrado numa concepção linear de tempo ou além disso, pode se tornar parte construtiva do presente vivido através da característica estética, mas sem a mediação da memória. Já o monumento está diretamente ligado à memória, com a finalidade de fazer reviver o passado mergulhado no tempo.

Uma comparação clara dos conceitos é exposta por Reigl, em Choay (2006), que, no século XX, descreveu o monumento histórico sendo caracterizado como algo *a posteriori*, criado e depois considerado como tal pelos historiadores e amantes da arte, que selecionam os edifícios existentes no conjunto, dentre os quais os monumentos representam apenas uma pequena parte. Já o monumento é conceituado como uma criação deliberada cuja destinação foi pensada de forma imediata – *a priore*, consciente.

Diante deste contexto, optou-se por discorrer sobre a evolução do conceito de monumento histórico a fim de se entender o seu significado e apresentar o surgimento do patrimônio histórico, tema central desta pesquisa, representado pelas edificações.

3.1.1 Histórico

Inicialmente, a idéia de preservação surgiu a partir da necessidade de se conservarem as edificações antigas, como templos, palácios e até mesmo objetos de arte, louças em prata etc., denominadas como antiguidades. Com a evolução das cidades e a construção de edifícios representativos dos governos e da igreja católica, a noção de monumento foi adentrando no conceito de patrimônio, uma vez que representava a cultura imposta pelos governantes e pela religião, de acordo com IEPHA (1997).

Desde o início das civilizações, há registro de construções que marcaram o período vivido. São monumentos que se tornaram referências, como as pirâmides do Egito (FIG.3.1) e o Coliseu no Império Romano (FIG.3.2). Essas edificações traziam agregadas à sua imagem arquitetônica a cultura e as características dos povos, além das técnicas de construir, que foram evoluindo com a descoberta de novos materiais.



FIGURA 3.1- Pirâmides do Egito.

Fonte:<http://sabedoriaevida.zip.net/images/EGITO14A.JPG>



FIGURA 3.2 - Coliseu – Roma, Itália.

Fonte:<http://meusite.mackenzie.com.br/figuras/COLISEU.jpg>

A preservação dessas construções mantém viva a identidade cultural dos povos e está representada como um grande acervo, em cada pedra e arco construídos ao longo do tempo, se tornando o registro de acontecimentos e de fases da história.

De acordo com Choay (2006), o nascimento de monumento histórico ocorreu em Roma, por volta do ano de 1420. Os objetos, as obras de artes e esculturas eram preservados de forma aleatória, através de colecionadores os quais não atribuíam valor histórico algum. Durante os anos de 1420 e 1430, os artistas - arquitetos e artífices¹ - e humanistas, teóricos e historiadores

¹ Artesão que pratica artes, no sentido medieval e renascente de arts.

de arte travaram um diálogo sem precedentes e despertaram o olhar sobre os edifícios antigos, transformando-os em objetos de reflexão e contemplação. Roma passou a se tornar referência para os intelectuais que necessitavam conhecer os monumentos, como altares, templos, basílicas, palácios e teatros.

Ainda de acordo com a autora, a conservação desses edifícios se fazia *in situ*, o que dificultava a sua preservação por depender do domínio público e político, gerando conflitos. A partir de 1430, a preocupação em se definirem medidas de conservação e de proteção aos monumentos romanos entrou em evidência, uma vez que os mesmos se encontravam em ruínas, fossem palácios, residências ou túmulos.

Foi a partir do século XV que as iniciativas de preservação começaram a se desenvolver. Aos papas cabia a tarefa da preservação, sendo uma conservação moderna, objetiva e munida de medidas de restauração e de proteção dos edifícios antigos contra as agressões. As primeiras bulas pontificais, de acordo com Choay (2006), foram criadas por volta de 1400, com a finalidade de se definirem e registrarem as formas de preservação. Em 1462 a bula *Cum almam nostram urbem*, foi publicada e se tornou exemplar por definir a diferenciação entre monumentos e antiguidades, a fim de não apenas se preservarem e manterem as basílicas e igrejas, mas também para que as gerações futuras encontrassem intactos os edifícios da Antiguidade e seus vestígios.

A noção de monumento histórico se difundiu pela Europa, mas somente as obras de arte e algumas edificações significativas foram preservadas, com exceção de Roma, considerada o berço dos estudiosos e construtores. A função de preservação estendeu-se aos nobres, ao clero, aos artistas e aos artesãos enquanto que ao restante da população não se atribuía nenhuma responsabilidade.

A consagração do monumento histórico ocorreu diretamente ligada ao advento da era industrial, tanto na Grã-Bretanha quanto na França, com diferentes valores atribuídos ao monumento histórico, em ambos os países. Na França, o processo de industrialização foi legitimado pela consciência da modernidade, sendo a idéia de progresso e a perspectiva do futuro que determinaram o sentido e os valores do monumento histórico. Na Inglaterra, a idéia da renovação não se aclimatou, mantendo-se ligada às suas tradições, voltada ao passado, resultando em diversos significados e com mais influências sobre o presente (CHOAY, 2006).

Durante a Revolução Francesa, a forma de preservação do patrimônio nacional criou os primeiros atos jurídicos da Constituinte. Em 1789, os bens do clero foram colocados à disposição da Nação; em seguida, os dos emigrados e posteriormente os da Coroa. Tal fato resultou na nacionalização dos bens patrimoniais, bens estes que não dependiam de uma conservação iconográfica mas necessitavam de preservação.

Em decorrência da transferência dos bens para a Nação, a necessidade de se definir um conjunto de medidas, tanto no plano jurídico quanto prático, tornou-se necessária. Como resultado criou-se, na França, a comissão dita “dos Monumentos” para esse fim. “Em primeiro lugar, ela deve tomar as diferentes categorias de bens recuperados pela Nação. Em seguida, cada categoria é por sua vez inventariada e estabelecido o estado em que se encontra cada um dos bens que a compõem” (CHOAY, 2006, p. 99, 100).

O ato de Tombar definiu que o direito de propriedade dos monumentos fosse transferido para a Nação, onde esses bens, uma vez nacionalizados, deveriam servir à sociedade. É baseado nesse princípio que o tombamento, descrito no item 3.1.5, foi definido no Brasil.

A partir do final do séc. XVIII e início do séc. XIX, com a Revolução Industrial e a mudança na maneira de pensar a edificação, surgiram novos significados que caracterizam patrimônio histórico. Segundo Choay (2006), a Revolução Industrial contribuiu não só com o processo de transformação, mas também, com o de degradação do meio ambiente. Além disso, permitiu a ruptura dos modelos tradicionais de produção com a industrialização mundial, contribuindo para generalizar o estabelecimento de leis de proteção do monumento histórico e tornar a restauração como disciplina integral, acompanhando os progressos da história da arte.

Ainda de acordo com a autora, apesar de promover a evolução das técnicas de preservação, a Revolução Industrial contribuiu de forma negativa para a preservação dos núcleos urbanos. A transformação dos modos de vida e a organização espacial da sociedade européia tornaram os aglomerados antigos obsoletos, configurando os monumentos históricos como obstáculos à nova urbanização. Houve ainda a intensificação do vandalismo aliado à ausência da normatização das técnicas de restauração e à deterioração das edificações históricas pelas chuvas ácidas, originadas pelos resíduos da queima de combustíveis lançados na atmosfera pelas indústrias.

Em 1913, na França foi regulamentada de “forma definitiva a lei que constitui hoje o texto legislativo de referência sobre os monumentos históricos” (CHOAY, 2006, p. 148). Tratava-se da instituição de um órgão estatal centralizado com infraestrutura administrativa e técnica formada por uma comissão. O serviço dos Monumentos Históricos tornou-se uma rede de procedimentos jurídicos adaptados ao conjunto dos casos passíveis de previsão. O restante da Europa e do mundo utilizou a França, pioneira nessa legislação, como modelo para regulamentação das demais cidades históricas.

Ao final do século XIX a maioria dos países já estava munida de legislação que definia a proteção do patrimônio, além da existência de um órgão federal que fiscalizasse e regulamentasse a preservação da cultura de cada país. Porém, ainda ocorriam os problemas de conservação, os quais o Tombamento não resguardava e havia a necessidade de desenvolver técnicas específicas de conservação, com pessoas especializadas.

A partir desse período, o conceito de patrimônio passou a abranger os conjuntos de edificações e as próprias cidades, considerando como partes importantes do patrimônio, bairros tradicionais com o traçado peculiar de suas ruas e espaços públicos. Houve também a modificação da idéia de que só se deve preservar o que é muito antigo, sendo todos os períodos históricos considerados importantes e dignos de atenção.

Segundo Bessa (2004), o patrimônio existente era conhecido como monumento histórico e que por serem únicos e excepcionais, deveriam ser preservados. Assim, entendiam-se como patrimônio apenas as edificações monumentais, como palácios, igrejas e aquelas ligadas à história dos grupos dominantes, como por exemplo, as casas de personagens históricos importantes. O patrimônio cultural inicialmente considerava como seu representante as edificações da arquitetura do passado, objetos de coleção identificados e catalogados por peritos e outros objetos significativos.

No século XX, como reflexo da Revolução Industrial e por influência da Segunda Guerra Mundial, essas denominações começaram a sofrer modificações no sentido de ampliar a visão de elementos que representam a cultura, desse modo, o patrimônio não estava diretamente ligado ao passado, mas aos valores e às culturas de um determinado grupo social (IEPHA, 1997).

3.1.2 O Patrimônio Histórico no Brasil

No Brasil, o conceito de patrimônio ganhou enfoque no início do século XX, com o movimento modernista, que nasceu em meio à necessidade de encontrar raízes da cultura nacional e da identidade local, capazes de retratar a nação com características brasileiras. “Todas as ações voltaram-se à configuração de um perfil artístico e cultural do país, na tentativa de inserí-lo entre as nações modernas e civilizadas do mundo” (SIMÃO, 2006, p. 28).

Simão (2006), afirma que os modernistas buscaram representações da identidade nacional nas cidades antigas mineiras, que estavam abandonadas devido ao fim da exploração do ouro. Os monumentos e núcleos urbanos coloniais mantinham sua integridade estilística original, fato que contavam a história e refletiam a tradição almejada. As cidades mineiras, como Tiradentes (FIG.3.3), Ouro Preto (FIG.3.4), entre outras, com suas igrejas barrocas e casas coloniais passaram a representar a cultura do Brasil.

De acordo com Sant’Anna (1977) *apud* Simão (2006), o pensamento moderno se justifica na busca da construção de uma identidade para o país promovida pela causa patrimonial e não somente para salvar o acervo histórico ameaçado de destruição.



FIGURA 3.3 - Tiradentes – MG. Séc. XX.

Fonte: auroraleao.zip.net/arch2009-01-25_2009-01-31.html.



FIGURA 3.4 - Ouro Preto – MG. Séc. XX

Fonte: Acervo particular.

Em 1937, houve a criação do Decreto-Lei que define o tombamento no Brasil como instrumento legal e traz seu significado, com quatro categorias de registros de bens a serem preservados. A lei regulamentou as providências, competências e responsabilidades do poder público e do proprietário diante do bem cultural. Do Decreto-Lei n° 25, de 30 de novembro de 1937 consta:

Artigo 1º - Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no País e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico. (BRASIL, 1937)

Tal fato resultou na formação da política preservacionista que garantiu ao Estado o poder de regulamentação sobre o patrimônio. Neste mesmo ano, é criado o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN – em 13 de janeiro de 1937 - pela Lei nº 378, no governo de Getúlio Vargas, órgão que regulamenta e protege os monumentos históricos brasileiros (IEPHA, 1997).

Anteriormente ao decreto citado acima, a cidade de Ouro Preto era considerada Monumento Nacional, segundo o Decreto nº 22.928 de 1933. Após o Decreto-Lei nº 25 de 1937, a preservação começou a se intensificar nas cidades brasileiras, com o predomínio de sítios urbanos coloniais somados às obras de arte.

Em 1988, a Constituição trouxe o novo significado de patrimônio nas diversas formas de expressão:

Art. 216²: Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileiras, nos quais se incluem: I – as formas de expressão; II – os modos de criar, fazer e viver; III – as criações científicas artísticas e tecnológicas; IV – as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artísticas - culturais; V – os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico (BRASIL, 1988).

No campo das edificações, de acordo com Bessa (2004), a evolução da preservação dos edifícios ocorreu ao longo do século XX, sendo considerados patrimônio até mesmo os conjuntos arquitetônicos inteiros, assim como a arquitetura vernácula, os estilos anteriormente desprezados (o Eclétismo, o Art. Nouveau e outros) e a produção contemporânea. “Ampliaram-se os tipos de edificações que se pensava em preservar, como as edificações não monumentais: a arquitetura rural, as casas do homem comum, as fábricas e outras estruturas industriais significativas” (BESSA, 2004, p. 12).

² Corresponde ao art. 172 da Constituição Federal de 1967, alterado pela Emenda Constitucional 1, de 1969 – art. 180.

Ainda de acordo com o autor, no Brasil são considerados como patrimônio não só as edificações do período colonial, mas a arquitetura do século XIX e do século XX, além de outras formas de expressão configurando o conceito de preservação contemporânea.

3.1.3 Teorias de Restauração

A regulamentação dos monumentos históricos, com o tombamento, levou à necessidade de definir as formas básicas de promover a preservação dos bens e de conservá-los íntegros face à ação do tempo e do homem. “A Europa do século XIX já discutia teorias acerca da preservação, existindo significativo número de obras de restauração do patrimônio, representado pelas edificações monumentais e obras de arte” (SIMÃO, 2006, p. 23).

Segundo Choay (2006), a nova especialidade de conservação dos monumentos antigos se constituiu a partir da década de 1820, onde se reconhecem, necessariamente, os valores e os novos significados atribuídos ao monumento histórico. As duas grandes doutrinas que se defrontam, dividindo os antiquários e os arquitetos ingleses dos demais, compreendem em uma linha intervencionista, representada por Eugene Emmanuel Viollet-le-Duc (1814-1879), predominando nos países da Europa; a outra, anti-intervencionista, representada por John Ruskin (1818-1900), sendo mais própria da Inglaterra.

Viollet-le-Duc, arquiteto Francês de cunho racionalista, defendia a necessidade de conhecimento dos ensinamentos dos mestres antigos, porém a aplicação dos mesmos ocorria através dos meios técnicos modernos (SIMÃO, 2006).

Choay (2006), afirma que através das intervenções nos monumentos franceses, Viollet-le-Duc foi um dos primeiros a utilizar os registros fotográficos e conseguiu retirar das fachadas as frágeis esculturas. Seu trabalho era baseado no estudo da história, das técnicas, dos canteiros de obras, dos métodos de pesquisa *in situ*, na valorização da razão e na importância das dimensões social e econômica da arquitetura. A linha de restauro liderada pelo intervencionista francês valorizava a razão e a técnica, a qual;

(...) na prática resultam em obras de restauração nas quais a historicidade do monumento fica relegada em função da reconstituição estilística. Os acréscimos ocorridos ao longo do tempo são normalmente desprezados em nome de uma unidade estilística e um retorno à situação original do monumento, quase sempre suposta e não comprovada (SIMÃO, 2006, p. 75).

O teórico preconizava/defendia que: “Restaurar um edifício é restituí-lo a um estado completo que pode nunca ter existido num momento dado” (Viollet-le-Duc,1851 *apud* CHOAY, 2006, p. 156).

A doutrina anti-intervencionista, defendida por Ruskin, a qual no século XIX não havia exemplo, repercutiu na Inglaterra, sendo que significava a condenação da restauração, a qual ganha uma conotação de destruição do edifício. Para ele o destino de todo monumento histórico é a ruína e a desagregação progressiva. “Não haveria forma de intervenção que pudesse conter sua deterioração sem destruir sua originalidade e a autenticidade que incidiam no campo da cópia ou reconstituição” (RUSKIN,1861 *apud* CHOAY, 2006, p. 155).

“O trabalho das gerações passadas confere, aos edifícios que nos deixaram um caráter sagrado. As marcas que o tempo neles imprimiu fazem parte da sua essência” (CHOAY, 2006, p. 154).

Após a formação de conceitos da linha intervencionista de Viollet, que reconstruía as edificações e colocava em dúvida a autenticidade das obras restituindo o monumento a um valor histórico e não à sua historicidade, e da outra linha anti-intervencionista de Ruskin, que determinava aos monumentos o fim sendo como certo, no final do século veio outra reflexão, crítica e complexa através da figura de Camilo Boito (1835-1914).

De acordo com Choay (2006), Camilo Boito, engenheiro, arquiteto e historiador de arte italiano, define um conjunto de diretrizes para a conservação e a restauração dos monumentos históricos. “Confrontando essas duas doutrinas antagônicas, Boito recolhe o melhor de cada uma, extraindo delas, em seus escritos, uma síntese sutil, que aliás nem sempre haverá de aplicar em suas próprias restaurações” (CHOAY, 2006, p. 164). A teoria de Boito caracteriza a restauração como uma concepção complexa. “A maior dificuldade consiste, em primeiro lugar, em saber avaliar com justeza a necessidade ou a oportunidade da intervenção, em localizá-la, em determinar sua natureza e importância” (CHOAY, 2006, p. 166). O teórico defendia que a intervenção, uma vez admitida deveria ser reconhecida, sendo que o caráter pertinente do trabalho em nenhuma hipótese poderia passar do original. Essa característica poderia ser dada por artifícios múltiplos: materiais diferentes, sinais simbólicos, difusão, etc. Outra característica da sua concepção é a aversão pela igualdade de tratamento que se dá à diversidade dos monumentos e propõe diferenciá-los em três tipos: idade, estilo e para os monumentos da antiguidade, uma restauração arqueológica.

Choay (2006), afirma que a partir dos conceitos de autenticidade, hierarquia de intervenções e estilo de restauração, Camilo Boito estabeleceu os fundamentos críticos da restauração como disciplina e enunciou um conjunto de regras que foram aprimoradas, ainda que sua essência continue válida.

Paralelo aos fundamentos e teorias, em 1929, houve o Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), na cidade de Atenas, na Grécia, o que resultou na célebre Carta de Atenas (1933), que trouxe as questões relativas aos monumentos antigos e a cidade. Mais tarde, em 1964, é relatada a Carta de Veneza, carta internacional sobre conservação e restauração de monumentos e sítios.

3.1.4 Classificação do Patrimônio Cultural

De acordo com o Decreto-Lei 25/37, na prática, o conceito de patrimônio histórico compreende o acervo de bens tombados, protegido pelos órgãos responsáveis sendo classificado em dois grandes grupos: Patrimônio Material e Patrimônio Imaterial.

Como citado em IEPHA (1997), Patrimônio Material, também conhecido como bens tangíveis, é composto pelo conjunto de bens culturais classificados, segundo sua natureza, nos quatro Livros do Tombo: arqueológico, paisagístico e etnográfico; histórico; belas artes e das artes aplicadas. Eles estão divididos em bens imóveis, como os núcleos urbanos, sítios arqueológicos e paisagísticos e bens individuais - edificações; bens móveis como: coleções arqueológicas, acervos museológicos, documentais, bibliográficos, arquivísticos, videográficos, fotográficos e cinematográficos. Dentro dessa categoria está o patrimônio edificado, o qual ocupa um papel de destaque, uma vez que compreende o conjunto de bens imóveis construídos pelo homem, aqui incluídas as obras de arquitetura e a própria cidade.

O Patrimônio Imaterial, ou bens intangíveis, é definido pela UNESCO (2010), como as práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas - junto com os instrumentos, objetos, artefatos e lugares culturais que lhes são associados - as comunidades, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos são reconhecidos como parte integrante de seu patrimônio. Ele é transmitido entre as gerações e constantemente recriado em função do seu ambiente, da sua interação com a natureza e da sua história. Os bens intangíveis compreendem aqueles, como a literatura, a teoria científica e filosófica, a religião, os ritos e a música, os padrões de

comportamento cultural, que se expressam na técnica, na história oral, na dança, o saber e o fazer, como citado abaixo:

É reconhecido como patrimônio de uma nação aquele que se compõe de produtos da cultura popular como: música indígena, texto de camponeses e operários, sistemas de autoconstrução e preservação dos bens materiais simbólicos elaborados por todos os grupos sociais (CALCINI, 1994, p. 96).

3.1.5 A Preservação

Expressões como “preservação” e “tombamento” são comumente utilizadas no cotidiano das cidades, no sentido de caracterizar e descrever ações referentes ao patrimônio histórico. Faz-se necessário sua conceituação, bem como, determinar a abrangência dos termos:

A preservação de bens culturais consiste na manutenção sistemática, preventiva ou corretiva, sendo esta a melhor maneira de se preservar qualquer patrimônio, tombado ou não. A sociedade visa seu próprio crescimento humano, ao preservar seu patrimônio histórico-cultural (CASTRO, 1991, p. 75).

Trata-se de um conceito abrangente, uma vez que determina as atribuições a serem executadas diante do Patrimônio Histórico, para que se coloquem em prática os instrumentos legais que promovam a preservação da história e do valor cultural. Na sua definição específica tem-se Preservação como: “Ação que visa garantir a integridade e a perenidade de algo, como, por exemplo, um bem cultural.” (LAROUSSE, 2004, p. 738).

Pode-se dizer que o conceito é genérico, não se restringindo a uma única lei ou forma de preservação específica. Perante os órgãos públicos, a preservação é formada por instrumentos, os quais definem as atividades administrativas do Estado, que sem restringir ou conformar direitos, caracterizam-se como ações de fomento a serem instituídos nos municípios.

A Constituição em vigor, refere-se à questão da preservação não só na seção relativa à cultura, mas também estabelece as competências legislativas e executivas dos entes políticos:

§1º do Art. 216 estabelece que o poder público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação (BRASIL, 1988).

Os instrumentos são ações que visam à preservação do patrimônio histórico a fim de conservar o valor cultural, bem como as atividades relacionadas, sendo: proteger, elaborar diretrizes, definir recomendações, criar leis que definam as ações a serem executadas.

Segundo IEPHA (1997), são instrumentos de preservação:

- a) Cartas Patrimoniais;
- b) Inventários;
- c) Tombamento;
- d) Restauração;
- e) Estatuto da Cidade.

Há também as “ações preservacionistas”, que não são só instrumentos, mas qualquer atividade com o valor intrínseco de conservação e proteção do bem, como:

- Educação patrimonial - a conscientização da comunidade sobre a importância cultural;
- Manutenção do patrimônio - formas de conservação a serem executadas a fim de evitar a degradação e até mesmo a ruína;
- Atividades de incentivo ao turismo - valorização da área que possui determinado bem, criando um espaço integrado ao contexto da cidade e sua sustentabilidade.

Há ainda a preservação de áreas de interesse cultural e ambiental inseridas através de instrumentos legais de planejamento urbano do município. A criação dessas áreas pode ser no formato de lei, isto é, inseridas no Plano Diretor Municipal - na própria Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS). É um instrumento de caráter urbanístico, somente aplicável a imóveis urbanos, mas possui o mesmo efeito do tombamento, sob o ponto de vista do meio ambiente.

a) As Cartas Patrimoniais são formas de preservação, compostas por documentos, recomendações e cartas conclusivas de reuniões, congressos e acordos referentes à proteção do Patrimônio Cultural, ocorridas em diversas partes e épocas do mundo. Esses documentos são importantes para a orientação e regulamentação do patrimônio, sendo definidos os conceitos de preservação, as ações e os instrumentos que desenvolvem e viabilizam a sua conservação. A ordem cronológica dessas cartas permite uma leitura da evolução das ações preservacionistas através dos tempos.

As cartas mais recentes destacam as questões pertinentes à garantia da qualidade de vida e à proteção do meio ambiente. Existem, entretanto, documentos especificamente voltados para a arqueologia, para o comércio de bens e para a restauração.

b) Inventário

O Inventário é a primeira forma para o reconhecimento da importância dos bens culturais e ambientais, através do registro das suas características principais. É elaborado a fim de registrar aspectos relevantes e significativos que caracterizem como valor histórico e cultural para a sociedade. “Caracteriza-se como o conjunto de estudos e pesquisas específicas, visando estabelecer critérios e normas para definir quais bens culturais merecem proteção especial sendo o primeiro passo para o tombamento” (IEPHA, 1997).

De acordo com o IEPHA – Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico - o documento busca ser uma coleção ordenada de informações, resultantes da investigação, da análise e da revelação do acervo cultural, visando:

- Valorização e salvaguarda;
- Planejamento e pesquisa;
- Conhecimento de potencialidades e educação patrimonial.

Sua realização se dá através de três atividades vinculadas: identificação do acervo, fichamento dos dados e arquivamento das informações levantadas. Desenvolve-se em um período definido, devendo ser atualizado periodicamente.

Em termos administrativos, o IEPHA considera a necessidade dos inventários para se executar uma atuação mais objetiva no desenvolvimento de toda a sua política e programação dos trabalhos. O município passa a ter o controle do acervo dos bens culturais existentes, bem como a real situação de conservação dos mesmos.

c) O Tombamento

No Brasil, o tombamento foi definido no Decreto-Lei 25/37: “Art.1º, § 1º - “Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional, instituindo o tombamento como instrumento jurídico principal para atuação do Poder Público” (BRASIL, 1937).

O tombamento refere-se ao ato de inscrição no Livro do Tombo de todas as formas de valor histórico, cultural, arqueológico, paisagístico, arquitetônico e etnográfico, que passam a fazer parte dos bens patrimoniais brasileiros.

Trata-se de um procedimento formal que ratifica o valor de um determinado bem, cuja preservação e manutenção passam a ser consideradas de interesse público, alterando as relações entre valor de uso e valor de troca. É por meio do tombamento que o Poder Público cumpre a obrigação constitucional de proteger os documentos, as obras e os locais de valor histórico ou artístico, os monumentos e paisagens naturais notáveis, bem como as jazidas arqueológicas (CASTRO, 1991, p. 27).

Segundo Castro (1991), o tombamento pode ocorrer de duas formas:

- Tombamento Voluntário: em se tratando de obra de valor cultural, o proprietário (cidadão ou entidade) poderá solicitar a inscrição no Livro do Tombo.
- Tombamento Compulsório: quando não há interesse por parte do proprietário em solicitar a inscrição do bem, ficando sob responsabilidade do órgão gestor do patrimônio (IPHAN, IEPHA, Conselhos Deliberativos Municipais, etc.), que notifica o proprietário para anuir ao Tombamento ou entrar com recurso de impugnação.

Para ocorrer o Tombamento de um bem, após a elaboração do inventário e relatório técnico que comprovem o seu valor cultural, devem-se estabelecer os limites físicos significativos – perímetro de tombamento - além de todos os elementos inseridos nele. Há ainda o caráter a ser resguardado como a “ambiência” do bem tombado.

O Decreto- Lei 25/37 - dispõe sobre a valorização do espaço urbano de entorno, como visibilidade, ambiência, contraste, vistos como produtos que descaracterizam o real valor cultural, devendo resguardar e impedir o uso de instrumentos que venham destoar, descaracterizar e até mesmo destruir a sua visão. É importante citar que não há a obrigação de conservação nos imóveis da vizinhança, mas a sua utilização e modificação não podem afetar a ambiência do bem tombado, ou seja, seu volume, ritmo, altura, cor ou elemento arquitetônico não podem sobressair. A relação do bem tombado com sua vizinhança é de o “primeiro de se fazer conservar e o segundo de não perturbar” (CASTRO, 1991, p. 46).

Conforme o Decreto-Lei 25/37, o ato de Tombamento impõe ao proprietário a obrigação de conservar, determinar o uso adequado e zelar pelas características culturais do bem, seja ele imóvel ou móvel, conferindo-lhe reparações, pinturas, restauração com a prévia autorização do órgão competente, ficando proibida sua destruição:

Art. 17. As coisas tombadas não poderão, em caso nenhum ser destruídas, demolidas ou mutiladas, nem, sem prévia autorização especial do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ser reparadas, pintadas ou restauradas, sob pena de multa (BRASIL, 1937).

Quando o domínio do espaço é de caráter público as ações de conservação são de responsabilidade do Município, ou do Estado ou da União, a depender da esfera do tombamento.

De acordo com Castro (1991), o Tombamento tem a condição básica de preservar o patrimônio cultural, ou seja, proteger o bem de danos, da mutilação e/ou de descaracterização. Uma vez tombado, o bem pertence à União. O ato é um instrumento jurídico, no qual promove, aos órgãos de gestão pública, a forma legal de exercer a preservação e proteção do patrimônio perante a sociedade.

d) Restauração

As teorias de restauro foram desenvolvidas no século XVIII e XIX e ganharam impulso com a Revolução Industrial. A partir de 1930 foram criados vários documentos que regulamentassem a restauração como disciplina e as formas de intervenção.

A carta de Veneza, de 1964 – Carta Internacional sobre conservação e restauração de monumentos e sítios, revisou as denominações da Carta de Atenas de 1933 e definiu novas diretrizes e conceitos no campo da restauração, tais como:

Artigo 9º - A restauração é uma operação que deve ter caráter excepcional. Tem por objetivo conservar e revelar os valores estéticos e históricos do monumento e fundamenta-se no respeito ao material original e aos documentos autênticos. (...) todo trabalho complementar reconhecido como indispensável por razões estéticas ou técnicas destacar-se-á da composição arquitetônica e deverá ostentar a marca do nosso tempo (CARTA DE VENEZA, 1964, p. 2).

Em 1972, foi criada a Carta do Restauro - documento sobre Restauração, a qual definiu todas as condutas a serem tomadas na obra e a criação de uma instituição responsável pela conservação do patrimônio com a elaboração de um programa anual dos trabalhos de restauração do Estado ou de outras instituições, aprovado pelo Ministério Público. O documento cita que:

Artigo 8º - Qualquer intervenção na obra ou no entorno (...), deverá ser produzido um documento de ilustração e justificativa com um parecer técnico, que constará no detalhamento sobre a conservação da obra, seu estado atual, a natureza das intervenções consideradas necessárias e por fim as despesas necessárias para lhes fazer (CARTA DE RESTAURO, 1972, p. 4).

De acordo com Choay (2006), no final do século XVIII, o debate sobre a restauração ganhou forma através de duas doutrinas que se defrontam: uma intervencionista, predominou no conjunto dos países europeus; a outra, anti-intervencionista era mais própria na Inglaterra. A doutrina intervencionista, defendida por Violet-le-Duc, praticava a conservação do edifício com intervenções definitivas fazendo-o pertencer ao passado e ao presente. Já a segunda doutrina, anti-intervencionista era defendida por Ruskin, defendia que era proibido tocar nos monumentos do passado, sendo as marcas do tempo parte do monumento.

A figura de Camillo Boito surgiu de maneira a confrontar as duas doutrinas antagônicas, no sentido a recolher o melhor de cada uma, extraíndo delas, em seus escritos, uma síntese sutil. Os conceitos de autenticidade, de hierarquia de intervenções, de estilo de restauração permitiram ao arquiteto italiano estabelecer os fundamentos críticos da restauração como disciplina.

Alois Reigl, como grande historiador de arte e conservador de museu, contribuiu para a formação da legislação de conservação, uma vez que defendia que os monumentos não eram solúveis e dependiam de compromissos através do estado, do momento, dos contextos social e cultural em que se inseriam.

De acordo com Choay (2006), na maioria dos casos até a década de 1960, a restauração continuava fiel aos princípios de Viollet-le-Duc; com a influência de certos arqueólogos, ela se voltava para uma reconstituição do modelo conforme a prática do desenho dos arquitetos. Com a definição das etapas e com a regulamentação da restauração como disciplina, as atividades de restauro passaram a ser padronizadas.

No Brasil, a restauração é baseada, predominantemente, na linha definida por César Brandi, apesar de outras linhas, como de Reigl, também serem aplicadas. “A restauração constitui o momento metodológico do reconhecimento da obra de arte na sua consistência física e na sua dúplici polaridade estética e histórica, com vistas à sua transmissão para o futuro” (BRANDI, 2004, p. 31). De acordo com o autor, a restauração busca recuperar a unidade figurativa da obra sem que com isso tenha de recuperar as características primitivas da edificação.

Cada caso de restauração é específico e deve ser estudado e trabalhado respeitando as suas características e as suas necessidades. Segundo Brandi (2004), o projeto deverá seguir alguns princípios básicos, tais como:

- Reversibilidade: toda restauração deve ser reversível de forma a propiciar futuras intervenções;
- Objetividade: a restauração termina onde começa a hipótese. Quanto menos se intervir na edificação melhor;
- Autenticidade: as reintegrações devem ser reconhecíveis com facilidade, mas sem romper a unidade que se busca reconstituir. Deste modo, a intervenção deve ser reconhecida desde a distância a que a obra será contemplada, reaproveitando sempre os materiais originais. Os acréscimos e o envelhecimento natural dos materiais, sempre que possível, serão respeitados e mantidos como testemunho da passagem do tempo e da ação do homem, isto quando não interferirem no contexto e na compreensão da obra.

Na elaboração do projeto de restauro, deve-se assumir o compromisso de se manterem a forma, as cores, a posição, as dimensões e, principalmente, de se garantir a preservação dos materiais originais de modo a se recuperarem a imagem e a concepção histórica do bem.

e) **Estatuto da Cidade**

A Lei Federal nº 10.257 (BRASIL, 2001), promulgada em 10 de julho de 2001 e denominada Estatuto da Cidade, regulamenta os Art. 182 e 183 da Constituição Federal de 1988. A lei trata da política de desenvolvimento urbano no Brasil, que deverá ser executada pelo Poder Público Municipal, sendo a função social da propriedade e a função social da cidade os princípios básicos que fundam o documento.

O Estatuto da Cidade representa uma vitória para a política urbana no Brasil, sendo longa a sua trajetória no Congresso Nacional. De acordo com Maricato (2002), o Estatuto da Cidade é uma lei com fator histórico desencadeado há algumas décadas. Pode-se dizer, de forma embrionária, que o início de formação da lei surgiu a partir do desenvolvimento de programas habitacionais no país. Em 1967, o movimento de construção nas cidades brasileiras foi ampliado através das fontes de financiamento da política habitacional e urbana vigentes na época. Essa configuração se estendeu até a década de 1980, quando a crise do petróleo e a

reestruturação internacional causaram impacto significativo na economia nacional. Fatores como a institucionalização das Regiões Metropolitanas e o II Plano Nacional de Desenvolvimento ganharam destaque no contexto das cidades. Além disso, a criação do Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano desencadeou a criação dos planos diretores municipais no país.

Durante a década de 1980, ocorreram várias manifestações da sociedade civil com movimentos relacionados à terra, como regularização dos loteamentos clandestinos, luta dos moradores de favelas por acesso à infraestrutura básica, etc. Em 1979, foi aprovada a Lei 6.766 no Congresso Nacional, que estabeleceu diretrizes para o parcelamento do solo e definiu as devidas providências quanto aos loteamentos. Em 1983, o próprio governo militar envia ao Congresso Nacional o projeto de Lei do Desenvolvimento Urbano, PL 775/83.

A maior conquista social resultante das mobilizações que marcaram os anos 1980 do século XX, no que se refere à política urbana, foi a inserção dos artigos 182 e 183 na Constituição Federal de 1988. (...) O antigo PL do Desenvolvimento Urbano também inspirou parte do texto (MARICATO, 2002, p. 101).

De acordo com a autora, enquanto a movimentação no Congresso ocorria, o crescimento urbano acelerado e os problemas nas cidades brasileiras aumentavam. Em 1990, é aprovado, partindo do texto original, o PL 5.788/90, somado a dezessete outros Projetos de Lei que lhe foram apresentados, resultando na Lei 10.257, revisada em 2001. Dois importantes fatores se diferem das mobilizações sociais, mas foram importantíssimos para a aprovação do Estatuto da Cidade enquanto PL. O primeiro foi a aprovação do direito à moradia como preceito constitucional (emenda nº.26) e outro fator foi a aprovação do IPTU progressivo, inserido na emenda constitucional nº.29, o que resultou no avanço legal para a gestão urbana democrática.

O Estatuto da Cidade é um instrumento a ser utilizado pelos municípios, definido pelo Programa de Políticas Urbanas do Governo Federal, que explicita em seu parágrafo único do capítulo I, “estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos bem como do equilíbrio ambiental” (BRASIL,2001).

Segundo Maricato (2002), a aprovação do Estatuto da Cidade foi uma vitória para a cidade no sentido de privilegiar a organização do espaço através do direito democrático do uso da terra e do atendimento à população de baixa renda, sem incentivos e programas que privilegiassem

os assentamentos. A criação dos instrumentos da política urbana permitiram a aplicação de leis municipais além da participação popular que se torna obrigatória.

Dentre os vários instrumentos jurídicos e políticos, destacam-se os que promovem a conservação do patrimônio histórico na cidade, uma vez que incentivam a preservação através de medidas compensatórias e regulamentadoras do espaço urbano, a saber:

- Transferência do direito de construir – TDC – compensação da eventual perda econômica promovida pelo tombamento de bens culturais;
- Operações urbanas consorciadas – viabilizam negociações para a preservação de áreas urbanas com interesse cultural, em especial, a implantação de um plano de preservação;
- Desapropriação com pagamentos em títulos – pode apresentar o mesmo resultado do tombamento;
- Direito de preempção – garante ao poder público a preferência na compra de imóveis de seu interesse, no momento da sua venda, inclusive bens tombados, privilegiando o interesse coletivo;
- Estudo de impactos de vizinhança – pode proteger o bem cultural de possíveis impactos causados por grandes empreendimentos a serem realizados na cidade;
- Gestão orçamentária participativa – prevê a participação da comunidade na elaboração do orçamento do município, a qual poderá exigir a destinação de recursos do orçamento municipal para ações de preservação do bem cultural.

Além dos instrumentos, há os prazos e burocracias a serem enfrentadas para a implementação dos mesmos. O Plano Diretor e as Leis complementares são exigências da Constituição Federal como precedentes da implementação dos instrumentos na legislação municipal. O Plano Diretor, com a definição de zonas para a cidade, bem como seus usos e restrições também é considerado um instrumento preservacionista.

3.1.6 Incentivos e Programas de Preservação

Existem leis e decretos que regulamentam os projetos, os programas e as ações específicas realizadas por parte dos Municípios e Estados, a fim de viabilizar a preservação. O IPHAN desenvolve parcerias com organismos de interesses afins para salvaguarda dos bens nacionais e cria instrumentos legais de proteção.

- **Programa *Monumenta***

O *Monumenta* é um programa de recuperação sustentável do patrimônio histórico urbano, tombado pelo IPHAN sob tutela federal. Tem como objetivo principal atacar as causas da degradação do patrimônio, geralmente localizado em áreas com baixo nível de atividade econômica e de reduzida participação da sociedade, elevando a qualidade de vida das comunidades envolvidas.

- **Programa de Inventário de Bens Móveis e Integrados**

Em parceria com a Fundação *Vitae*, o IPHAN implantou no Estado de Minas Gerais o Programa de Inventário de Bens Móveis e Integrados. Com esta ação, foram inventariados acervos pertencentes a monumentos das regiões metropolitanas de Belo Horizonte além das cidades de Mariana, Santa Bárbara, região do Campo das Vertentes, Diamantina, dentre outras, totalizando o registro de cerca de doze mil bens.

Tais programas são incentivadores de parcerias com as empresas privadas e com instituições não governamentais a fim de angariar fundos e financiamentos para a conservação e para a restauração de bens imóveis e móveis existentes no país. Outros incentivos advêm por parte dos Estados e dos municípios.

Já os Instrumentos Legais de Proteção são leis, decretos e instruções normativas criadas a fim de dar subsídio legal para a preservação, com incentivos de conservação e de manutenção das edificações.

- **Lei nº 8.313 - Lei Rouanet de 23 de dezembro de 1991**

Esta lei define o Programa Nacional de Apoio a Cultura – PRONAC, com a finalidade de captar e canalizar recursos para o incentivo da preservação, dentre as demais atividades e diretrizes propostas tem-se como disposição preliminar - preservar os bens materiais e imateriais do patrimônio cultural brasileiro.

- **Instrução Normativa nº. 1, de 13 de junho de 1995**

Esta instrução dispõe sobre os procedimentos de acompanhamento, de controle e de avaliação a serem adotados na utilização dos benefícios fiscais instituídos pela Lei 8.313, de 23 de

dezembro de 1991. Estabelece os incentivos fiscais previstos, onde o proprietário ou titular da posse legítima de bens tombados pelo Governo Federal (pessoa física ou jurídica) poderá deduzir do imposto de renda as despesas realizadas em sua conservação, preservação ou restauração. Através desse instrumento, a pessoa física poderá deduzir do imposto de renda devido 80% dos valores aplicados nas obras de conservação, de preservação ou de restauração, sendo que essa dedução não poderá ultrapassar 10% do imposto devido.

3.1.7 Política de Preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro

Órgãos e Instituições

No Brasil, as instituições voltadas para a Preservação são:

- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, vinculado ao Ministério da Cultura, criado em 30 de novembro de 1937, pelo decreto-lei nº 25. Realiza um trabalho permanente e dedicado de fiscalização, proteção, identificação, restauração e revitalização dos monumentos, sítios e bens móveis do país.
- Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional de Minas Gerais - IEPHA /MG- Fundação Pública criada pela Lei 5.775, de 30 de setembro de 1971, reorganizada pela Lei 11.258, de 28 de outubro 1993, CGC nº 16.625, 196/001-40, com sede em Belo Horizonte.
- Conselho Municipal – é função de a Prefeitura criar o Conselho Municipal responsável pelo Patrimônio Cultural e Histórico e a definição dos gestores para a elaboração da legislação referente à preservação de bens e das áreas de interesse de proteção do município.

O IPHAN, o IEPHA, o conselho e gestores são responsáveis pelas integridade, tutela e conservação dos bens de domínio público.

Além desses órgãos, existem ainda o Ministério da Cultura, o Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura – CREA, o Ministério Público, além dos órgãos ambientais, que podem dar suporte, bem como responder ou denunciar qualquer ação contra o patrimônio cultural.

3.2 PLANEJAMENTO URBANO

Embora a questão do planejamento urbano seja de grande amplitude, é importante considerá-la aqui no sentido de dar subsídio para se elaborarem análises referentes às intervenções urbanas ocorridas no Estudo de Caso apresentado no quinto capítulo. Temas como urbanismo, reabilitação dos centros urbanos e seus desdobramentos foram pesquisados de maneira a contextualizarem e a demonstrarem os exemplos praticados no Brasil.

3.2.1 O Urbanismo

Desde a civilização romana, com a formação das *pólis*, o traçado das ruas definiu a organização urbana, as configurações das casas e as áreas de usos comuns. Segundo Bruand (1981), o crescimento das cidades antigas era baseado na ampliação dos muros que as cercavam, da reorganização das ruas, das instalações (aquedutos e esgotos) e das aberturas de novas praças circundadas de casas com arquitetura uniforme.

No século XVII, as cidades européias cresceram rapidamente e empenhadas em guerras, não desenvolveram programas contínuos de obras públicas, onde as iniciativas partiam de especuladores particulares na criação de bairros inteiros, mas sem grandes transformações na cidade como um todo. A França, bem como a Inglaterra, se desenvolveram rapidamente durante o século XIX. Paris e Londres tiveram saltos no crescimento da população, mas a infraestrutura das cidades ainda era medieval e inadequada quando se tratava de fornecimento de água, moradia e circulação da moeda.

Em meados da década de 1850, Paris passou por um processo de reforma, sendo que, durante duas décadas, a cidade se transformou, tornando-se moderna, adornada e neoclássica (FIG. 3.5). O Barão Georges Eugène Haussmann foi o responsável pela obra, com a demolição de 20.000 casas do período da construção da cidade, que representavam a cultura e história locais, em prol da abertura de grandes avenidas, da construção de tubulações subterrâneas, aquedutos e etc.



FIGURA 3.5 - Plano Vision – Reforma de Paris – 1850

Fonte: www.rolandcollection.com/lib/img/data/10-402.gif

Além de melhorar a circulação e diminuir as epidemias de cólera, a criação de bulevares e o direcionamento das avenidas a pontos focais, influenciaram na transformação urbana de outras cidades, como Roma, Viena, Bruxelas, Washington e, mais tarde, projetos urbanísticos no Brasil, como na cidade do Rio de Janeiro.

A partir desse momento, o urbanismo entrou em foco e novos projetos, programas de reconstrução e reformas urbanas ocorreram. O modelo de Paris foi difundido, sendo que os problemas urbanos e as reformas surgiram com a necessidade dos novos usos impostos da sociedade industrial.

Em 1929, foi realizado o Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), do qual resultou a Carta de Atenas (1933), elaborada por Le Corbusier, que sintetizou as conclusões do congresso. Segundo Pereira (2007), o urbanismo modernista ou funcionalista foi influenciado pelas grandes idéias de Le Corbusier. De acordo com a Carta de Atenas, no centro da visão de cidade estava a funcionalização do urbano, que, para ser eficiente, precisava ser dividido em quatro funções elementares e exaustivas: habitar, trabalhar, cultivar o corpo e circular. O planejador possuía um papel especial, sendo o de definir para cada cidade o melhor lugar para essas funções com a padronização no procedimento de intervenção na cidade, não importando os contextos socioeconômico e cultural, uma vez que para Le Corbusier, todos os homens eram iguais, não importando a latitude onde moravam.

Essa simplificação de visão de cidade serviu de base para inúmeras intervenções urbanas no mundo todo, não apenas para cidades, mas também para grandes conjuntos habitacionais e autoestradas urbanas.

No Brasil, segundo Bruand (1981), o traçado inicial das cidades teve influência direta da herança portuguesa, sendo irregular com tendência à linearidade, polinuclear e com contorno indefinido. Essas características estavam presentes no início da colonização do litoral, em cidades como Salvador e Rio de Janeiro. No interior do Brasil, em cidades como Ouro Preto, formada no início do século XVIII, o traçado irregular se mostrou muito marcante, sobretudo por imposição da topografia (FIG. 3.6.).



FIGURA 3.6 - Ouro Preto, século XVIII

Fonte: www.twuturismo.com.br/.../ouro_preto/01.jpg

A fisionomia das cidades coloniais brasileiras se consolidou em uma seqüência de ruas irregulares, casas posicionadas em fileiras, construídas sobre os limites dos terrenos e no alinhamento das ruas, formando superfícies e corredores contínuos, nos relevos acidentados das cidades (FIG.3.7).



FIGURA 3.7 – Cidade de Tiradentes – Casas construídas no alinhamento da rua.

Fonte: <http://grupoviagem.uol.com.br/images///cidadeshist91.jpg>

De acordo com Bruand (1981), em 1900, o panorama das grandes cidades brasileiras revelou um crescimento em progressão geométrica de algumas capitais e de outras aglomerações mais recentes. Como conseqüências, os problemas se acumulavam e soluções vigorosas deveriam ser aplicadas tais como o controle do crescimento desordenado, a reorganização dos serviços públicos e a nova modelagem dos centros das cidades que não correspondiam às necessidades modernas da administração, do comércio e da circulação.

Nas décadas seguintes a 1930, com a transformação das principais cidades em metrópoles gigantescas, a tarefa de organização dos espaços ficou ainda maior, uma vez que essa transformação ocorria sem que as medidas adequadas tivessem sido encaradas, com a visão de cidade simplificada, citada anteriormente, difundida por Le Corbusier.

As iniciativas de implantação das medidas foram aparecendo pontualmente em São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador. As primeiras intervenções ocorridas na cidade do Rio de Janeiro foram direcionadas pelo Engenheiro Francisco Pereira Passos durante os primeiros anos de 1900. As intervenções concentravam-se na canalização de água, de gás e de esgotos, na pavimentação e na abertura de grandes vias monumentais que facilitaram as comunicações. “Em alguns anos, o aspecto da cidade mudou radicalmente. A planta do centro assumiu traços que ainda hoje o marcam. É indiscutível a imitação de Haussmann” (BRUAND, 1981, p. 334). Outras modificações ocorreram, não só no traçado das cidades mas também na arquitetura, através de concursos para a escolha das fachadas. Apesar das obras, em 1927, foi considerada a necessidade de um estudo global para a cidade.

O urbanista francês Alfred Agache foi chamado pelo então prefeito em exercício do Rio de Janeiro para elaborar um plano para a cidade.

O mérito de Agache consistia em encarar o urbanismo como uma disciplina ampla, onde intervinham todas as questões referentes à vida da cidade: as causas do seu desenvolvimento, os elementos que deveriam ser conservados, as necessidades gerais (caráter dos bairros, trânsito local, circulação de conjunto), a superfície e o número de habitantes, os edifícios públicos e a repartição dos espaços livres, os melhoramentos que deveriam ser feitos no subsolo (BRUAND, 1981, p. 335).

Para o urbanista, os três pontos principais eram: a circulação, a higiene e a estética. Foi nesse sentido que ele concebeu a proposta de intervenção da cidade Rio de Janeiro e difundiu as idéias de planejamento urbano no Brasil. A partir daí, as modificações serviram de exemplo para as grandes intervenções que se seguiram.

Segundo BRUAND (1981), a cidade de Salvador também foi alvo de modificações no seu traçado. Nos anos de 1930 a 1940 empreendeu-se o plano geral de reorganização da cidade com autoria do engenheiro Diógenes Rebouças, que se tornou o arquiteto baiano mais destacado. O plano, que fazia parte do Plano Piloto da Bahia, foi elaborado em três setores essenciais: preservação das riquezas do passado, circulação e zoneamento.

Os méritos dos autores do plano piloto da Bahia foi compreender que nenhuma defesa duradora dos monumentos e conjuntos antigos era concebível se não houvesse um esforço, ao mesmo tempo, para dotar a cidade de condições que facilitarão sua integração na vida moderna; e que, em compensação, as soluções propostas nesse sentido deveriam mostrar-se bastante flexíveis para não prejudicar a função de conservação específica, que era primordial no caso em questão (BRUAND, 1981, p. 344).

Com o passar das décadas, as cidades continuavam a crescer, algumas de forma tímida e outras, em função das necessidades, mas todas com dois motivos principais a facilidade e economia. Porém, era necessário o esforço de organização do espaço urbano, sendo que a intervenção das autoridades públicas, a continuidade dos projetos elaborados e a sustentação das ações fossem reunidas em um programa e aplicadas no contexto urbano. Como resposta a isso, há a criação de novas capitais, inicialmente em escala regional, como Belo Horizonte, Goiânia e em escala nacional como Brasília.

O pensamento urbanístico aplicado aos programas tratava o espaço público como lugar apenas de passagem e não de permanência, sendo a intervenção da cidade padronizada. De acordo com Pereira (2007), o crescimento acelerado da população e a padronização dos

programas nas áreas urbanas contribuíram para a explosão do tecido urbano. Os princípios seguidos pelos planejadores eram de organização da cidade segundo as funções urbanas, representadas pela segregação do espaço, com o isolamento funcional e social tais como por exemplo a criação de zonas residenciais exclusivas.

Nesse aspecto, o planejamento urbano no Brasil seguiu a tradição de importar as soluções urbanísticas da Europa ou dos Estados Unidos, sendo os resultados não muitas vezes satisfatórios. O fato é que, a partir dos problemas gerados pelo modelo praticado, surgiu a necessidade de revisão das ações e idéias implementadas no sentido de se adequar à realidade específica dos locais. “Nesse aspecto, torna-se importante o papel de formação dos técnicos urbanos de forma que eles possam dar respostas técnicas criticamente refletidas e, por vezes, inesperadas pela população” (PEREIRA, 2007, p. 323).

De acordo com Pereira (2007), não restam dúvidas que um planejamento com foco na politização do urbano, com uma visão de cidade harmônica, na qual o poder público buscaria o bem-estar de todos e as soluções técnicas seriam neutras e eficazes, muitas vezes, mascarou os conflitos próprios de uma cidade. E não podemos deixar de citar o Estatuto da Cidade, na qual, servindo como base para o “novo” planejamento urbano, pressupõe o reconhecimento desses conflitos próprios das cidades.

Ainda de acordo com o autor, o Estatuto da Cidade é uma resposta nascida da reflexão brasileira sobre seus problemas urbanos diante da crise do urbanismo funcionalista, tecnocrático, essencialmente físico-territorial. A Lei representa o ponto de chegada de décadas de luta pela chamada Reforma Urbana, na busca por cidades planejadas de forma mais participativa, onde o principal problema a combater é a falta de habitação.

As experiências do planejamento urbano em curso, de acordo com Santos (2007), demonstram que estamos diante de grandes desafios na perspectivas de novos paradigmas de planejamento, sendo a produção de alternativas para as desigualdades sociais nas cidades o grande desafio.

Não restam dúvidas de que os programas de intervenções urbanas tendem para uma participação mais efetiva da sociedade e outras esferas sociais com o poder público e privado como parceiros. Em resposta aos novos desafios, o planejamento estratégico participativo

surge de maneira a visualizar o processo de criação da cidade nos novos espaços da sociedade.

3.2.2 Reabilitações nos Centros Urbanos Antigos

Em uma atribuição do conceito de reabilitação, Maricato (2002), define como uma ação que preserva o ambiente construído, edificações antigas, propriedades pequenas e, dessa forma, também os usos e a população moradora. A necessidade de adaptação da infraestrutura existente às novas demandas sem descaracterizar o ambiente construído são ações importantes para a preservação do caráter social, além da importância dada à preservação do patrimônio histórico, artístico e paisagístico.

Com o crescimento acelerado das cidades, a ocupação irregular, o surgimento de áreas de expansão e dos novos centros comerciais como os *shoppings centers*, os centros antigos – formadores do núcleo inicial da cidade – passaram a sofrer o processo de degradação, com a perda da vitalidade e do valor histórico para a cidade. As edificações antigas foram aos poucos, abandonadas devido à ausência de atividades no período noturno e finais de semana, as atividades comerciais migraram para os novos núcleos e os moradores antigos ficaram à mercê do mercado imobiliário e da ausência de iniciativas públicas para a melhoria do lugar.

Segundo Maricato (2002), a construção de novos centros (comerciais, administrativos, etc.) tem nos investimentos públicos seu grande motor. As grandes construções da cidade, como sedes dos governos, do judiciário e legislativo seguem a lógica da localização valorizada, conferindo importância institucional à nova centralidade e condenando o esvaziamento do centro antigo. Isso ocorreu em várias cidades, como São Paulo, Campo Grande, Cuiabá e Salvador.

De acordo com Simão (2006), nas décadas de 1960 e 1970, a prática do planejamento urbano e ações pontuais do poder público resultaram em produtos pouco adequados à realidade das cidades, cujas propostas resultavam em medidas distantes e inexecutáveis frente aos parâmetros e necessidades locais. Os planos de reabilitação apresentados para os centros antigos eram considerados como uma solução da organização racional do espaço habitado coletivo, mas as intervenções ocorriam de forma pontual e restrita. A modernidade abria caminho ao crescimento urbano e ao adensamento das cidades.

Apesar de inovadora, a reabilitação do espaço era uma forma de administrar contradições, de esconder conflitos e a miséria.

Pior ainda, contrariando frontalmente o espírito mesmo da alternativa, o novo estilo “modesto” de intervenção aplicava uma realocação forçada da população: o acesso aos “lugares” requalificados tornava-se uma impossibilidade de fato para os habitantes expulsos das regiões em que se concentravam os antigos centros nobres e administrativos das cidades e cuja deterioração subsequente transformara em cortiço e refúgio. (ARANTES, 1998, p. 135).

Ainda de acordo com Arantes (1998), os processos de reabilitação aplicados no Brasil, a partir dos anos 1970, se mostraram fracassados por não considerarem os fatores enriquecedores do local, como a população moradora, criando espaços com a valorização do comércio e do turismo, sem o resgate do histórico do local. O resultado, muitas vezes, foi a limpeza dos espaço, com os centros urbanos comparados ao processo de consagração da eternidade da cena, como um museu – polido, limpo e enfeitado. Os bairros foram modificados no sentido de transformar os usuários tradicionais daqueles espaços degradados em turistas ocasionais, uma vez que os centros restaurados acabaram se convertendo em cenários para uma vida impossível de ressuscitar.

Como afirma Arantes (1998), são muitos os exemplos de requalificação urbana que promoveram o processo induzido de *gentrification*, o qual promove a alteração do perfil sociocultural das cidades, deixando de suprir a demanda crescente de “bens culturais” pela camada social responsável pelas requalificações buscadas pelas estratégias de gestão urbana. Entre outros exemplos temos o pelourinho de Salvador, que foi convertido em cenário para estereótipos baianos.

Já a partir da década de 1980, segundo Botler e Rolnik (2004), as iniciativas de revitalização foram estimuladas através das políticas de preservação, sendo que pouco se atingiu no sentido de conservar a cidade e seu valor simbólico. Na maioria dos casos, os sítios históricos foram reduzidos a fragmentos das cidades expandidas, com a restauração eventual dos imóveis históricos. Entretanto, não se agregavam atividades a esses sítios históricos, inexistindo ações culturais que garantissem a sustentabilidade das ações de recuperação.

Um exemplo praticado na década de 1980, foi o Projeto Urbanístico do Corredor Cultural no Rio de Janeiro. Segundo dados do IPLANRIO (1985), com o crescimento da cidade e a

criação de novos centros de negócios, o centro histórico do Rio de Janeiro passou por um processo de esvaziamento, com a ocupação do espaço público por ambulantes e moradores de rua. Contudo, o espaço não estava de todo esquecido, uma vez que a vitalidade imobiliária ainda era presente. No final da década de 1970, a prefeitura do Rio de Janeiro, em parceria com o Estado, lançou um projeto que se tornou referência, uma vez que contemplou desde o diagnóstico, as diretrizes, o acompanhamento técnico até a avaliação da pós-ocupação. O projeto Corredor Cultural tinha como diretriz principal “o respeito da vivacidade e identidade da ambiência presente na área central da cidade”. O seu objetivo era procurar junto aos usuários a melhor maneira para ordenar a confusão visual, a fim de determinar a organização das fachadas e valorizar as características arquitetônicas.

Para Botler e Rolnik (2004), na década de 1990, começam a surgir os programas de revitalização dos centros tradicionais atrelados à estratégia de fortalecimento da capacidade competitiva das cidades em atrair investimentos. Os chamados projetos urbanos em áreas centrais passam a fazer parte dos programas no sentido de atrair os setores econômicos financiadores das propostas de revitalização. Nessa época, os modelos aplicados em Barcelona, Londres ou Baltimore foram difundidos, uma vez que a recuperação dos centros tradicionais obedecia a um programa urbano comum de cidades globais, baseado na renovação e modernização de infraestruturas, formando um cenário carregado de significados culturais e simbólicos do espaço.

A partir desse período, a concepção de planejamento mudou, uma vez que a participação popular nos projetos de revitalização passou a ser definitiva para o sucesso do projeto, além da necessidade da gestão dos atores (órgãos públicos, iniciativa privada, população e profissionais) e da integração das etapas existentes.

Os projetos de revitalização urbana têm se mostrado com caráter integrador e abrangente, se distanciam dos projetos traumáticos anteriores, de renovação das áreas centrais esvaziadas e decadentes implantados no passado (DEL RIO, 2000).

Como afirma Del Rio (2000), o novo modelo de projetos de revitalização, diferentemente das práticas anteriores, está principalmente voltado para o estabelecimento de novos padrões de organização e de utilização dos espaços, com vistas a um melhor desempenho econômico e o desenvolvimento do potencial existente. Além disso, os projetos vêm aliados à idéia de acréscimo de atividades geradoras de ganhos econômicos, à melhoria da qualidade dos

espaços públicos e privados nas áreas ainda ocupadas. As práticas atuais da revitalização urbana têm como foco não somente a parte estética, mas, a visão da cultura arquitetônica e do patrimônio, onde se propõe uma atividade mais atenta dos lugares, procurando elementos de coerência com a paisagem do entorno e com a parte da cidade na qual se intervém, proporcionando uma nova vida.

Para Simão (2006), as intervenções urbanas atuais são ações integradas com o planejamento estratégico entre o poder público (viabilizadores), poder privado (investidores) e comunidade (usuários), uma vez que se identificam planos e programas que maximizem e compatibilizem os esforços e investimentos para a implementação integrada de ações e de projetos a curto, médio e longo prazos. Os resultados positivos, por sua vez, realimentam o processo atraindo novos investidores, novos moradores e novos consumidores, gerando novos projetos.

Segundo Del Rio (2000), a construção de novos edifícios podem ser agentes catalisadores da revitalização, constituindo-se um diferencial inicial que contribui intensamente para a formação de uma nova imagem e para a atração de novos investimentos e usuários. Mas para a implantação desses agentes, devem-se respeitar as sedimentações e estratificações ocorridas no local, na tentativa de valorizá-los e melhorá-los, onde as características originais devem permanecer com a valorização do potencial econômico e turístico implantado.

O sucesso da revitalização como um todo não depende somente da implantação de agentes catalisadores, que, mesmo se mostrando como elementos essenciais para dar partida, não sustentam todo o processo. Os exemplos bem sucedidos incluem a promoção de grandes equipamentos públicos e de lazer, a valorização de conjuntos históricos com a construção de novos equipamentos que promovam a vitalidade e a sustentabilidade das ações (DEL RIO, 2000).

Em 2003 o Governo Federal, junto com a coordenação do Ministério das Cidades, lançou o Programa Nacional de Reabilitação das Áreas Urbanas Centrais em parceria com Ministérios do Turismo, da Cultura, do Planejamento e dos Transportes, além da Caixa Econômica Federal. Trata-se de um programa que atua como apoiador, fomentador e mobilizador das ações a serem coordenadas e implementadas pelos municípios.

A política de reabilitação urbana, de acordo com Rolnik & Balbim (2005), consiste em reverter o processo de expansão urbana através da constante expansão das fronteiras

periféricas e, ao mesmo tempo, reocupar e dinamizar áreas centrais já consolidadas, o que contribui para a diminuição da segregação social e espacial e amplia as possibilidades de integração de diversas classes de renda à economia e à vida urbana.

O uso do termo “reabilitar” significa recompor atividades, habilitando novamente o espaço, através de políticas públicas e de incentivos às iniciativas privadas, para o exercício das múltiplas funções urbanas, historicamente localizadas numa mesma área da cidade, reconhecida por todos como uma centralidade e uma referência do desenvolvimento urbano (ROLNIK & BALBIM, 2005, p. 10).

Os autores afirmam ainda que é necessário entender e enxergar o centro das cidades como locais de forte poder de concentração de atividades e de pessoas, com espaços dotados de infraestrutura urbana, acervo de edificações e serviços, equipamentos públicos e oportunidades de trabalho. Entender o processo de evasão da população e das atividades e/ou da degradação física relativa à infraestrutura permite a implantação de ações integradas, públicas e privadas, através da recuperação e da reutilização do acervo de edificações em áreas já consolidadas da cidade, compreendendo os espaços ociosos, as edificações abandonadas e subutilizadas e os equipamentos comunitários.

Os novos programas instituídos pelos municípios brasileiros aparecem timidamente no contexto nacional. A busca da melhoria da qualidade urbana e o reaproveitamento dos espaços ociosos nas áreas centrais das grandes cidades são fatores primordiais das ações previstas nesses programas. A reabilitação das áreas urbanas centrais engloba vários aspectos da cidade, desde a promoção da conservação do patrimônio construído, a integração das ações públicas e privadas com o incentivo da participação popular, a recuperação dos edifícios abandonados estimulando o uso residencial, a adequação da legislação urbanística de forma a permitir a reciclagem dos edifícios e a implantação de programas de inclusão social e de segurança pública, como afirmam Rolnik & Balbim (2005).

A desocupação das áreas centrais foi gerada pelo alto custo dos terrenos em detrimento ao surgimento de loteamentos nas periferias e subúrbios das cidades, além da caracterização dos centros tradicionais como centros econômicos saturados e a instalação de *shoppings*, alterando os padrões de consumo. Embora sejam muitos os fatores que promoveram a perda da vitalidade dos espaços centrais das cidades brasileiras, nem todos comungam das mesmas carências e problemas, muito menos das mesmas soluções. “O fenômeno do esvaziamento é bastante complexo e cada cidade tem suas peculiaridades.” (ROLNIK & BALBIM, 2005, p.

14). Desse modo, as ações de melhoria da qualidade na área central devem respeitar as características de cada espaço, sua configuração espacial e os valores simbólicos existentes.

Dentro desse contexto, Rolnik & Balbim (2005), afirmam que utilizar os exemplos e práticas já desenvolvidas em outras cidades é uma boa forma de conseguir resultados, embora haja a necessidade de adequá-los à realidade local. Atualmente, algumas cidades brasileiras estão elaborando planos de reabilitação de suas áreas centrais como São Luis (MA), Recife, com projeto integrado a Olinda (PE); Porto Alegre (RS), Salvador (BA), Belo Horizonte (MG), Natal (RN), Fortaleza (CE), Vitória (ES), Amparo e Piracicaba (SP), Pelotas (RS) e Aracaju (SE).

- Especulação Imobiliária

A Revolução Industrial refletiu significativamente no desenvolvimento das cidades com o surgimento dos novos parcelamentos urbanos, sob a ótica da modernidade. Segundo Simão (2006), a lógica do uso e ocupação do solo e o seu valor alteraram-se significativamente após a Revolução Industrial, aliada ao intenso processo de urbanização. Os novos parcelamentos urbanos conformaram-se segundo as necessidades atuais de especulação imobiliária e renda, o que interferiu diretamente na configuração das cidades. As novas ocupações passaram a ter um traçado diferenciado, os lotes que eram grandes foram recortados eliminando os quintais e as áreas verdes no fundo dos terrenos, característicos do parcelamento colonial.

Da mesma forma, os centros antigos das grandes cidades passaram a sofrer a especulação imobiliária a partir da ocupação verticalizada, da ausência de terrenos na área central e da abertura de novos loteamentos nas áreas afastadas. O fenômeno da especulação imobiliária dificulta a relação dos espaços urbanos, uma vez que a cidade necessita se desenvolver e, ao mesmo tempo, de preservar as áreas de importância histórica.

A necessidade de grandes edifícios nas áreas centrais, onde estão inseridos os bens de interesse histórico, gera a desvalorização dessas edificações pois o valor de mercado do terreno pode chegar a valer três vezes mais do que o valor do imóvel a ser preservado. Esse fator, aliado ao custo de conservação e manutenção da edificação histórica, ineficiência de legislação e poucos incentivos preservacionistas acabam influenciando os herdeiros e até mesmo os proprietários a venderem seus imóveis para cederem lugar para os prédios de “n” andares (AMORIM, 2006).

Atualmente, esse fenômeno tem sido minimizado pelos instrumentos criados pela Lei 10.257 – Estatuto da Cidade, com a instituição, através do município, das operações urbanas consorciadas.

3.2.3 Gestão de Projetos em Área Urbana

O termo Gestão de projetos em área urbana foi utilizado recentemente para designar as ações implantadas no espaço edificado, a fim de se obter um resultado satisfatório em prol da melhoria da qualidade de vida nas cidades. Através das análises dos estudos de casos das cidades brasileiras e estrangeiras, pode-se perceber que o processo de gestão de projetos em área urbana vem se modificando com o passar dos anos, na tentativa de se obterem como resultados a revigoração econômica e a renovação da identidade e da cultura, aspectos esses necessários para o sucesso de um projeto de revitalização.

Acioly (1998), define gestão urbana como um conjunto de instrumentos, atividades, tarefas e funções que visam assegurar o bom funcionamento de uma cidade. Não se trata somente de garantir a administração da cidade, mas também da oferta de serviços urbanos básicos e necessários para que a população e os vários agentes, privados, públicos e comunitários se desenvolvam de forma harmoniosa. O autor considera o Governo Municipal como catalisador do processo de planejamento e consolidação do ambiente urbano, uma vez que dispõe de instrumentos que permitem intervir na cidade de forma a resolver ou minimizar os conflitos, além de ser capaz de mobilizar esforços e capitalizar as aptidões e potencialidades existentes.

Para Bugs (2007), a gestão urbana tem por objetivo a eficácia produtiva através da mobilização de capital e de negócios em busca da qualidade de vida para os cidadãos. Dentre as possibilidades de um sistema de gestão urbana municipal destacam-se a gestão de serviços públicos, como o de limpeza e segurança, e a gestão de projetos urbanos, como as intervenções no espaço construído.

Villaescusa (1998) *apud* Bugs (2007), afirma que a gestão de projetos urbanos, intrinsecamente, significa a busca dos meios pelos quais o projeto de intervenção seja executado de forma viável e de preferência com o menor custo para a administração pública. Tão importante quanto um bom projeto é uma gestão adequada, sendo que a execução do projeto urbano deve ser empreendida com a maior qualidade possível, para que se possam agregar valores e promover benefícios.

Nos anos de 1970, segundo Bugs (2007), como consequência da necessidade dos órgãos públicos darem resposta à multiplicidade e à complexidade crescente dos problemas das cidades, a administração pública se empenhou na busca de modelos de gestão eficazes, que possibilitassem uma maneira de atuar mais próxima dos exemplos privados de gerenciamento.

As ações de intervenção como revitalizações, modificações dos espaços degradados, preservação dos núcleos de interesse histórico e restauração de edifícios em espaços públicos, necessitam de um sistema organizacional capaz de compatibilizar todas as etapas e definir as formas de atuação, o que possibilita minimizar a problemática atual das cidades brasileiras, além da análise de pós-ocupação, a qual retroalimenta o processo. “Pensar em gestão urbana significa formar outras redes de relações e conformar outras organizações locais” (SIMÃO, 2006, p. 90).

Quanto melhor o nível de interação entre esses diversos setores, melhores os resultados potenciais: a rigor, todos deveriam ter a visão integrada de todo processo, podendo dessa forma auxiliar-se mutuamente e promover com maior facilidade os acertos nas inúmeras interfaces (THOMAZ, 2001, p. 68).

São projetos que envolvem etapas diversas de um “empreendimento”, mesmo se tratando de espaços já existentes, como os núcleos urbanos. Tal fato exige a necessidade de compatibilização de todas as informações necessárias para todas as fases do projeto, desde o diagnóstico, estudo de viabilidade, histórico, característica da obra, os materiais, a legislação, além do projeto de intervenção, sua justificativa no meio social, no contexto urbano em que o “edifício” está inserido até o monitoramento da etapa de pós-ocupação.

Bugs (2007), afirma que para haver um sistema eficiente de gestão urbana é necessário que existam planejamento e instrumentos para se colocar em prática o plano. Embora esses atributos sejam essenciais para a prática da gestão urbana, as experiências têm mostrado que itens como a vontade política, a participação de todos os setores da sociedade, a liderança por parte dos órgãos planejadores, a participação popular, o plano de estratégias em longo prazo com ações para curto prazo, a priorização das ações, a equipe técnica qualificada, a qualidade dos projetos com a valorização do patrimônio, o acompanhamento dos projetos a fim de se monitorar todo o processo e os recursos financeiros se possíveis externos para o envolvimento do setor privado, são fundamentais para eficiência do sistema.

Além das ações e dos projetos adequados para a preservação do patrimônio de acordo com os novos usos, algumas lições, são citadas por Maricato (2002), que contribuem para a eficiência

da gestão de projetos em área urbana. A primeira delas é o fator da sustentabilidade do processo de preservação, uma vez que as atividades locais, tais como o pequeno negócio, devem ser preservadas a fim de se manterem os empregos e a preservação do patrimônio comum, que fornecem parte dos padrões de parcelamento do lote, tipologia de construções, materiais, etc. Para isso, a legislação de uso e ocupação do solo, entre outras providências se torna um instrumento promotor da preservação do espaço com os elementos sustentadores. Além disso, a ocupação dos espaços na legislação deve apontar para a possibilidade do desenvolvimento de projetos culturais além de dar uso cultural a todos os edifícios de importância estética ou histórica.

A reabilitação de centros históricos cobra coerência do plano urbanístico e de desenvolvimento econômico do local. Sem nenhuma proteção, o pequeno comércio e os serviços tradicionais não têm condições de concorrer com as grandes redes do terciário moderno e com os grandes empreendimentos, que representam o capital intensivo. (MARICATO, 2002, p. 139).

A legislação é um elemento de extrema importância como instrumento de preservação a ser utilizado pelos gestores, uma vez que através da definição específica a ser aplicada à área a ser preservada, há a descrição dos limites de intervenção, os parâmetros técnicos e a negociação com os atores sociais. Além disso, os instrumentos do Estatuto da Cidade, permitem a implementação de programas como o incentivo à produção de Habitação de Interesse Social em centros urbanos antigos.

Outro fator importante é promover o uso residencial no centro, sendo que os programas de moradia permitem redirecionar o fluxo de assentamento residencial nas metrópoles brasileiras. O governo possui um papel fundamental na promoção da reabilitação dos centros, no sentido de recuperação e de ocupação dos edifícios públicos.

Segundo Maricato (2002), a reciclagem é um fator muito utilizado nos países europeus. Os edifícios antigos existentes nas áreas centrais, ricas de infraestrutura, são reciclados a partir da qualificação adequada dos operários e da adaptação da indústria da construção civil. As adaptações e adequações às novas exigências demandam soluções menos invasivas e justapostas, as quais são itens adicionados nos projetos de reabilitação de edifícios dos países de primeiro mundo.

Outros fatores considerados dentro do tema gestão urbana são a aprovação do Estatuto da Cidade em 2001 e a criação do Ministério das Cidades, que aprofundaram e fortaleceram o papel dos municípios no planejamento e gestão das cidades.

4 ANÁLISE DA GESTÃO DE PROJETOS NA ÁREA DO HIPERCENTRO DE BELO HORIZONTE – ABORDAGEM HISTÓRICA.

Através do histórico da cidade de Belo Horizonte, puderam-se observar a evolução do núcleo central da cidade e compreender a importância da preservação desse espaço para a memória e história da capital. No hipercentro de Belo Horizonte foi realizada uma análise crítica sobre o desenvolvimento do processo de gestão urbana, apresentando uma abordagem histórica sobre o processo de preservação dessa área de estudo.

4.1 BREVE HISTÓRICO DE BELO HORIZONTE

Criada para ser a sede administrativa do Estado mineiro e receber o título de capital, Belo Horizonte nasceu de um projeto urbanístico de autoria do Engenheiro Aarão Reis que definia um núcleo urbano sob a ideia de inovação e modernização. A planta geral da nova capital, FIG.(4.1), foi apresentada em 1895 para aprovação do Governo do Estado.



FIGURA 4.1 - Planta Geral da Cidade de Minas, 1890.

Fonte: Acervo digital do APM.

A ocupação natural do Arraial do Curral D'El Rei foi substituída através da implantação do traçado planejado e geométrico da nova capital. O plano urbanístico foi concebido com a divisão do seu espaço em zonas urbana, suburbana e rural, de acordo com a FIG.(4.2).

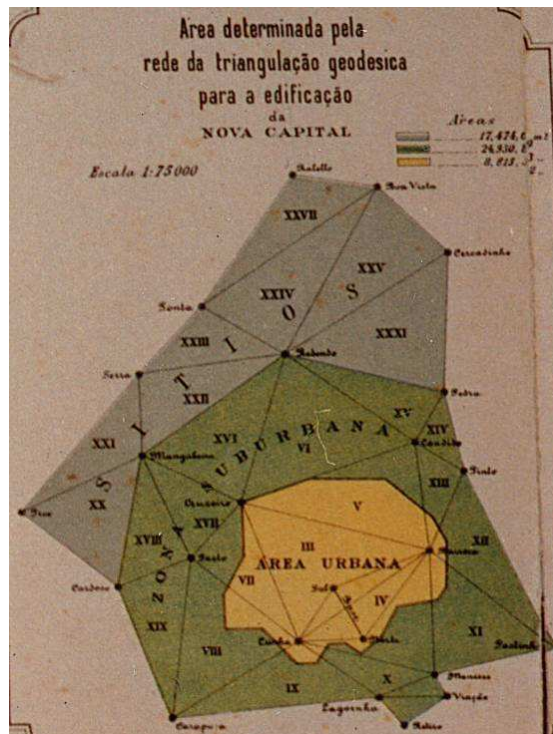


FIGURA 4.2 – Mapa de zoneamento da Nova Capital – 1985.
 Fonte: Elaborado pela autora com base no acervo digital do APCBH.

De acordo com Barreto (1996), a planta geral da cidade propunha a divisão em seções, quarteirões e lotes, com praças, avenidas e ruas necessárias para a rápida e fácil comunicação dos seus habitantes, além de garantir a boa ventilação e higiene. A conformação das zonas no plano urbano se deu a partir da definição da forma de ocupação, do traçado das vias e dos serviços a serem instalados na região.

De acordo com Costa (1994), a planta da nova capital continha uma zona urbana com traçado ortogonal de ruas e avenidas, hierarquizado pela proximidade de grandes espaços públicos, como o Parque Municipal, as grandes praças, como a Praça da Rui Barbosa – Praça da Estação, as concentrações monumentais das edificações públicas e a Avenida Afonso Pena, considerada por Aarão Reis como “centro obrigatório” da cidade. A infraestrutura e a arborização compunham a paisagem urbana adequada ao modelo proposto, nessa parte da cidade. Para a zona suburbana, separada fisicamente pela Avenida 17 de Dezembro (atual Avenida do Contorno) os padrões de urbanização eram mais flexíveis, sendo que deveria servir como área de futura expansão da cidade. A localização da zona rural foi definida para servir como cinturão verde de Belo Horizonte.

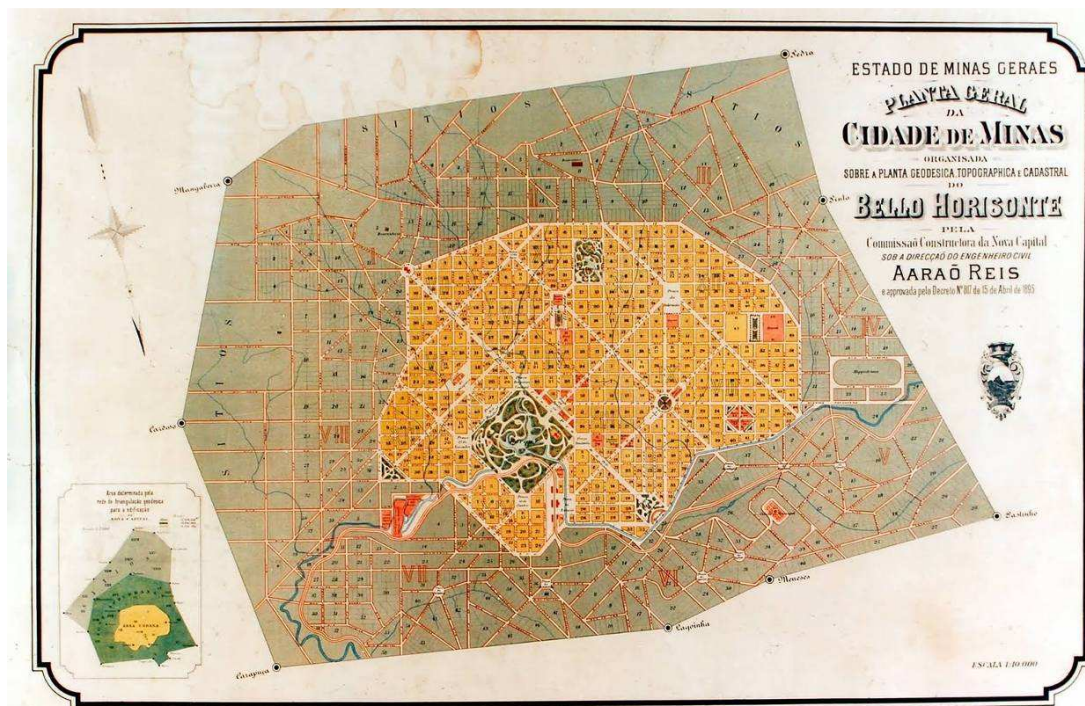


FIGURA 4.3 – Planta Geral da Cidade de Minas 1895.

Fonte: Acervo digital do APCBH.

De acordo com a FIG. (4.3) a definição das zonas, com os diferentes traçados, configurou o plano original da cidade. Segundo Barreto (1996), para a zona urbana foram fixadas larguras de 20m para as ruas e 35m para as avenidas, sendo, em especial, a Av. Afonso Pena com 50m, que corta a zona urbana de norte a sul. Já a zona suburbana, com o traçado irregular e ocupação mais livre, configurava-se em quarteirões irregulares, com lotes de áreas diversas e as ruas, com largura de 14m, traçadas em conformidade com a topografia. Por final, englobando o núcleo urbano, define-se a zona rural reservada aos sítios destinados à pequena lavoura.

A ordem de ocupação dessas zonas não se concretizou de acordo com o plano original da capital, uma vez que o processo de ocupação dos espaços suburbano e rural se deu de forma mais intensa, permanecendo o espaço central excessivamente vazio e dispendioso aos cofres públicos (COSTA, 1994).

Paralelo ao processo de construção do plano da cidade a implementação do ramal férreo, que ligasse a capital ao resto do país, estava em andamento. De acordo com Barreto (1996), entre os vários traçados indicados para o ramal férreo, destinado a ligar a nova capital à Estrada de Ferro Central do Brasil (E.F.C.B), definiu-se o vale do Arrudas para sua instalação. A sua construção foi estabelecida a partir da ligação de Belo Horizonte à E.F.C.B, através de duas

estações, uma denominada General Carneiro, que fazia o entroncamento, e a outra denominada Estação de Minas, instalada na região central da capital.

O crescimento da cidade e a venda dos lotes das zonas urbanas e suburbanas aconteciam juntamente com as obras de urbanização chamadas sanitaristas, como o rebaixamento geral do canal do Arrudas, a construção de pontes e etc. Segundo Barreto (1996), o ramal férreo foi inaugurado com a estação provisória e seu barracão em madeira. Mais tarde, nos anos de 1920 foi inaugurada a Estação Central, em maiores dimensões, projetada de acordo com a demanda da ferrovia.

O período de grande crescimento para a cidade, com a construção das casas dos funcionários, das ruas, praças, parques e edifícios monumentais foi interrompido pela escassez de materiais importados e com a paralisação das obras gerada pela influência da Primeira Guerra Mundial (BELO HORIZONTE, 1989).

O final da guerra e a retomada do ritmo de construção da capital configurou Belo Horizonte como centro cultural, sendo implantado na cidade o entreposto comercial de indústrias de bens de consumo não duráveis. Na década de 1920 a cidade cresceu em todas as direções e passou a desempenhar novos papéis, como a instalação de indústrias nas regiões vizinhas, ampliação da rede viária e a articulação da capital a várias regiões, o que pode ser observado na FIG. (4.4).

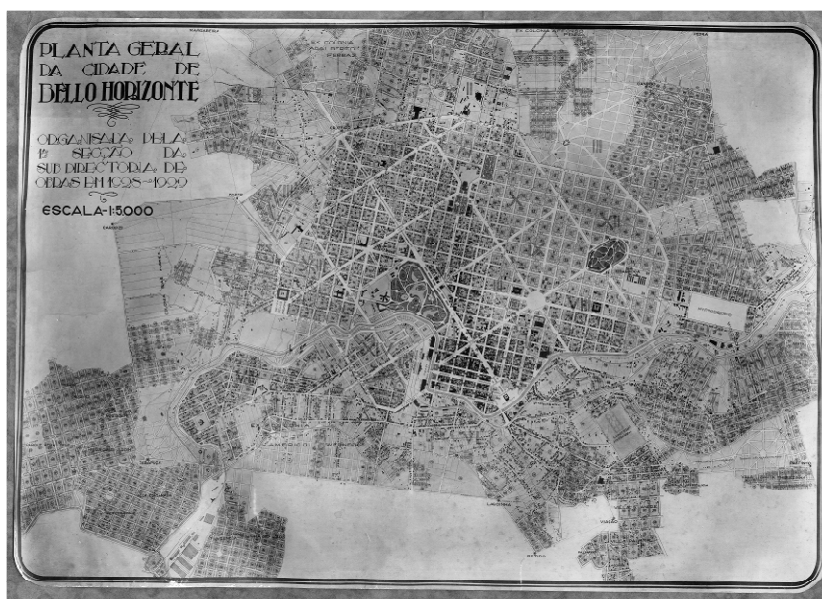


FIGURA 4.4 - Planta Geral da Cidade – 1929.

Fonte: Acervo digital do APCBH.

Enquanto os investimentos públicos continuavam concentrados na área central, a cidade de Belo Horizonte crescia aceleradamente para além do perímetro da Av. do Contorno com os assentamentos periféricos ocorrendo sob diversas formas. Além disso, o mercado imobiliário assumiu conotações nitidamente especulativas e o crescimento da cidade predominado na direção oeste. Como resposta à esse crescimento desordenado, algumas medidas do poder público foram tomadas de maneira a controlar o processo de expansão.

Em 1933 foi criado o Decreto 165 de 1º de setembro, que constituiu um plano para a cidade, redefinindo as zonas comerciais, residencial ou urbana e suburbana. O objetivo do plano era estimular o adensamento da área central – zona urbana, estabelecendo um gabarito especial e o número mínimo de pavimentos para as edificações, na intenção de dar início a verticalização do centro. Nesse período havia a preocupação do poder público em enfatizar o crescimento na área central, uma vez que a infraestrutura, a arborização e a rede viária eram predominantes nessa região.

De acordo com Sant’anna (2008), é nesse momento que o setor público, ao elaborar um novo plano para a cidade, objetiva a correção dos desvios ocasionados no plano original da capital.

Entre as décadas de 1930 e 1940, Belo Horizonte viveu um extraordinário processo de crescimento urbano que se concentrou fora dos limites da Av. do Contorno, área denominada de suburbana no plano original da cidade. Ainda na década de 1940 houve a implantação da Av. Presidente Antônio Carlos e do complexo da Pampulha no sentido norte, já no sentido oeste houve a continuidade da Av. Amazonas e a criação do bairro Cidade Industrial, no atual município de Contagem (COSTA,1994).

Dados de (BELO HORIZONTE, 1989), mostram que ainda na década de 1940, o centro da capital, aqui denominado de zona urbana, verticaliza-se com rapidez, estimulado pela nova legislação, o que acarretou na destruição de um grande número de edificações para ceder lugar aos novos prédios. O aproveitamento dos terrenos nas áreas centrais teve como fator positivo a valorização imediata da região, promovendo a transferência das atividades industriais para a zona industrial (Cidade Industrial). Dessa forma, a ocupação da área localizada dentro do perímetro da Av. do Contorno foi concluída através da configuração dos novos bairros de Lourdes e Santo Agostinho.

De acordo com a FIG. (4.5), pode-se observar o início da verticalização na região da Praça Sete de Setembro, Av. Afonso Pena com Av. Amazonas, que se inicia na Praça Rui Barbosa, onde o canal do Ribeirão Arrudas ainda estava descoberto. No prolongamento da Av. Amazonas é possível observar a Praça Raul Soares, com alguns prédios no entorno.

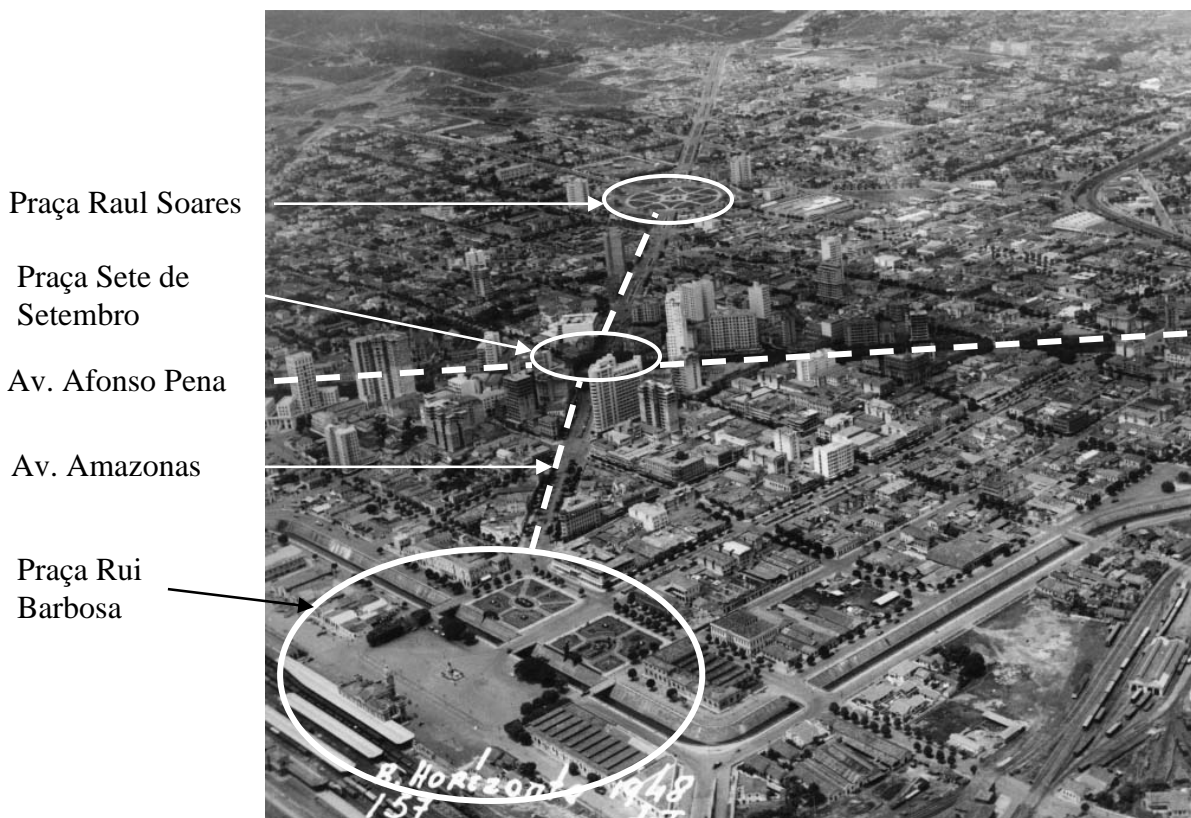


FIGURA 4.5 – Vista aérea de Belo Horizonte – 1948.

Fonte: Modificado pela autora com base no acervo digital do APCBH.

Nesse período, houve o aumento do número de edificações com múltiplos andares em substituição às de um pavimento, o que correspondeu à destruição de parte do patrimônio histórico edificado na área central da cidade e à ampliação do uso residencial e comercial das edificações do local.

Na década de 1950, a ênfase se deu na configuração dos loteamentos, o que levou a uma expansão urbana sem precedentes na cidade. O processo de verticalização e a criação do grande eixo articulador da futura região metropolitana começam a se intensificar e o crescimento das regiões oeste e norte se concretizam. De acordo com Lemos (1994), ainda na década de 1950, o centro da cidade começa a ceder espaço à diversidade dos serviços urbanos, à moradia verticalizada e à ampliação dos serviços financeiros e de representação.

Nos anos de 1960, a cidade de Belo Horizonte tem como consolidação o processo de metropolização (BELO HORIZONTE, 1989). Somente as regiões de Contagem e de Betim possuíam pequenos trechos contínuos ainda desocupados. “O processo de verticalização da área central se intensifica, mas ocorre simultaneamente seu esvaziamento populacional, com a perda de aproximadamente 13.500 moradores nas décadas posteriores” (BELO HORIZONTE, 1989, p. 29). Esse fator foi acompanhado do processo de renovação dos espaços da burguesia e da classe média na região sul, além da estagnação dos bairros mais antigos à medida que se afastavam da área central. O aumento vertiginoso do tráfego de veículos automotores na área contribuiu para a fuga dos moradores, acentuada na década de 1960 através da consolidação desse processo.

Na década de 1970, ocorre a criação de moradias para classe média e alta em conjuntos residenciais, com loteamentos cada vez mais numerosos. Nessa época, as atividades econômicas na área central ainda se achavam concentradas, sendo que o eixo industrial era formado por Contagem-Betim (BELO HORIZONTE, 1989). Em resposta ao crescimento acelerado, ocorrem as intervenções do poder público nas áreas de habitação, no uso do solo e tráfego. Em 1976, é aprovada a Lei Municipal 2.662, que trata do Uso e Ocupação do Solo de Belo Horizonte – LUOS. A LUOS se consolida como instrumento no controle da formação do espaço urbano, uma vez que define o zoneamento físico territorial da cidade a partir das tendências de assentamento, de atividades e populações, sem contrapor o modelo original. O zoneamento proposto definiu as densidades no sentido decrescente do centro para a periferia, sendo a área central correspondente à chamada de zona urbana no plano original. Atualmente, parte da zona urbana é classificada como região do hipercentro de Belo Horizonte.

4.2 O HIPERCENTRO E SEUS DESDOBRAMENTOS

A ocupação da área central da capital na década de 1980 foi estimulada a partir da verticalização indicada na LUOS - 1976, legislação vigente na época, sendo que o Zoneamento proposto pretendeu estancar o processo de êxodo do uso residencial, permitindo altos índices de aproveitamento para prédios destinados a este fim, propondo uma distribuição espacial que favorecesse a criação de ambientes mais adequados para moradia.

A verticalização da área central, próxima a Praça Rui Barbosa, Av. Amazonas e Av. Afonso Pena configuram a ocupação total dos lotes por prédios, caracterizando o adensamento do espaço em contraposição às edificações de um pavimento ainda existentes. (FIG. 4.6)



FIGURA 4.6 – Vista aérea de Belo Horizonte – 1986.

Fonte: Modificado pela autora com base no acervo digital do APCBH.

A área central, tratada aqui, corresponde em parte à zona urbana do plano inicial de 1895, sendo atualmente pertencente ao hipercentro, área verticalizada, sendo o uso caracterizado como predominante comercial e residencial de alta densidade, apresentado na FIG. (4.6).

A década de 1980 é marcada pelas manifestações populares, pelos movimentos sociais e pelo desenvolvimento de propostas de projetos de revitalização urbana na área central, além do início das articulações do poder público para a melhoria da qualidade urbana, reutilização dos espaços esquecidos, intervenções nas áreas de habitação e transportes.

No setor de transportes na Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH, verifica-se uma mudança significativa através da criação da METROBEL, em 1981, companhia destinada a administrar os transportes na região e que passou a implementar diversas propostas do Plano Metropolitano de Transportes – PACE, o PROBUS e outros.

Paralelo à isso, na esfera federal, ocorre a elaboração de planos nacionais de transportes, através da institucionalização da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU, que dá início às obras do metrô de superfície, sendo a cidade de Belo Horizonte contemplada.

Um dos projetos apresentados foi o Projeto da Área Central – PACE, teve como características principais a melhoria do sistema de circulação na área central, com a redução do tráfego de passagem em diversas áreas, e a melhoria da qualidade ambiental. A proposta consistia no aumento dos espaços para a circulação de pedestres, reduzindo o risco de travessias e ampliando os espaços de convivência (BELO HORIZONTE, 1989). Em alguns locais da região; puderam-se observar a melhoria da qualidade ambiental através da definição dos quarteirões fechados, a criação de ruas do lazer e a ampliação dos espaços de circulação. Essas pequenas intervenções iniciaram o processo de retomada da valorização simbólica dos espaços como a Praça Sete de Setembro, a consolidação da Praça da Estação e a Praça Rio Branco (Rodoviária) como espaços de festas populares. Algumas intervenções em edificações históricas também foram contempladas, como a implantação do Centro Cultural da UFMG e o restauro do prédio da Estação. Nesse mesmo período, houve a implantação do trem metropolitano de Belo Horizonte e a canalização do ribeirão Arrudas.

Outro programa que ganhou destaque foi o Programa de Transporte Público por Ônibus – PROBUS, que tinha como objetivos principais implementar a organização operacional do sistema e a melhoria da estrutura física do transporte urbano. Como resultado, definiu-se a criação de três níveis de atendimento das linhas de transporte: linhas expressas, semi-expressas e de serviços. Os itinerários foram modificados de forma a ligarem os bairros diametralmente e radialmente, além da criação de um laço de recobrimento a ser percorrido na área central, o que levou à configuração do sistema de transporte público na cidade, com implementação satisfatória. (BELO HORIZONTE, 1989). Contudo, com o passar dos anos, o aumento do número de ônibus e dos veículos privados contribuíram para a degradação da qualidade do tráfego, uma vez que concentra um grande número de ônibus e paradas em vias da área central.

Em 1989, foi lançado o edital do concurso público nacional BH – Centro, para a reestruturação do centro de Belo Horizonte, que compreendia a organização dos mobiliários urbanos, do sistema viário e de revitalização de algumas áreas. O objetivo principal do concurso era definir projetos para melhorias físico-ambientais na área. Inicialmente, foram propostos quatro pontos significativos da estrutura urbana do Centro, a saber: Praça Rui Barbosa, Complexo Viário da Lagoinha, Praça Raul Soares e Parque Municipal (BELO HORIZONTE, 1989). A partir desses locais, definiram-se quatorze pólos que se caracterizavam como áreas de intervenções. Dentre as propostas vencedoras, destacaram-se o

projeto Quatro Estações que contemplava o tratamento paisagístico e de desenho urbano no trecho compreendido entre a Estação Central – na Praça Rui Barbosa até a Estação da Lagoinha, próximo à rodoviária e a proposta de revitalização da região da Praça Sete de Setembro. Os projetos vencedores não foram implantados de imediato, porém, mais tarde, esses fariam parte do plano de requalificação do hipercentro e incorporados ao Programa Centro Vivo.

De acordo com Costa (1994), na década de 1990, Belo Horizonte passou pelo processo de adensamento e revalorização do seu centro histórico e de negócios, sendo objeto de inúmeros novos projetos do poder público local.

Nos anos de 1990, houve o início de uma nova postura em relação ao centro tradicional, com a preservação do patrimônio edificado e o incentivo ao uso residencial, de acordo com as diretrizes contidas na Lei 7166 de 1996 que instituiu o Plano Diretor. O zoneamento proposto para a zona central da metrópole estabeleceu a Área Central propriamente dita, correspondente à área delimitada pela Avenida do Contorno (ZCBH) e a Zona Hipercentral (Hipercentro). Nessa época, houve ainda a institucionalização de órgãos como a BHTRANS – Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte e algumas secretarias, como a de Planejamento e a Regional Centro – Sul da Prefeitura.

Na FIG. (4.7), é possível observar a configuração adotada no Zoneamento proposta na Lei 7166/1996, considerando a região do hipercentro, compreendida em parte da Área Central, dentro da Av. do Contorno. Sua delimitação compreende os quarteirões ao longo do Ribeirão Arrudas, dois quarteirões da área hospitalar, quarteirões adjacentes à Av. Bias Fortes e acrescida do Parque Municipal. Ainda de acordo com a FIG. (4.7), pode-se observar que a região do hipercentro contém grandes equipamentos urbanos, como a Praça Rui Barbosa, o Mercado Central, a Praça Raul Soares e a Rodoviária.



LEGENDA –

- Limite Hipercentro;
- Área de Estudo
- 1 – Praça da Estação
- 2 – Parque Municipal;
- 3 – Mercado Central;
- 4 – Praça Raul Soares;
- 5 – Rodoviária;

FIGURA 4.7 – Fotografia aérea do Hipercentro de Belo Horizonte

Fonte: Modificado pela autora com base no acervo digital da PBH e imagem de satélite obtida no Google Earth, 2009.

Nos anos posteriores, outros projetos foram elaborados no sentido de devolver a ambiência e diminuir os problemas existentes na área, mas poucos projetos foram implantados. A necessidade de um programa de requalificação da área central se justificou com grande ênfase a partir da década de 1990, uma vez que os usos foram modificados, como o perfil dos moradores, o crescimento dos moradores de rua e o aumento da vulnerabilidade social nos locais de uso restrito (viadutos, praças, marquises, edifícios vazios), além do abandono das

áreas de lazer devido à falta de investimentos e de incentivos de uso no local (SANT'ANNA, 2008).

Em 2001, a partir de estudos e diagnósticos elaborados na área central da cidade, a PBH definiu o Programa de Requalificação da Área Central, denominado Centro Vivo. O programa foi estruturado em quatro principais eixos de atuação: Planejamento Urbano, Segurança, Inclusão Social e Requalificação Urbanística e Ambiental. Dentro desse contexto, as ações relacionadas com esses eixos foram desenvolvidas de forma a minimizar os problemas existentes na região do hipercentro (BELO HORIZONTE, 2005). O programa visa reforçar o papel da área como centro simbólico da cidade, da Região Metropolitana e do Estado, além de valorizar a diversidade de suas atividades e consolidar o centro como local de encontro. Outro aspecto importante do programa foi o de “transformar o centro de BH em um lugar bom para morar, trabalhar, passear e conviver”.

As ações do programa Centro Vivo foram inicialmente implantadas a partir do ano de 2003 e consistiam na elaboração de projetos de reforma e na ocupação das edificações vazias, projetos de melhoria dos acessos e equipamentos urbanos, além da criação de programas de inclusão social, com projetos sociais de apoio à criança e ao adolescente e à criação do programa monitoramento e segurança do local.

Em 2007, foi publicado o Plano de Reabilitação do Hipercentro de Belo Horizonte, desenvolvido pela PBH com recurso do Programa Nacional de Reabilitação dos Centros Urbanos do Ministério das Cidades. O objetivo principal do Plano é apontar soluções de planejamento, desenho urbano e paisagismo que permitam dinamizar usos e ocupação, implementar a melhoria do ambiente urbano e a valorização das áreas públicas conferindo às mesmas condições de vida compatíveis ao seu potencial e sua importância na cidade (BELO HORIZONTE, 2007).

Atualmente, no Hipercentro de Belo Horizonte alguns projetos estão em andamento, como o de requalificação de edifícios abandonados, de melhoria das calçadas e mobiliário urbanos e de valorização e renovação das fachadas, além dos projetos já implementados como o de requalificação de praças, mercados e ruas.

A análise da descrição dos projetos e programas existentes para a área do Hipercentro permite observar que desde a década de 1970 existe a preocupação com o espaço urbano e a

implementação de ações que promovam a melhoria da qualidade ambiental no espaço, seja por programas de revitalizações ou por projetos de reutilização dos espaços degradados. Trata-se do núcleo inicial de Belo Horizonte que desde seu início, sofreu as consequências de ser criado como um espaço privilegiado na cidade. Foram diversas ações, desde medidas iniciais para incentivar sua ocupação, as medianas para adensar e aproveitar a infraestrutura existente e as últimas por resgatar o caráter histórico e simbólico do espaço. Entretanto, esse relato não está relacionado com a eleição da melhor ou da pior proposta, mas sim com a valorização dos resultados encontrados atualmente nas ruas da área central, como o alargamento das calçadas, a regulamentação dos letreiros, a arborização, a requalificação de áreas esquecidas de lazer, como a Praça da Estação e a Praça Raul Soares e a ocupação das edificações abandonadas.

Essas ações são respostas de um movimento que ocorreu a partir da iniciativa de profissionais preocupados em dar continuidade às idéias de valorização da qualidade ambiental e eleição do pedestre, culminando em programas passíveis de serem implantados a partir das experiências vividas em outros grandes centros urbanos.

4.3 PATRIMÔNIO HISTÓRICO EM BELO HORIZONTE

As iniciativas de proteção do patrimônio histórico edificado da cidade começaram a aparecer no final da década de 1970 com alguns tombamentos isolados, mas teve seu enfoque no início dos anos 1980, com o desencadeamento de uma série de manifestações e movimentos em prol da preservação histórica.

As ações propostas através da mobilização social por parte de algumas entidades, como o IAB (Instituto dos Arquitetos do Brasil), como profissionais interessados e a população em geral foram no sentido de preservar espaços da cidade que remetiam à história, sendo importantes para manterem vivas a memória e a referência do período de formação inicial da metrópole. O movimento preservacionista ganhou força a partir do crescimento acelerado da cidade, do surgimento de novos bairros e da chegada do trem metropolitano para a cidade. Neste momento, as pessoas envolvidas com o movimento, juntamente com alguns órgãos interessados, defenderam a preservação das edificações e dos espaços da cidade com valor histórico e cultural (IAB, 1981).

A preservação dos edifícios na capital ocorreu, em sua maioria, através da definição de conjuntos urbanos com a preservação do seu entorno, instituída pela Lei Municipal 3.802 de 6

de julho de 1984 (BELO HORIZONTE-MG, 1985), que organiza a proteção do Patrimônio Cultural do Município de Belo Horizonte, traz a regulamentação e cria o Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural do Município de Belo Horizonte – CDPCM.

Nos anos posteriores, a mentalidade dos gestores envolvidos com a preservação do patrimônio foi evoluindo no sentido de considerar o conjunto de edificações e não só a preservação pontual. “A partir da década de 1990, a concepção plural do bem cultural, baseada na diversidade das formas de viver na cidade foi incorporada à política de proteção do patrimônio histórico municipal.” (ARROYO in: CASTRO, 2006, p. 12). Ainda, de acordo com a autora, a partir de estudos sobre a formação, a ocupação, a história, as tipologias arquitetônicas e as manifestações sociais, definiu-se a formação dos Conjuntos Urbanos como espaços preservados na cidade, cujos perímetros encontram-se em edificações de interesse cultural que se articulam à história do local.

De acordo com a Fundação Municipal de Cultura/PBH, atualmente a cidade de Belo Horizonte possui um acervo significativo de edificações do estilo neoclássico, eclético *art. déco* e moderno. Trata-se de áreas que desempenham uma função estratégica e simbólica na estrutura urbana. A FIG. (4.8) é um exemplo de edificação preservada, a qual compõe o conjunto urbano da Praça Rui Barbosa. Já a FIG. (4.9) apresenta a praça da Praça da Liberdade com edificações preservadas representando o conjunto urbano de mesmo nome.



FIGURA 4.8 - Serraria Souza Pinto – BH – MG

Fonte: www.desvendar.com



FIGURA 4.9 - Praça da Liberdade – BH – MG

Fonte: www.desvendar.com

De acordo com Castro (2006), para a conservação dos bens culturais foram criados incentivos que visam uma atuação conjunta entre a PBH, os usuários e os proprietários.

Segundo a Fundação Municipal de Cultura da PBH, as áreas e bens protegidos estão configurados em treze conjuntos urbanos e cinco áreas de diretrizes especiais, além de dois conjuntos arquitetônicos conforme descrito abaixo:

- **Conjuntos Urbanos:**

1. Conjunto Urbano Rua dos Caetés
2. Conjunto Urbano Praça da Liberdade - Av. João Pinheiro
3. Conjunto Urbano Praça da Boa Viagem
4. Conjunto Urbano Praça da Estação (Rui Barbosa)
5. Conjunto Urbano Av. Afonso Pena
6. Conjunto Urbano Av. Carandaí e Alfredo Balena
7. Conjunto Urbano Av. Álvares Cabral
8. Conjunto Urbano Praça Floriano Peixoto
9. Conjunto Urbano Rua da Bahia
10. Conjunto Urbano Praça Hugo Werneck
11. Conjunto Urbano Bairro Floresta
12. Conjunto Urbano Praça Raul Soares/Av. Olegário Maciel
13. Conjunto Paisagístico da Serra do Curral

- **ADEs – Áreas de Diretrizes Especiais.**

1. Conjunto Urbano Lagoa da Pampulha (ADE)
2. ADE Cidade Jardim
3. ADE Santa Tereza
4. ADE Venda Nova
5. ADE Lagoinha

- **Tombamentos Isolados**

- Conjunto Arquitetônico das Casas-tipo da Comissão Construtora da Nova Capital
- Conjunto Arquitetônico Sílvio de Vasconcelos

A preservação dos grupos de edificações contidas nos conjuntos urbanos é gerida pela Diretoria de Patrimônio Cultural – DIPC, ligada a Fundação Municipal de Cultura/PBH, que promove o monitoramento das áreas protegidas e de interesse histórico. Além disso, a DIPC presta apoio técnico e administrativo ao CDPCM, ao elaborar inventários, relatórios técnicos, assessorar os proprietários de bens culturais, os investidores interessados em intervir em áreas protegidas.

De acordo com a Secretaria de Patrimônio/PBH, para a proteção das áreas foram estabelecidos os critérios e as diretrizes de preservação, sendo o perímetro de proteção de cada conjunto urbano definido pela concordância de dois espaços. Esses espaços compreendem o valor simbólico e o valor urbanístico. Além disso, foram adotados os

seguintes instrumentos de proteção: edificações de interesse cultural (inseridas no perímetro do Conjunto Urbano); edificações de Valor Especial Registro Documental (com valor histórico-urbanístico, que isoladamente não apresentam características relevantes capazes de justificar seus tombamentos mas, na composição com as edificações próximas a eles, caracterizam uma fase da ocupação da cidade); edificações de valor polarizador e/ou simbólico – Tombamento Específico (constituem-se em referenciais simbólicos para o espaço e memória da cidade e com significado histórico e arquitetônico dignos de proteção. Podem possuir tombamento integral ou parcial fachadas e volume).

Através das leis municipais foram instituídos instrumentos de incentivo à preservação previstos no Estatuto da Cidade, a fim de se promover a proteção dos bens tombados e a garantia do bom estado de conservação. Esses instrumentos são:

Isenção de IPTU - Podem ser isentos do IPTU os bens culturais com tombamento específico, desde que anualmente confirmado seu bom estado de conservação;

Transferência do Direito de Construir - é o direito de alienar ou de exercer em outro local o potencial construtivo do lote, previsto na Lei Ocupação e Uso do Solo, que não possa ser exercido no imóvel de origem. A prefeitura possui definidas, no Plano Diretor, as áreas receptoras desse potencial construtivo, sendo elas: os próprios Conjuntos Urbanos protegidos, desde que sejam respeitadas as diretrizes de proteção estabelecidas pelo CDPCM; as Zonas de Adensamento Preferencial (ZAP) e próximo ao imóvel de origem, desde que seja pertencente ao mesmo zoneamento, conforme mapeamento da LOUS, vigente.

Leis de Incentivo – são projetos para a recuperação de imóveis tombados e a promoção da salvaguarda de bens culturais que podem ser financiados via Leis de Incentivo nas instâncias:

- Federal (Lei Rouanet);
- Estadual (Lei Estadual de Incentivo à Cultura);
- Municipal (Lei Municipal de Incentivo à Cultura).

Atelier de Acompanhamento de Projetos - O Atelier da PBH, elabora projetos de restauração de imóveis tombados sem ônus para os proprietários. O proprietário de um bem tombado ou mesmo um interessado em alugar ou adquirir um imóvel tombado pode solicitar os serviços do Atelier por meio de atendimento marcado antecipadamente com os arquitetos

restauradores. O Atelier ainda é responsável pelo monitoramento do estado de conservação dos imóveis protegidos feito por meio das vistorias anuais para fins de isenção de IPTU.

5 ESTUDO DE CASO – PRAÇA RUI BARBOSA

A Praça Rui Barbosa, conhecida como Praça da Estação, é um grande referencial para a memória e história da cidade. As informações a seguir relatam o seu histórico, desde a sua construção até os dias atuais, o qual permite analisar a evolução e os acontecimentos que contribuíram para sua preservação.

5.1 Histórico

A Praça Rui Barbosa está localizada em um dos pontos mais baixos do vale do Ribeirão Arrudas, apresentando topografia plana, conferindo-lhe singularidade. Sua ocupação obedeceu às diretrizes implantadas pela Comissão Construtora, que pretendia dar para a área destaque especial, por constituir “portal de entrada” da cidade através do transporte ferroviário, principal meio de ligação entre Belo Horizonte e as demais capitais do país (IEPHA, 1985).

O entorno da Praça da Rui Barbosa, próxima à Estação Central, foi ocupado aos poucos por hotéis, fábricas, lojas de materiais de construção, cafés e bares. Já o lado posterior, conhecido como Alto da Estação, abrigou o primeiro bairro sem planejamento, denominado bairro Floresta, o qual foi ocupado inicialmente por residências, principalmente dos operários que vieram trabalhar na construção da cidade (IEPHA, 1985).

O primeiro prédio da Estação de Minas, de autoria do engenheiro arquiteto José de Magalhães, foi construído em 1895, antes mesmo da inauguração da cidade (FIG. 5.1a 5.3).



FIGURA 5.1 - Fachada do 1º prédio da Estação - 1910.
Fonte: Acervo digital do APCBH.

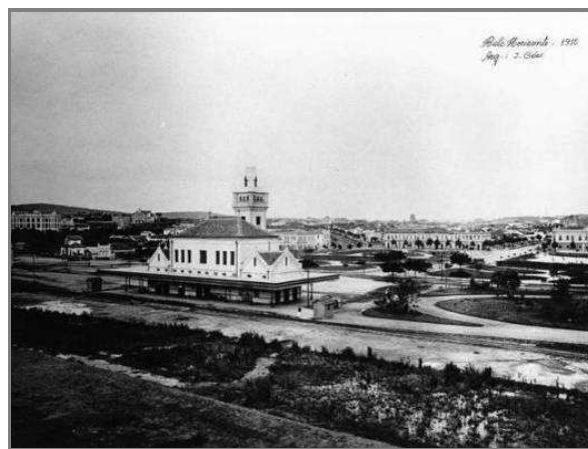


FIGURA 5.2 - Fundos do Prédio da Estação, 1910.
Fonte: Acervo digital do APCBH.



FIGURA 5.3 - Vista da Praça – Prédio Antigo – 1910.

Fonte: Acervo digital do APCBH.

Na década de 1920, com as inovações do sistema de transporte e o incremento econômico ocasionado pelo ramal de ligação com o Rio de Janeiro, foi realizada uma renovação urbanística e arquitetônica na praça, que passou a chamar-se Praça Rui Barbosa. O antigo prédio foi demolido e o novo prédio, projetado por Luis Olivieri, é construído e inaugurado em 1922 (IEPHA ,1985).

Em setembro de 1924, mediante o projeto do arquiteto desenhista Magno de Carvalho, foram iniciados os trabalhos de ajardinamento e remodelação do entorno da Praça Rui Barbosa, do lado direito do Ribeirão Arrudas (IAB, 1981). A reforma consistiu na colocação dos pedestais de quatro estatuetas representado as estações do ano, quatro leões, construção de dois lagos e dois caramanchões, além do acabamento do mosaico português para as calçadas e acabamento de macadame betuminoso para as ruas internas. O novo sistema de iluminação era composto por postes de bronze. A praça com seus jardins e o prédio da Estação ao fundo compunham o cenário da época, como pode ser visualizado nas FIG. (5.4) e FIG. (5.5).



FIGURA 5.4 - Praça Rui Barbosa e os Jardins 1930

Fonte: Acervo digital do APCBH.



FIGURA 5.5 – Jardins Praça Rui Barbosa, 1935.

Fonte: Acervo digital APCBH.

Em 15 de julho de 1930 foi inaugurado, na Praça Rui Barbosa, o “Monumento da Terra Mineira”, instalado à frente da Estação Central (FIG. 5.6).



FIGURA 5.6 - Monumento à Terra Mineira

Fonte: Acervo digital do APM.

Em setembro de 1936, foi inaugurada a fonte luminosa Independência, projeto de Antônio Correa Beraldo, que, em 1980, foi aterrada e transformada em canteiro. Mantendo parte do seu aspecto original, o referido conjunto constituía um exemplar de grande importância histórico-arquitetônica, valorizado por remanescentes da época da construção da nova capital (IEPHA, 1985).

Segundo consta no IAB (1981), foi instalado na torre da Estação Central o primeiro relógio público da cidade, sendo o prédio adornado com dois leões em mármore. A praça passou a ser uma das principais áreas de lazer da população além de ser o local de entrada e saída da cidade.

Como fantasmagoria do novo, a Estação é o marco de uma nova era para a Capital, viabilizando a chegada e circulação de produtos industrializados.(...) A Estação Central representa, inicialmente, o aparecimento do novo sob forma do antigo, com base na sua cobertura metálica recoberta por uma composição de elementos do ecletismo. A modernidade técnica do engenheiro contrapõe-se à concepção idílica do arquiteto. (LEMOS, 1998, p. 101).

Mais tarde, foram construídos os viadutos Santa Tereza e Floresta, que faziam a ligação à rua Aarão Reis. Durante os primeiros tempos, as indústrias (ferrovias, serrarias e tecelagem), os hotéis, os cafés e as casas comerciais que por lá se instalaram, em meio a algumas residências, assistiram a um período de grande apogeu e prosperidade do espaço.

Os anos de 1940 e 1950, de acordo com IEPHA (1985), foram marcados pelo incremento do transporte rodoviário e a conseqüente transferência da área industrial para a Contagem. Como conseqüência, a Estação Central, concebida e reconhecida como pórtico de entrada da cidade, perde sua notoriedade no contexto urbano, mas permanece como marco simbólico do ir e vir das pessoas que vinham à capital. A área próxima a Estação Central era predominantemente ocupada por residências e pelo comércio atacadista, principalmente na antiga Av. do Comércio, atual Av. Santos Dumont FIG.(5.7).



FIGURA 5.7 – Vista da Av. do Comércio, ao fundo a Estação Central. – 1940.
Fonte: Acervo digital do APCBH.

Essa configuração formada por casas de dois pavimentos, foi modificada a partir da verticalização incentivada pela legislação vigente, sendo muitas edificações construídas no período de formação da capital, demolidas em prol do desenvolvimento urbano.

Nesse momento, de acordo com IAB (1981), a área da Praça da Estação gradativamente ocupada por pontos de transporte coletivo sendo local de grande movimentação e concentração popular, acabou por experimentar o deslocamento do antigo comércio, de maior nível, para as novas regiões em expansão. A Praça passou a sofrer um processo de desocupação e de desprestígio devido à ausência de manutenção e à predominância dos serviços financeiros e de comércio popular.

No início da década de 1980, a CBTU propõe a implantação do metrô de Belo Horizonte, sendo a Estação Central um dos locais escolhidos para implantar a estação de passageiros que serviria a área central da cidade. Como resposta ao projeto apresentado, o qual iria descaracterizar a edificação da Estação Central, ocorreram manifestações populares em prol da preservação legal da área, a fim de se manter a volumetria e o entorno do espaço.

O local já se encontrava, em parte, modificado a partir da abertura de uma via à frente da área dos jardins, e pela canalização do Ribeirão Arrudas FIG. (5.8).



FIGURA 5.8 - Vista parcial da Praça Rui Barbosa .
Fonte: Digitalizado de IAB (1981)

Em resposta a essas descaracterizações, o Instituto dos Arquitetos do Brasil - IAB-MG, lançou uma campanha em dezembro de 1980 objetivando a preservação do conjunto arquitetônico da Praça da Estação. Segundo depoimentos no IAB (1981), o movimento visava basicamente “conservar para as próximas gerações um pouco de história passada e presente e a conservação de seus principais monumentos”. O movimento de preservação resultou no Encontro de Revitalização da Praça da Estação com a coordenação do IAB-MG e a participação de diversos segmentos sociais, que discutiram propostas de preservação do patrimônio histórico na área central da cidade.

O encontro reuniu profissionais ligados à preservação do patrimônio, advogados, políticos e órgãos relacionados com a praça. Trata-se de um evento que determinou de forma definitiva a política de preservação do Patrimônio na Cidade de Belo Horizonte e norteou o processo de conservação da área e seu entorno.

O IAB-MG defendia a preservação e a conservação do conjunto paisagístico da Praça da Estação (prédio da Estação Central, Armazéns da Estação e da Rede Mineira, Galpões, Casa do Conde) além do plano de transformação dos galpões ali existentes em teatros, bibliotecas, feiras e museu do folclore. A intenção era perpetuar a memória histórica com a possibilidade do público de poder aquisitivo mais baixo participar concretamente do processo cultural da cidade.

O encontro demonstrou a clara intenção dos participantes, órgãos envolvidos e sociedade em preservarem não só a edificação da Estação Central mas também as edificações do entorno com a preocupação em manter o caráter histórico e a memória em meio às novas edificações de inúmeros pavimentos. Após seu encerramento, com a definição do projeto adequado de implantação do metrô de Belo Horizonte, deu-se início às obras em 1981, com a operação comercial do transporte somente em 1986.

Em 1985 através da Deliberação nº 004 – Lei nº 8.828 – de 05 de junho (IEPHA, 1985), foi definido o Tombamento do Conjunto Paisagístico e Arquitetônico da Praça Rui Barbosa.

O tombamento do Conjunto Paisagístico e Arquitetônico da Praça Rui Barbosa compreendia: a Praça da Estação, sendo: a praça, os jardins e esculturas, os prédios da Estação Central, Antiga Estação Ferroviária de Oeste de Minas, a Casa do Conde de Santa Marinha, o Edifício Chagas Dória, a Serraria Souza Pinto e os prédios da Escola de Engenharia da UFMG, o antigo Instituto de Eletrotécnica, o Instituto de Química, o Pavilhão Mário Werneck e o Viaduto Santa Tereza, que foram inscritos no Livro I, do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico e no Livro II, do Tombo Histórico (Lei 8.828 / 1985).

Ainda de acordo com a Lei 8.828 de 1985, foi definido o perímetro de tombamento, apresentado na FIG.(5.9).

Na década de 90 a praça se tornou vazia, sem atividades que envolvesse a população, sendo utilizada somente para acesso ao metrô, implantado em uma das plataformas do ramal férreo, e aos terminais de ônibus. Parte do prédio da Estação era utilizado como bilheteria para o Trem Metropolitano. A área da praça era utilizada como estacionamento rotativo no período diurno. No período noturno o espaço era alvo de marginalidade e caracterizado por ações de vandalismo e violência.

Em 1994, foi instituído o Conjunto Urbano da Praça Rui Barbosa e suas Adjacências, de acordo com Deliberação N° 03 alterada em 17/12/98, pela Deliberação N° 18/98, pelo CDPCMBH – Conselho Deliberativo de Patrimônio Cultural Municipal de Belo Horizonte, que passou a definir estratégias e diretrizes de ações a serem implantadas na área como um todo.

5.2 Implantação do MAO

No início de 2001 o prédio da Estação Central foi doado em regime de comodato pela CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos, apoiado pelo Ministério da Cultura, para o ICFG – Instituto Cultural Flávio Gutierrez, na condição de que o prédio fosse restaurado e o acervo doado ao então Museu de Artes e Ofícios (MAO), a ser criado. As obras no edifício começaram no mesmo ano, com a restauração do prédio principal. (FIG.5.10 e 5.11).

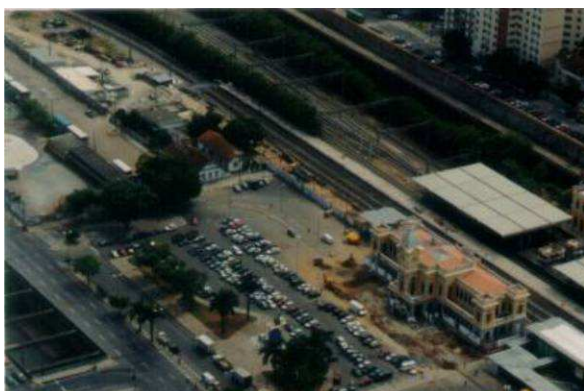


FIGURA 5.10 – Obra de Restauração no Prédio do MAO 2001.
Fonte: AMARAL, 2006.



FIGURA 5.11 - MAO após implantação e reforma da esplanada. 2006
Fonte: AMARAL, 2006.

O projeto de adequação das estações permitiu a instalação das galerias de exposição, laboratórios, lanchonete, e outros espaços definidos de acordo com a demanda apresentada, como pode ser observado na FIG. (5.12).

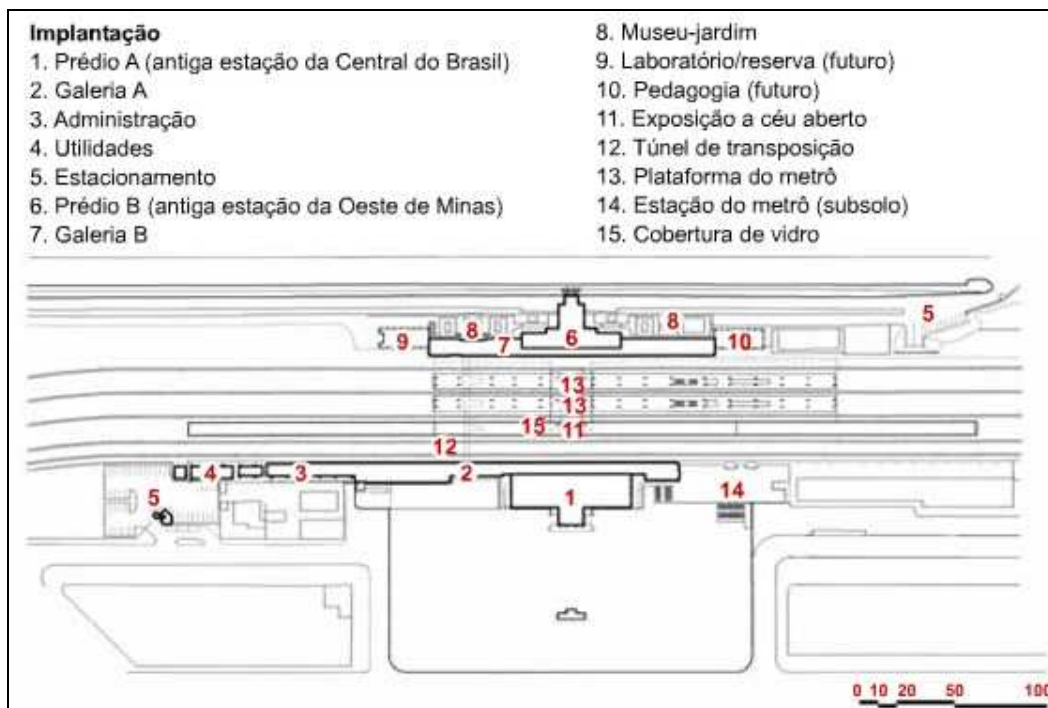


FIGURA 5.12 – Implantação do MAO

Fonte: AF&T, 2006.

Três anos mais tarde foi inaugurado o Museu de Artes e Ofícios com a adaptação das plataformas de trem para abrigarem as galerias expositivas. Os prédios das Estações Central e da Oeste de Minas foram restaurados FIG.(5.13) e (5.14).



FIGURA 5.13 - Estação Central – MAO 2010

Fonte: Acervo particular.



FIGURA 5.14 - Anexos do MAO – Rua Sapucaí.– 2010.

Fonte: Acervo particular.

A FIGURA 5.15 apresenta a ocupação da Estação Central – chamado de prédio A, bem como as adaptações necessárias para o funcionamento do MAO.



FIGURA 5.15 – Planta do prédio A – Estação Central.

Fonte: AF&T, 2006.

A FIGURA 5.16 apresenta o prédio B – Estação Oeste de Minas, com as adequações propostas.

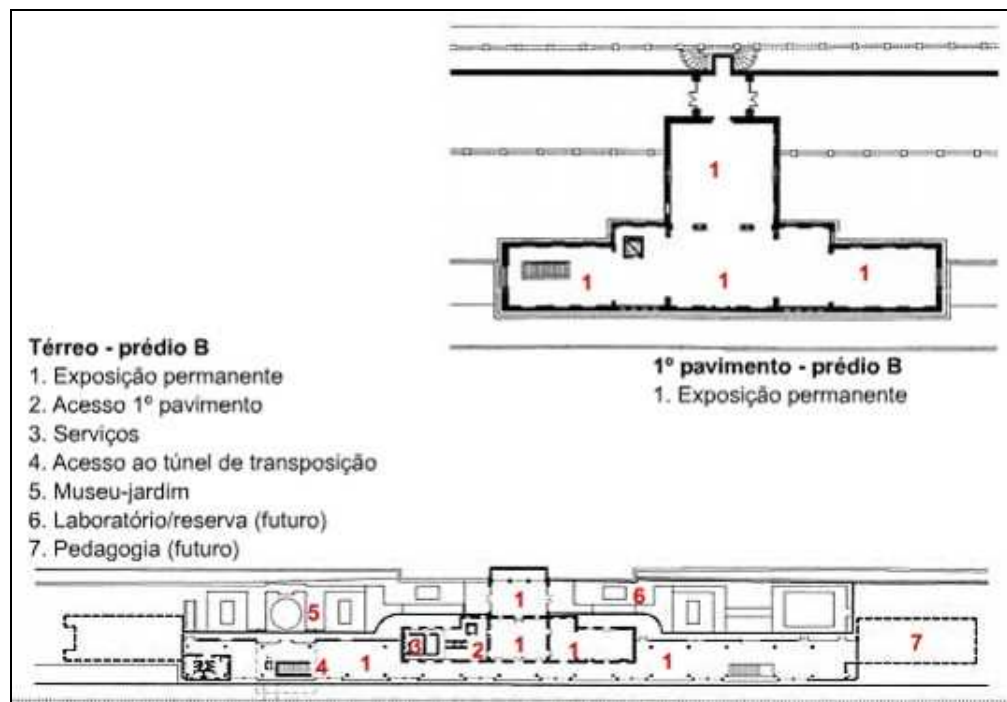


FIGURA 5.16 – Planta do Prédio B – Estação Oeste de Minas.

Fonte: AF&T, 2006.

A estação do metrô, instalada na plataforma central do ramal férreo, foi reformada e adequada ao projeto do museu. A plataforma central é utilizada pelos trens metropolitanos, sendo que o

seu acesso é feito por galerias subterrâneas. A plataforma central pode ser observada na FIG. (5.17).



FIGURA 5.17 - Plataforma do metrô

Fonte: Acervo particular.

A ligação entre as duas estações se faz através de um túnel antigo, que foi restaurado. Na FIG. 5.18 podem-se observar a ligação entre as edificações, a plataforma do metrô no centro e o túnel subterrâneo de ligação entre os prédios, construído junto às edificações.

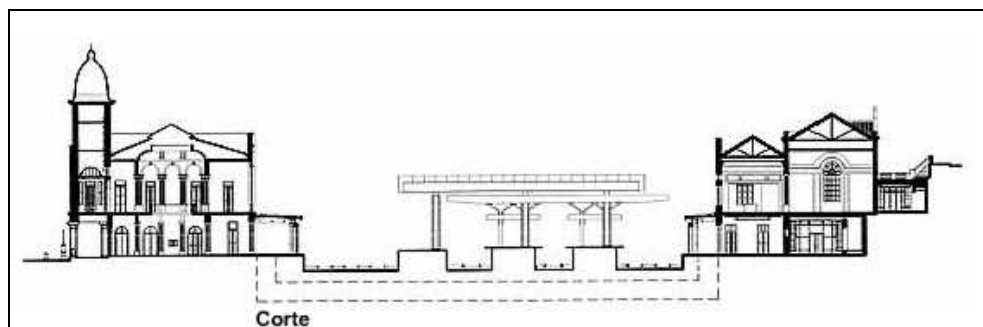


FIGURA 5.18 – Corte Esquemático

Fonte: AF&T, 2006.

Além do museu e do metrô, utilizando parte do ramal férreo, circula diariamente o trem da Vale do Rio Doce, linha Belo Horizonte – Vitória, que transporta cargas e passageiros, sendo um dos poucos em atividade no Brasil. A estação, bem como a bilheteria, estão instalados no chamado armazém Dormitório, anexo ao prédio da Estação Central, na Rua Aarão Reis FIG. (5.19).



FIGURA 5.19 - Prédio Anexo a Estação Central.

Fonte: Acervo particular.

A implantação do MAO no prédio da Estação reativou as ações de preservação do local, uma vez que houve a necessidade da melhoria das instalações da praça e de revitalização do entorno. O local, a Praça Rui Barbosa, a esplanada e os jardins, passaram por um processo de requalificação urbana a partir do ano de 2003.

No início de 2006, o projeto do Boulevard Arrudas foi implantado, uma vez que fazia parte do projeto da Linha Verde – via de ligação do Aeroporto Internacional ao centro da Cidade – que contemplou o aumento de vias de circulação de veículos em parte da Av. do Contorno e Av. dos Andradas, através do capeamento no ribeirão Arrudas nos trechos entre a Rua Rio de Janeiro e Rua Ezequiel Dias. (FIG.5.20).



FIGURA 5.20 - Boulevard Arrudas.

Fonte: Acervo particular.

5.3 Requalificação Urbana da Praça Rui Barbosa

A Praça Rui Barbosa, em função da sua localização na região central, assumiu um papel estratégico na distribuição de passageiros e área de circulação de pessoas. A requalificação do espaço teve como objetivo a melhoria da mobilidade urbana e acessibilidade através da valorização do pedestre. Em entrevista com um dos arquitetos responsáveis pelo projeto e pesquisa, nos documentos referentes à Praça da Estação, pôde-se traçar o histórico de intervenção, desde a concepção do projeto até a execução da obra e ocupação atual.

Em 1995, foi publicado o edital de convocação para elaboração do concurso de Requalificação Urbana para a área da Praça da Estação, o qual deveria ser norteado pelas diretrizes urbanísticas de preservação dos conjuntos urbanos tombados, segundo (BG&L, 2004). A equipe vencedora foi o escritório de Arquitetura BG&L, composto pelos arquitetos Eduardo Beggiato, Edwiges Leal e Flávio Grillo, que elaboraram o projeto de requalificação da praça, área da esplanada e dos jardins à frente. O projeto não foi executado logo de imediato devido ao alto custo, mas, em meados de 2002, a equipe foi novamente contratada para reavaliação e apresentação da proposta, executada em 2003, com verba do BNDES, através do Plano de Reestruturação do Transporte Coletivo de Belo Horizonte – BHBUS da BHTRANS.

De acordo com os arquitetos do BG&L, “o projeto de requalificação da esplanada da Praça Rui Barbosa atende perfeitamente à necessidade de criação de rotas seguras e acessíveis para o pedestre e cria as condições de conforto para sua permanência no local”. O projeto recebeu certificado de Licença Ambiental N° 334/02, de 21/02/2002, do COMAN, que concede licença prévia com validade de dois anos para o empreendimento.

Por se tratar de um espaço com edificações tombadas e com grande importância histórica, sendo anteriormente utilizado como espaço de manifestações públicas, o projeto da praça foi elaborado no sentido de “promover a requalificação do ambiente urbano da área de forma a associar melhoria físico-territorial com desenvolvimento socioeconômico sustentável, reforçando seu caráter de centralidade e valorizando seu patrimônio cultural.” (BGL, 2004, p. 04)

5.3.1 As ações implantadas – o Projeto

A proposta contemplou a recuperação da Praça Rui Barbosa, área da esplanada e jardins, além da Rua Aarão Reis e Avenida dos Andradas. O local apresentava-se extremamente degradado, com asfaltamento quase total, dificuldades de acessibilidade de pedestres, tráfego desordenado e calçadas deterioradas.

A proposta do projeto era criar um espaço vocacionado para pedestres e eventos, maximizando as possibilidades de utilização da Estação Central, do Trem Metropolitano e do Museu de Artes e Ofícios. A área tem caráter referencial para a população e a melhoria das condições de acessibilidade é fundamental para a apropriação do espaço (BGL, 2004, p. 06).

Segundo BG&L (2004), além do projeto de intervenção na praça, outros aspectos foram considerados como a mobilidade urbana, a desobstrução das visadas, uma vez que eram bloqueadas por letreiros e faixas; o sistema viário e os estacionamentos foram revistos. A preservação do patrimônio ocorreu através da restauração das edificações tombadas, pintura das fachadas das edificações de domínio particular e requalificação das edificações pertencentes ao conjunto urbano com potencial cultural. Tais ações permitiram a valorização dos edifícios tombados, a integração dos imóveis ao conjunto, a melhoria da apropriação dos espaços públicos, a organização dos fluxos e a valorização do pedestre na área central da cidade.

Como metodologia para execução do projeto, de acordo com BG&L (2004), a área da Praça Rui Barbosa foi dividida em dois trechos, a fim de se viabilizarem as obras (FIG. 5.21). O trecho entre a Av. dos Andradas e o Museu de Artes e Ofícios, chamado de Esplanada - espaço de manifestações e eventos públicos, foi executado inicialmente. O outro trecho entre a Av. dos Andradas e Rua da Bahia, chamado de Jardins - espaço de contemplação e estar, passou pela intervenção no final do ano de 2006. Entre as duas áreas, cortando a praça ao meio, está o Ribeirão Arrudas, onde foi implantado o Boulevard, promovendo o alargamento da Av. dos Andradas.

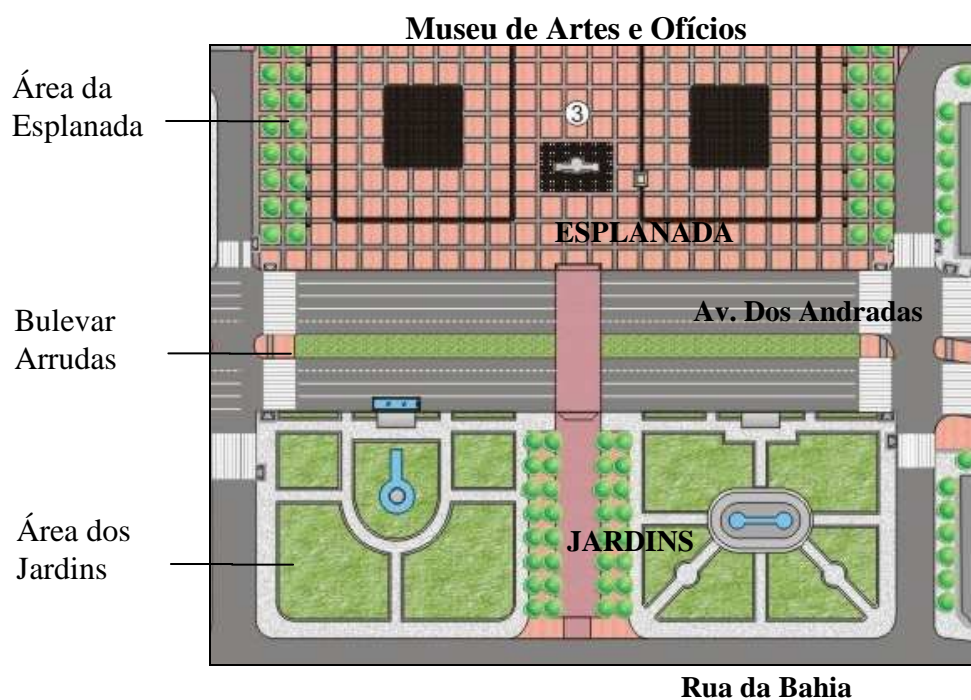


FIGURA 5.21 – Projeto de Requalificação Praça Rui Barbosa.
 Fonte: Elaborado pela autora com base em AMARAL, 2006.

Os Arquitetos do BG&L afirmaram que, na área da esplanada, com 20.000 m² e dimensões aproximadas de 200m x100m, houve a instalação da iluminação principal, sendo deslocada para as laterais do espaço. A iluminação contou com sistemas de postes especiais de grande altura, suficientes para atender a grandes eventos com a utilização do espaço central. Foram implantados dois conjuntos de fontes, cada um com 36 esguichos, sem formação de espelhos d'água, o que permite a realização de eventos com concentração do público quando forem desligados (FIG. 5.22). Para o conjunto de fontes, o recolhimento da água ocorre através de grelhas subterrâneas - no nível do reservatório abaixo do piso da praça, onde está o conjunto dos motores para sucção. Para o piso da esplanada, com a necessidade de movimentação de veículos pesados, devido aos eventos, foi utilizado o concreto pré-moldado, CONCREFIT, placas de 61x61cm, juntas de 4cm e bordas bisotadas (FIG. 5.23).



FIGURA 5.22 – Área da Esplanada – torres de iluminação e fontes.

Fonte: Acervo particular da autora.



FIGURA 5.23 – Área da Esplanada – piso e grelha.

Fonte: Acervo particular da autora.

Ainda de acordo com os autores, para o trecho dos jardins, o projeto contemplou a restauração das esculturas, remodelação dos jardins e a recomposição dos canteiros e caminhos internos através da reprodução dos tijolos, com as dimensões de acordo com os originais. As fontes, aterradas foram reformadas, houve a instalação de novos equipamentos urbanos, como lixeiras e postes de iluminação para o pedestre (FIG. 5.24 e 5.25).



FIGURA 5.24 – Trecho dos Jardins recuperado.

Fonte: Acervo particular.



FIGURA 5.25 – Fonte e esculturas recuperadas.

Fonte: Acervo particular.

No local dos caramanchões, originais da época da construção da praça, foram instalados pontos de ônibus fazendo referência às estruturas utilizadas originalmente (FIG. 5.26). A área dos jardins voltou a ser um espaço de estar e de contemplação, com novos equipamentos urbanos, vegetação replantada e estrutura física recuperada (FIG. 5.27).



FIGURA 5.26 – Ponto de ônibus na área dos Jardins.

Fonte: Acervo particular.



FIGURA 5.27 – Vista Parcial Jardins – Praça Rui Barbosa.

Fonte: Acervo particular.

O projeto de Requalificação contemplou também a restauração do monumento à Terra Mineira, implantação das correções geométricas solucionando os problemas de desníveis e drenagem superficial, implantação de medidas de acessibilidade universal e padronização de mobiliários (abrigo, lixeiras, sinalização, semáforos, e outros) adequados ao uso da esplanada como espaço de eventos e à contemplação das fontes luminosas. (BGL, 2004, p. 07).

As calçadas adjacentes foram refeitas com revestimento em pedra portuguesa nas cores preta, branca e vermelha. Para as áreas de rebaixo – garagens – foram previstos revestimento de concreto polido. Já os rebaixos para portadores de mobilidade reduzida, idosos e crianças, são de concreto pré-moldado, dimensionado e fabricado de acordo com NBR 9050 (ABNT / NBR 9050-2004)

Os materiais utilizados bem como a execução das propostas citadas acima só foram possíveis devido ao desenvolvimento de técnicas construtivas e de novos materiais na construção civil, resultando em uma obra que atende aos anseios e usos atuais.

a) Tráfego e transporte

A última etapa da obra correspondia à implantação e à sinalização viária no trecho tratado. Os acessos utilizados por pedestres foram privilegiados, as vagas de estacionamentos existentes na praça foram retiradas, as rampas e as faixas de travessias foram inseridas no contexto da área. Além disso, as calçadas foram alargadas com a organização dos equipamentos urbanos, como lixeiras e iluminação de forma a permitir a livre circulação de pessoas (FIG. 5.28).

As vagas de estacionamento existentes na área da Esplanada foram realocadas para a Rua Aarão Reis no trecho compreendido entre a Rua dos Guaicurus e o Viaduto do Floresta (FIG.5.29).



FIGURA 5.28 – Calçadas mais largas, novo revestimento, faixas de travessias e novos canteiros.

Fonte: Acervo particular.



FIGURA 5.29 - Estacionamento alternativo na Rua Aarão Reis próximo ao viaduto do Floresta.

Fonte: Acervo particular.

Na Rua Aarão Reis, próxima ao Viaduto do Santa Tereza, está a estação de Integração Aarão Reis, composta por pontos de ônibus e um dos acessos à estação de metrô, que funciona como área de embarque e desembarque de passageiros (FIG. 5.30 e 5.31).



FIGURA 5.30 - Rua Aarão Reis – Terminal de Ônibus.

Fonte: Acervo particular.



FIGURA 5.31 – Rua Aarão Reis – Acesso para o Metrô.

Fonte: Acervo particular.

5.3.2 O Conjunto Paisagístico e Arquitetônico Praça Rui Barbosa

O Conjunto Paisagístico e Arquitetônico da Praça Rui Barbosa é formado por edificações da época da construção da capital, como pode ser observado na FIG.(5.32).

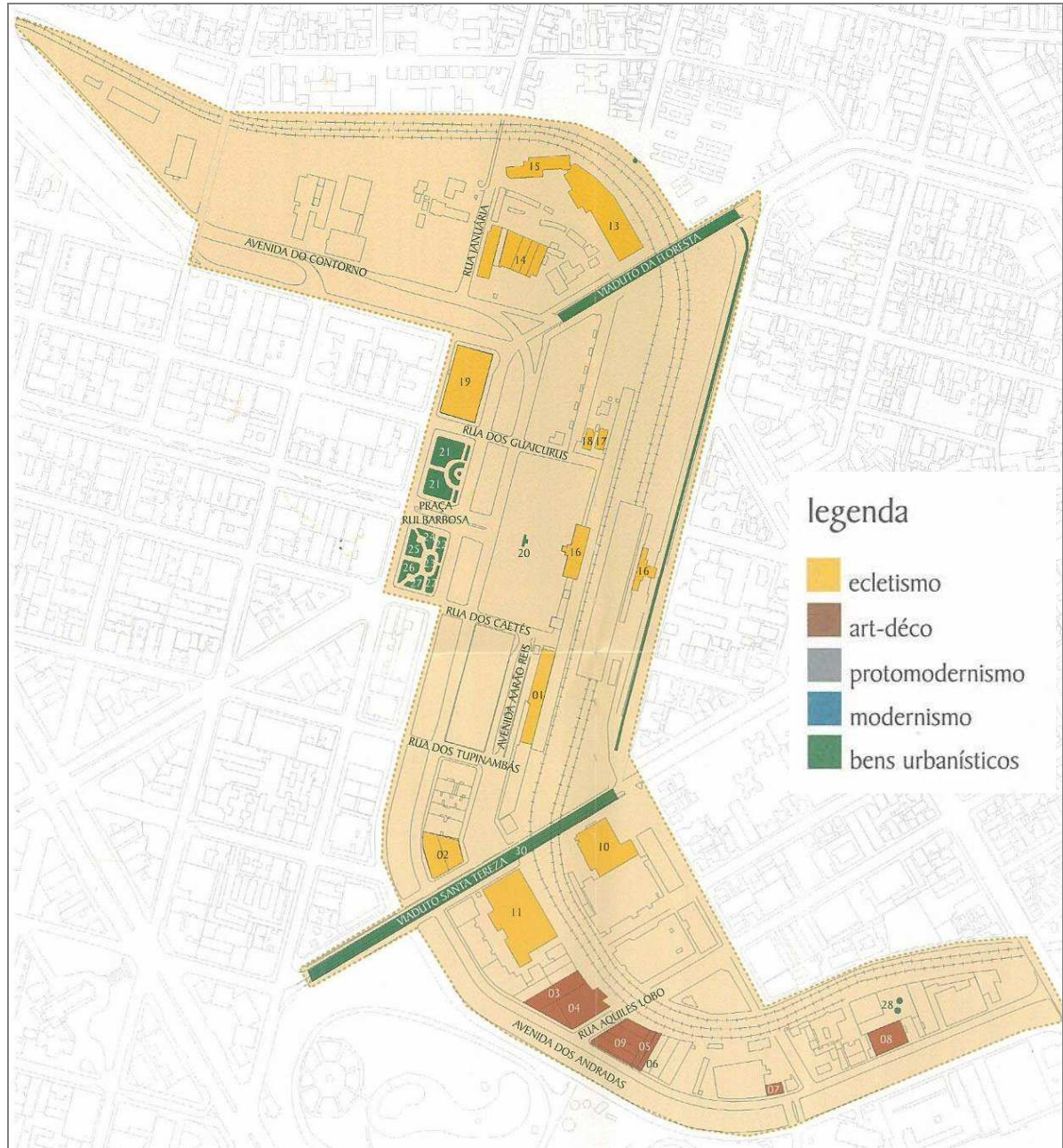


FIGURA 5.32 – Mapa Conjunto Urbano Praça Rui Barbosa.

Fonte: CASTRO, 2006.

Na FIG. (5.32) são construções que merecem destaque a Serraria Souza Pinto (11), a Estação Central, o edifício da antiga Estação Ferroviária da Rede Mineira de Viação (16), os armazéns da Rede (01), a casa e as oficinas do Conde de Santa Marinha (13,14 e 15), a 104 Centro de Cultura (19), e os Galpões (03,04 e 05). Completam o acervo, os viadutos Floresta e Santa

Tereza, além da Rua Sapucaí, com a altimetria elevada, permitindo a visão de toda a área da Praça.

Há outras edificações do entorno da praça, construídas nesse mesmo período e preservadas atualmente, como o Instituto de Eletroquímica, o Centro Cultural da UFMG, o Edifício Chagas Dória e a Edificação da Sede da Rede Mineira. A preservação do conjunto de edificações que compõem o entorno da Praça Rui Barbosa confere enorme significado para o valor simbólico da capital uma vez que remete ao período de formação inicial do núcleo urbano sendo as instalações das primeiras fábricas, serrarias e galpões.

Em todos os prédios citados verificaram-se usos de serviço coletivo, desde definição do conjunto, o que certamente colaborou para a preservação. Além disso, para a área do conjunto tombado, definiu-se na década de 1980 o seguinte zoneamento: Setor Especial 2 – destinado a estabelecimentos e instalações de serviço de uso coletivo, no quarteirão da Escola de Engenharia da UFMG; Setor Especial 3 – reservado ao desenvolvimento de projetos especiais, tais como a implantação de projetos viários, eixos de transporte ferroviários ou de massa, nos quarteirões correspondentes à praça propriamente dita, ao Centro Cultural da UFMG, a 104 Centro de Cultura e a Zona Comercial para os quarteirões da Avenida dos Andradas, a partir da rua Caetés e da Avenida do Contorno, lindeiros à linha férrea.

Além disso, o coeficiente de aproveitamento para a área era igual a 3 (três) e a taxa de ocupação igual a 0,8 (zero vírgula oito). Para os lotes das quadras, dentro do perímetro de tombamento, as novas construções deveriam ter obrigatoriamente afastamentos frontais e laterais nulos. Em caso de projetos situados em esquinas, as fachadas frontais da edificação deveriam orientar-se no sentido da valorização das esquinas.

Ainda dentro do perímetro de tombamento, a Rua Aarão Reis já funcionava como terminal de ônibus urbano no trecho da praça da Estação. Essa característica foi mantida, bem como o comércio predominante - década de 1990, como bares, lanchonetes, lojas e galpões conferindo a característica popular do espaço.

A preservação do conjunto urbano da Praça Rui Barbosa pode ser constatada através da análise das figuras a seguir. Na FIG. (5.33), pode-se visualizar que, mesmo com o adensamento vertical da região central de Belo Horizonte houve a preservação da volumetria no trecho da área tombada. A FIG. (5.33), refere-se ao período anterior ao projeto de

requalificação da praça, onde o canal do ribeirão Arrudas ainda estava descoberto, a área da esplanada com pavimentação asfáltica e o MAO ainda não havia sido implantado.



FIGURA 5.33 – Vista Parcial Área Central, década de 1990.

Fonte: www.bhnostalgia.com.br

Na FIG. (5.34) podem-se observar as modificações ocorridas no conjunto urbano através do projeto de requalificação da praça Rui Barbosa, como as intervenções do Boulevard Arrudas, a recomposição da área dos jardins e a construção da área da esplanada.



FIGURA 5.34 – Vista parcial da área Central de Belo Horizonte, 2010.

Fonte: www.bhnostalgia.com.br

Em ambas as FIGURAS (5.33 e 5.34), pode-se observar a preservação da volumetria característica do conjunto urbano, o que contribui para a valorização das edificações tombadas em meio à verticalização do espaço central da cidade.

É importante citar que o resultado que se tem atualmente na área da Praça Rui Barbosa ocorreu a partir da década de 1980, com a preservação dos edifícios em conjunto,

além do perímetro de tombamento definido. Tal fato permitiu que além dos edifícios, importantes para a memória da cidade, o espaço urbano no local se preservou, com suas visadas e volumetrias, mesmo após o crescimento intenso da área.

Atualmente, todos os prédios pertencentes ao conjunto arquitetônico e paisagístico Rui Barbosa foram restaurados e são utilizados como local de divulgação das manifestações culturais e representações artísticas na cidade.

Além de preservar as edificações contidas no conjunto arquitetônico da Praça Rui Barbosa, o projeto contemplou a recuperação dos eixos e das visadas principais, sendo eixos marcantes de ligação da Praça da Estação com o restante da cidade:

Av. Dos Andradas – principal eixo de ligação da região nordeste à região sul. Nessa avenida está o Ribeirão Arrudas, que foi capeado no trecho da Rua Rio de Janeiro até a Rua Ezequiel Dias. O projeto do Boulevard promoveu o alargamento da pista de veículos e das calçadas; com isso, pode-se organizar a instalação dos equipamentos urbanos como postes de iluminação, lixeiras e construir canteiros de vegetação, pontos de ônibus e áreas de permanência (FIG. 5.35 - A).

Av. Amazonas – eixo de ligação da Praça da Estação com a Praça Sete de Setembro, Av. Afonso Pena e região de Contagem e Betim. Apresenta construções modernas com altos gabaritos em meio às construções remanescentes do período da formação da cidade, como o Hotel Sul Americano. Recentemente, passou pelo processo de requalificação com novo desenho urbano do local, novas calçadas e equipamentos urbanos, sinalização vertical e horizontal, além da vegetação renovada (FIG. 5.35 - B).

Av. Santos Dumont - principal ligação da estação central do Metrô à Rodoviária e estação da Lagoinha. Essa avenida possui prédios institucionais como sindicatos e lojas comerciais, principalmente atacadistas. Possui grande valor simbólico para a cidade, por representar o período inicial da atividade comercial na região, sendo seu antigo nome Av. do Comércio (FIG. 5.35 - C).



(A)



(B)



(C)

FIGURA 5.35 – Visadas recuperadas.

(A) Av. dos Andradas – Boulevard Arrudas sentido parque municipal. (B) Av. Amazonas – vista dos jardins da Praça da Estação. (C) Av. Santos Dumont – Vista dos jardins da Praça da Estação.

Fonte: Acervo particular da autora.

Caetés – importante eixo de ligação da área central da cidade, sendo uma das primeiras ruas a surgirem no contexto histórico, com edificações ecléticas e comércio atacadista. Recentemente, passou pelo processo de requalificação urbana com a pintura das fachadas, alargamento das calçadas e nova paginação do piso. As intervenções promoveram a melhoria da paisagem urbana, melhor circulação do pedestre e utilização do local no período noturno com atividades de lazer como bares e lanchonetes (FIG. 5.36).

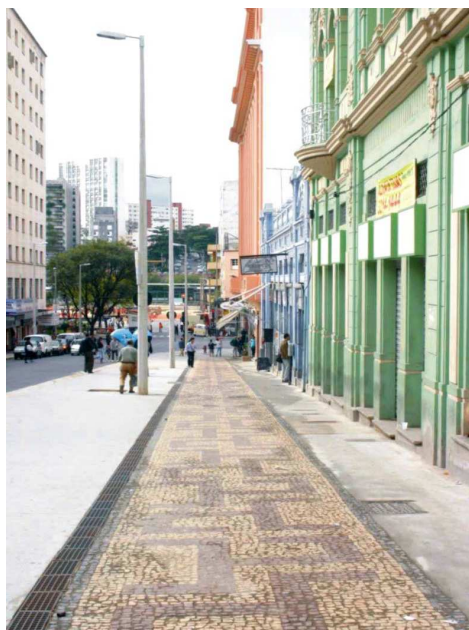


FIGURA 5.36 – Rua dos Caetés
Fonte: AMARAL, 2006.

Av. dos Andradas e Av. do Contorno – existentes desde a construção da cidade e caracterizadas por via de grande fluxo de veículos, tornam-se principal ligação da região sul da cidade ao centro. Os galpões existentes foram revitalizados e alguns são utilizados como espaços sociais. As grandes calçadas conferiram melhoria da qualidade ambiental e melhor mobilidade aos pedestres FIG. 5.37(A) e 5.37 (B).



(A)



(B)

FIGURA 5.37 – Visadas recuperadas.

(A) - Av. dos Andradas e ao fundo jardins da praça da Estação. (B) - Av. do Contorno sentido via Expressa.

Fonte: Acervo particular da autora.

Rua Aarão Reis – inicia-se embaixo do Viaduto do Floresta e termina embaixo do Viaduto Santa Tereza, passando pela Praça da Estação. Nesse local há os galpões anexos à Estação que

funcionavam como o dormitório e o armazém da Rede Ferroviária. Atualmente, parte deles é utilizado com as instalações do IPHAN, bilheteria e embarque de passageiros da Estação de Longo Percurso, linha Belo Horizonte – Vitória.

À frente dessas edificações, foram implantados o terminal de ônibus e a entrada lateral da estação do Metrô. Outras edificações compõem a rua, como o Edifício Central - prédio de lojas comerciais de caráter popular - 300 lojas, parte da Secretaria de Cultura/PBH e o último pavimento ocupado por serviços de saúde, a sede do IPSENG (FIG. 5.38 A, B e C).



(A)



(B)



(C)

FIGURA 5.38 – Rua Aarão Reis.

(A)- Vista parcial da rua Aarão Reis – sentido praça Estação

(B)- Vista parcial da rua Aarão Reis – sentido viaduto Santa Tereza.

(C)- Rua Aarão Reis próximo ao acesso à galeria do metrô.

Fonte: acervo particular da autora.

Rua Sapucaí – implantada em uma cota mais elevada em relação à Praça da Estação possui a visão geral de todo o conjunto. A ligação da praça com a rua Sapucaí é feita através do túnel subterrâneo restaurado recentemente (FIG.5.39).



FIGURA 5.39 – Vista da Rua Sapucaí.
Fonte: acervo particular da autora

O conjunto Urbano Praça Rui Barbosa passou pelo processo de revitalização com a melhoria da qualidade ambiental, a requalificação das edificações de interesse histórico e a reativação das atividades de resgate da cultura e memória da cidade. Trata-se de um espaço preservado, com as primeiras iniciativas preservacionistas definidas na década de 1980, através do Encontro de Revitalização da Praça da Estação. Durante o evento, dirigido pelo IAB, foi enfatizada a vocação do espaço em abrigar atividades de caráter cultural e popular, bem como a necessidade da preservação desses aspectos considerados essenciais para manter o valor simbólico do local. Além disso, os participantes elaboraram as diretrizes de preservação que foram adicionadas junto ao dossiê de tombamento da referida praça. Nas diretrizes de preservação houve a preocupação de se manterem não só as edificações, mas o entorno através da recuperação e da valorização dos eixos e das visadas importantes da área. Também foi incentivada a reabilitação dos edifícios tombados com a implantação de novos usos e a promoção da cultura. Com o passar dos anos, os órgãos responsáveis, a sociedade e profissionais envolvidos permitiram criar instrumentos, leis e projetos que possibilitaram o resultado atual.

Através da análise do Estudo de Caso pode-se perceber que a preservação da Praça da Estação ocorreu através da evolução de ações, definição de diretrizes e leis de proteção do patrimônio, realização de projetos e programas de requalificação. Mas esses fatores foram acompanhados da participação popular, do poder público e iniciativas privadas no sentido de implantar as idéias e melhorias para o espaço. O conjunto de fatores e agentes permitiu a preservação do patrimônio histórico, com a melhoria do espaço urbano e a retomada do caráter histórico para a cidade.

A Praça da Estação foi inaugurada com todos os seus espaços no final do ano de 2006; posteriormente a isso, outras obras foram feitas como o Boulevard Arrudas. Nos anos

posteriores, a população passou a utilizá-la com atividades culturais, *shows*, eventos, feiras, festa junina, etc. A utilização do espaço – área da esplanada, por instituições privadas, criou uma série de problemas para a conservação do espaço, uma vez que se trata de um local de preservação histórica, onde o uso deveria ser restringido de acordo com as atividades, além de haver necessidade de se definir o número de pessoas que o espaço comporta.

Em resposta a isso, o prefeito em exercício, publicou o Decreto nº 13.798, de 09 de dezembro de 2009³, em que proibia a realização de eventos no local. Esse decreto foi alvo de várias manifestações, como a “a praia na praça” na qual a população se vestiu de roupas de banho e foi para a área da esplanada.

Para a regulamentação das atividades a serem realizadas na praça, através do Decreto nº 13.863, de 29 de janeiro de 2010⁴, institui-se uma Comissão Especial de Regulamentação de Eventos na Praça da Estação. Como resultado, a Secretaria Municipal de Cultura finalmente publica o Decreto n.º 13.960 de 04 de maio de 2010⁵, que revoga o Decreto de proibição do uso e determina o licenciamento de eventos a serem realizados. Junto a essa lei, é publicado o Decreto n.º 13.961⁶, de mesma data, que determina os valores a serem pagos para a utilização do espaço.

No ano de 2010, foram realizados diversos eventos na praça da Estação, desde os tradicionais, como o desfile do Sete de Setembro, Arraial de Belô, aniversário da cidade, Festival Internacional de Teatro, aos inéditos, como a Arena da Copa e o Réveillon de 2011, o que atraiu cerca de 200 mil pessoas.

Hoje, a Praça Rui Barbosa abriga o circuito cultural formado pelos prédios do Museu de Artes e Ofícios, a Casa do Conde de Santa Marinha, o Centro Cultural da Universidade Federal de Minas Gerais e a Serraria Souza Pinto.

³ DOM, Ano XV - Edição N.: 3481, publicado em 10.12.2009.

⁴ DOM, Ano XVI - Edição N.: 3516, publicado em 30.12.2010.

⁵ DOM, Ano XVI - Edição N.: 3577, publicado em 05.05.2010.

⁶ DOM, Ano XVI - Edição N.: 3577, publicado em 05.05.2010.

6 AVALIAÇÃO DA PÓS-OCUPAÇÃO

6.1 AVALIAÇÃO DO NÍVEL DE ACEITAÇÃO DA POPULAÇÃO

Para se avaliar o nível de aceitação da população optou-se por aplicar questionários sendo que a sua elaboração ocorreu de forma a diagnosticar os aspectos positivos e negativos ocorridos após o processo de requalificação da Praça Rui Barbosa. Foram propostos dois tipos de questionários, um a ser aplicado com a população e outro a ser aplicado com profissionais, que, de alguma forma, participaram do processo de revitalização, conforme descrito a seguir.

6.1.1 Questionário Tipo 1

Este questionário foi desenvolvido para ser aplicado à população de uma forma geral, como transeuntes, visitantes, trabalhadores, entre outros, na intenção de diagnosticar a percepção do público em relação à melhoria da paisagem urbana e ambiental bem como sua identificação com o local, uma vez que a preservação de um espaço só se concretiza com a participação da sociedade na utilização do mesmo.

Foram aplicados 100 (cem) questionários em diversos locais da área central da cidade de Belo Horizonte, como a Praça da Estação, a Praça Sete de Setembro, o Parque Municipal e seus arredores. As pessoas que se dispuseram a responder as perguntas estavam nos locais ou passavam por eles. Muitas delas estavam à espera de alguém ou aguardavam o horário de trabalho. Algumas pessoas que trabalham nos estabelecimentos do entorno da praça também foram entrevistadas, além dos trabalhadores que pegam ônibus no local.

Os horários das entrevistas ocorreram no período da tarde, em dias alternados, ocorrendo durante a semana e alguns finais de semana, compreendendo o período de abril a julho de 2010. A seguir apresenta-se a análise dos dados obtidos nos questionários Tipo 1. O modelo do questionário Tipo 1 aplicado nesta pesquisa encontra-se no Apêndice A.

A Tabela 6.1 apresenta os resultados obtidos na avaliação da utilização da área da Praça Rui Barbosa pela população entrevistada, antes e depois da revitalização.

Tabela 6.1 – Avaliação de utilização da Praça Rui Barbosa antes e depois da revitalização.

Entrevistados	Porcentagem
Freqüentavam a praça antes da intervenção;	53%
Não freqüentavam a praça antes da intervenção;	47%
Freqüentam a praça após a intervenção;	94%
Não freqüentam praça após a intervenção;	6%

Na FIG. 6.1 são apresentados os resultados obtidos na avaliação da utilização da área da Praça Rui Barbosa pela população entrevistada, antes e depois da revitalização.

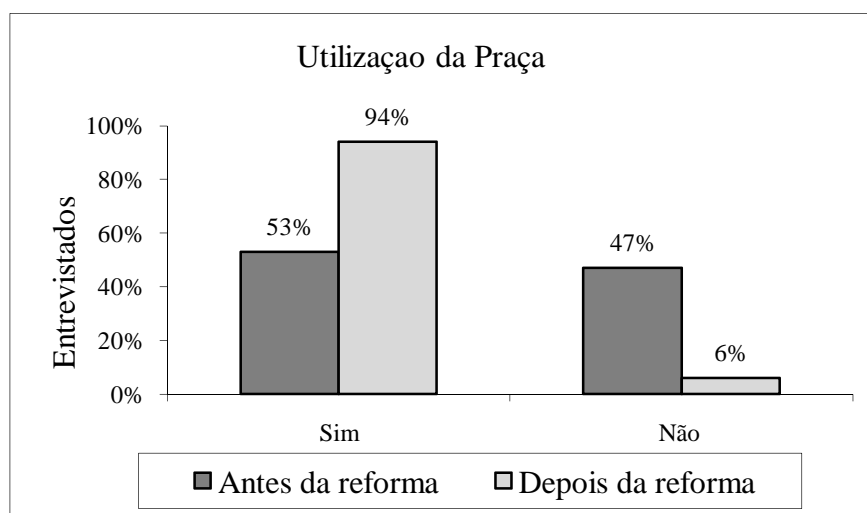


FIGURA 6.1– Avaliação da utilização da área da Praça Rui Barbosa antes e depois da revitalização.

A Tabela 6.1 e FIG. 6.1 apresentam a utilização da Praça da Estação em dois períodos: antes e depois da revitalização. Do total de entrevistados, 53% responderam freqüentar a praça antes da intervenção em contraposição de 47% não utilizar o espaço anteriormente. Já no que diz respeito à utilização do espaço após a requalificação, 94% dos entrevistados responderam freqüentar o espaço em contraposição 6% que não o utilizam.

Essa avaliação comprova que, anteriormente à intervenção, o espaço era pouco utilizado por não possuir atrativos ou atividades que permitiam um grande fluxo de pessoas, uma vez que se tratava de um espaço degradado cujo potencial de lazer não era devidamente explorado, sendo somente um local de estacionamento de veículos e de passagem.

Após a intervenção, o espaço passou a receber mais pessoas uma vez que se tornou requalificado como espaço de lazer e estar, com o fluxo de pedestres privilegiado, o que justifica o aumento do número de usuários.

A Tabela 6.2 – apresenta a frequência de utilização da Praça Rui Barbosa após a intervenção.

Tabela 6.2 - Avaliação da frequência de utilização da Praça Rui Barbosa após a intervenção.

Entrevistados	Porcentagem
Sempre frequenta a praça após a intervenção,	46%
Eventualmente frequenta a praça após a intervenção,	29%
Raramente frequenta a praça após a intervenção,	19%
Nunca frequenta a praça após a intervenção,	6%

A FIG. 6.2 apresenta a frequência de utilização da área da Praça Rui Barbosa pela população entrevistada, após a revitalização.

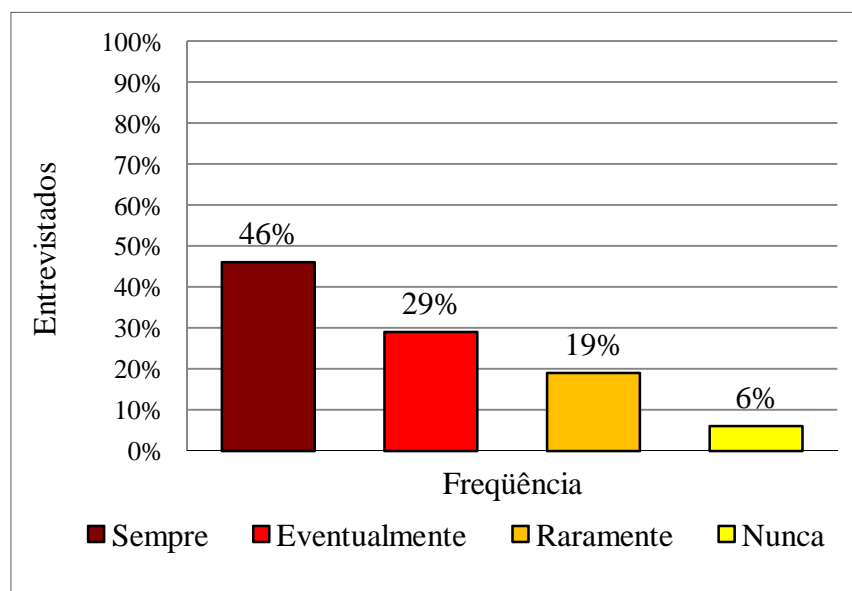


FIGURA 6.2– Avaliação da frequência de utilização da Praça Rui Barbosa após a intervenção.

Na Tabela 6.2 e na FIG. 6.2 há o detalhamento da frequência de utilização do espaço. Do total de entrevistados, 94% que responderam frequentar a praça após a intervenção, observou-se

que 46% sempre utilizam o espaço, 29% eventualmente vão à praça, 19% raramente utilizam o local e 6% nunca haviam ido à praça ou estavam lá pela primeira vez.

A Tabela 6.3 apresenta o tipo de utilização da área da Praça Rui Barbosa após a revitalização pela população entrevistada.

Tabela 6.3 - Avaliação do tipo de utilização da Praça Rui Barbosa após a intervenção.

Entrevistados	Porcentagem
Utilizam a praça para lazer;	22%
Utilizam a praça como local de passagem;	63%
Utilizam a praça para lazer e local de passagem;	15%

Obs.: total de entrevistados que freqüentam a praça – 94%.

A FIG. 6.3 revela o tipo de utilização da área da Praça Rui Barbosa pela população entrevistada após a revitalização .

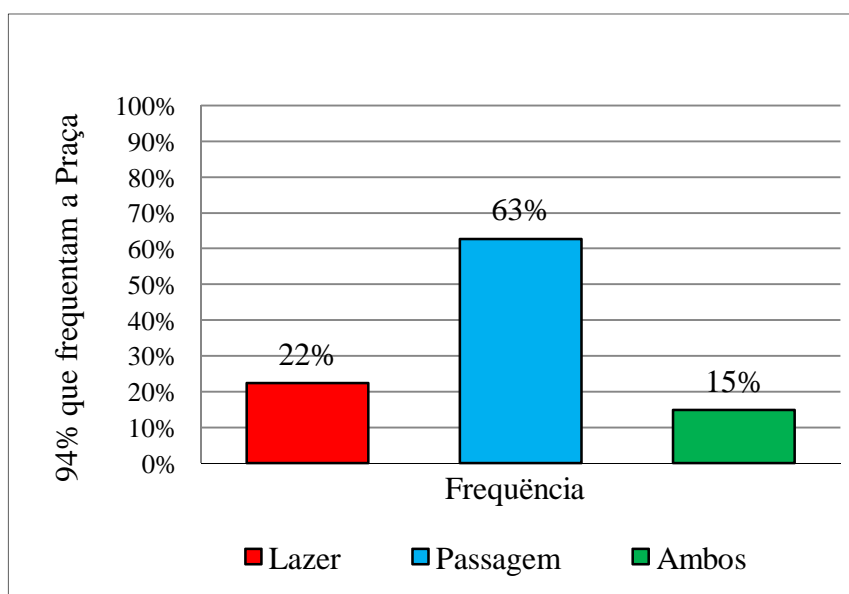


FIGURA 6.3– Avaliação do tipo de utilização da Praça Rui Barbosa após a intervenção.

A Tabela 6.3 e FIG 6.3 apresentam tipo de utilização da praça, 22% dos usuários freqüentam o espaço para lazer, 69% utilizam o espaço como local de passagem e 15% para ambas as atividades. A atividade de lazer reúne desde pessoas que vão para algum evento, show, festa, para encontrar com os amigos, andar de *skate* ou até mesmo conversar e namorar. Já a

atividade de passagem reúne pessoas que utilizam a praça como espaço de transição, seja para o acesso aos ônibus e metrô, ou ir ao trabalho e até mesmo como local de encontro para uma atividade em outro local.

Esse resultado comprova a característica de transição existente no local, por se tratar de um espaço com terminal de ônibus (Rua Aarão Reis) e estação de metrô (Estação Central), além de estar localizado no encontro de três grandes avenidas do hipercentro da cidade – Av. Amazonas, Rua Caetés e Av. Santos Dumont, o que caracteriza uma grande movimentação de pessoas e veículos.

A Tabela 6.4 apresenta a frequência de utilização dos espaços culturais situados no entorno da praça.

Tabela 6.4 - Avaliação da frequência de utilização dos espaços culturais situados no entorno da Praça Rui Barbosa

Entrevistados	Porcentagem
Utilizam os espaços culturais, existentes no entorno da praça;	55%
Não utilizam os espaços culturais, existentes no entorno da praça;	45%

A FIG. 6.4 apresenta a frequência de utilização dos espaços culturais situados no entorno da Praça Rui Barbosa

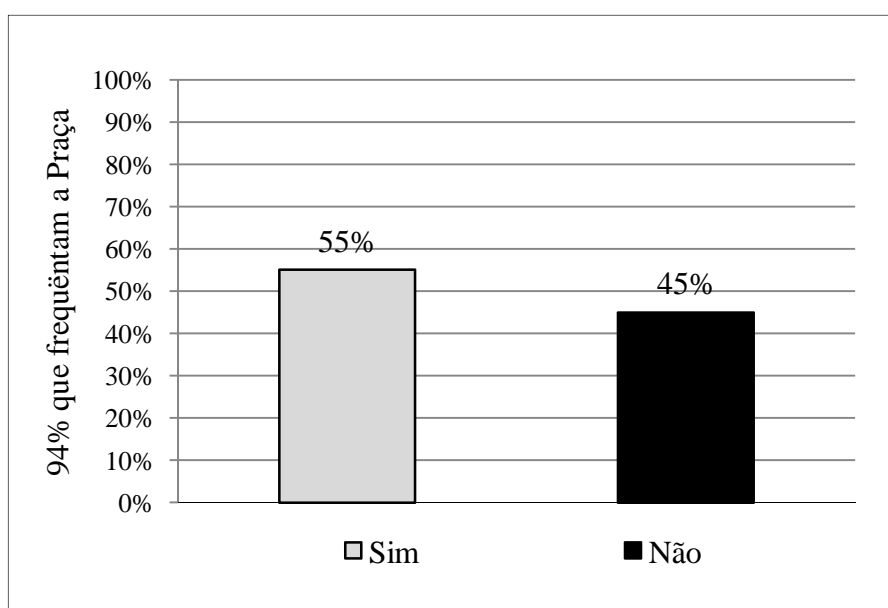


FIGURA 6.4– Avaliação da frequência de utilização dos espaços culturais

A Tabela 6.4 e a FIG. 6.4 apresentam a frequência de utilização dos espaços culturais que foram reativados após a revitalização da praça e são utilizados para atividades culturais, exposições, teatros, shows e feiras. De acordo com os dados apresentados acima, 55% dos entrevistados responderam terem frequentado algum espaço cultural, em contraposição, 45% responderam nunca terem visitado algum espaço. Os espaços citados durante a pergunta foram a Serraria Souza Pinto, o Museu de Artes e Ofícios, a Casa do Conde de Santa Marinha e o 104 Centro de Cultura.

Essa análise permite constatar que os entrevistados não utilizam, em sua maioria, os espaços culturais existentes no entorno da Praça, seja por falta de interesses, seja pela ausência de atividades atrativas para esse tipo de público.

A pergunta 6 do questionário Tipo 1 – “Você considera a reforma da praça positiva no aspecto simbólico?” obteve 100% de afirmação, podendo-se constatar que as pessoas enxergam a praça como uma opção a mais de lazer no centro da cidade, tão carente destes espaços. Muitas pessoas citaram a praça como local de referência para turistas e até mesmo como cartão postal de Belo Horizonte.

Ainda de acordo com a pergunta 6 do questionário, no que diz respeito à melhoria da Infraestrutura, tais como: equipamentos urbanos (lixeiros, bancos), segurança, acessos de transporte e pedestres, paisagismo e manutenção, o item segurança foi o mais citado como um aspecto negativo. Do total de entrevistados que frequentam o espaço, 34% responderam estarem insatisfeitos com a segurança, devido à vulnerabilidade e as ocorrências ali existentes. Os demais itens da pergunta, como paisagismo, equipamentos urbanos, iluminação e acessos receberam avaliação positiva.

No que diz respeito ao transporte coletivo, 92% dos entrevistados responderam utilizar o transporte público urbano; em contrapartida, 8% que não o utilizam. Na avaliação do tipo de transporte público utilizado, 56% dos entrevistados responderam utilizar somente o ônibus, 27% utilizam ambos – ônibus e metrô e somente 9% utilizam o metrô.

A Tabela 6.5 apresenta o nível de satisfação com a revitalização da Praça Rui Barbosa, no sentido de demonstrar a percepção da população em relação a melhoria do espaço urbano.

Tabela 6.5- Avaliação do nível de satisfação com a revitalização da Praça Rui Barbosa

Entrevistados	Porcentagem
Estão satisfeitos com a requalificação da praça;	84%
Não estão satisfeitos com a requalificação da praça;	16%

A FIG. 6.5 apresenta a avaliação do nível de satisfação com a revitalização da Praça Rui Barbosa por parte dos entrevistados.

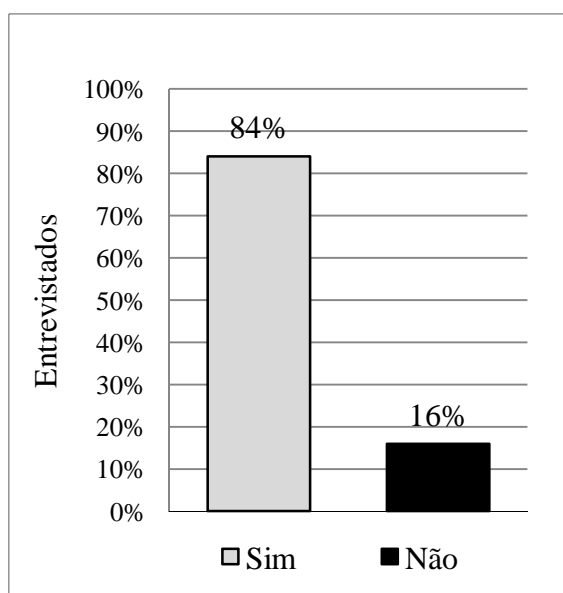


FIGURA 6.5– Avaliação do nível de satisfação com a revitalização da Praça Rui Barbosa.

A Tabela 6.5 e a FIG. 6.5 representam a pergunta de número 9 – “Você acha que outros espaços de Belo Horizonte merecem uma revitalização?” – 84% dos entrevistados se sentem satisfeitos com a revitalização da praça, uma vez que aprovam as intervenções e indicam outros lugares da cidade merecedores de modificações.

6.1.2 Questionário Tipo 2

O questionário Tipo 2 cujo modelo adotado se encontra no Apêndice B, foi aplicado aos profissionais que, de alguma forma, estavam ligados ao processo de revitalização da Praça Rui Barbosa. São arquitetos, historiadores, empresários, professores, engenheiros e outros.

Além dos questionários, durante as entrevistas foram levantadas as experiências e opiniões a respeito do processo de preservação da Praça, bem como, os acontecimentos marcantes.

Foram entrevistados 15 profissionais, dos quais 40 % participaram ativamente do processo de tombamento e preservação do espaço, com participação nas manifestações populares e nos debates, ocorridos no Encontro da Praça da Estação⁷. Os profissionais que não tiveram a participação no processo de preservação da praça acompanharam a intervenção do local.

A Tabela 6.6 apresenta a análise por parte dos profissionais do processo de requalificação da Praça Rui Barbosa, no sentido de atender aos novos conceitos de preservação.

Tabela 6.6 - Análise da Requalificação da praça de acordo com os conceitos atuais de preservação.

Itens avaliados	Porcentagem
A Requalificação da praça está de acordo com os conceitos atuais de preservação;	65%
A Requalificação da praça não está de acordo com os conceitos atuais de preservação;	35%

A FIG. 6.6 apresenta a análise por parte dos profissionais do processo de requalificação da Praça Rui Barbosa no sentido de atender aos novos conceitos de preservação.

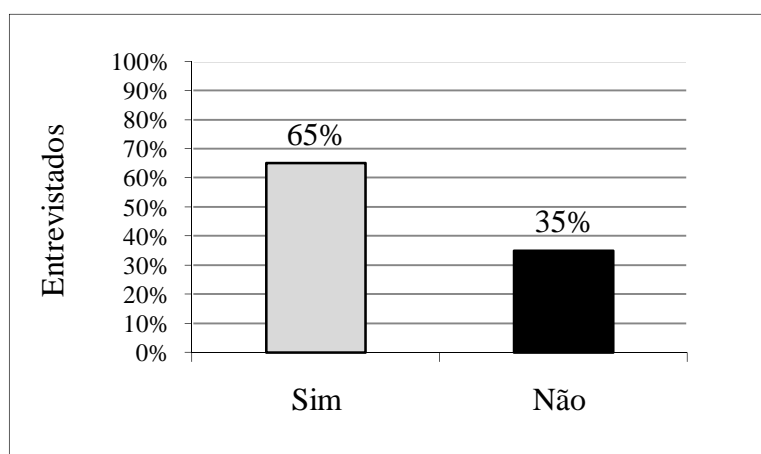


FIGURA 6.6 – Avaliação da requalificação da Praça Rui Barbosa de acordo com os conceitos atuais de preservação.

⁷ Encontro para Revitalização da Praça da Estação, realizado em 1981 (IAB 1981).

De acordo com a Tabela 6.6 e a FIG. 6.6, pode-se observar que 65 % dos entrevistados concordam que o novo conceito de preservação foi aplicado no processo de requalificação do espaço. Entretanto, 35% dos entrevistados consideraram que o processo de requalificação não atendeu aos novos conceitos de preservação, uma vez que a intervenção foi considerada inicial, podendo-se ampliar as potencialidades do local através da diminuição dos veículos, da preservação ambiental e da melhoria do transporte público.

No que diz respeito à análise dos aspectos positivos com a intervenção da praça, os itens de acessibilidade e de infraestrutura foram aprovados em 100 % das respostas. Já os fatores ligados à segurança e ao trânsito foram vistos como precários, necessitando de melhoria. O fator segurança foi citado por se tratar de um espaço alvo de violência e marginalidade nos anos anteriores à intervenção. Porém, a partir da retomada das atividades no local, essas características se modificaram, sendo maiores o policiamento e a movimentação de pessoas, mas a violência ainda é um fator marcante. O trânsito é considerado um aspecto negativo pelos entrevistados sob o ponto de vista da mobilidade, uma vez que a qualidade do transporte público e o número de veículos privados nas ruas foram considerados como fatores degradantes.

A Tabela 6.7 apresenta o tipo de utilização da Praça Rui Barbosa pelos profissionais.

Tabela 6.7- Avaliação do tipo de utilização do espaço.

Utilização do Espaço	Porcentagem
Utilizam o espaço como local de lazer	40%
Utilizam o espaço como local de passagem	27%
Utilizam o espaço como local de lazer e passagem	33%

A FIG. 6.7 apresenta a avaliação do tipo de utilização da Praça Rui Barbosa.

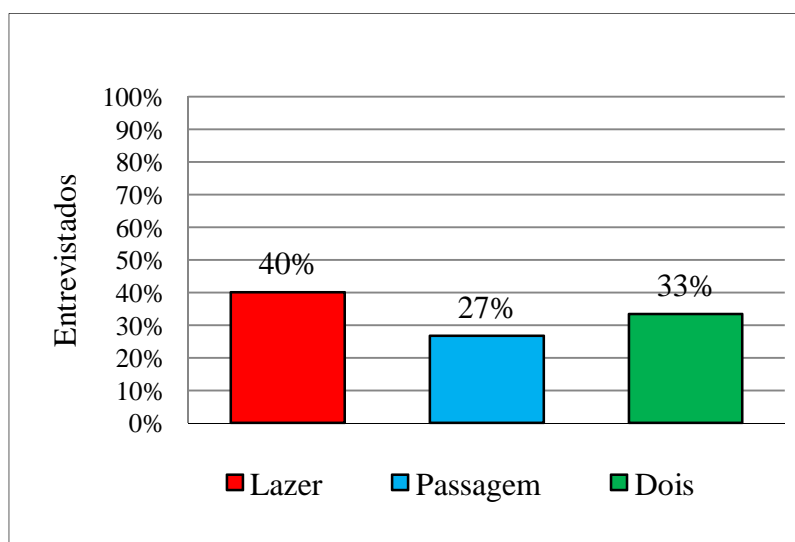


FIGURA 6.7 – Avaliação do tipo de utilização da Praça Rui Barbosa.

A Tabela 6.7 e a FIG. 6.7 apresentam o tipo de utilização da praça, sendo 40% dos entrevistados afirmaram utilizar a praça para lazer; 33% utilizam o local tanto para lazer quanto para passagem, pois trabalham próximo ou na praça; o restante utiliza a praça somente com passagem para chegar ao local de trabalho.

Em relação à diversidade arquitetônica existente no entorno da praça, com edificações de estilo moderno, eclético, *art déco*, etc., todos os entrevistados responderam positivamente e enfatizaram a importância da preservação de estilos variados para o contexto da cidade.

Com relação à utilização dos espaços culturais, todos os entrevistados afirmaram terem visitado os espaços existentes no entorno da praça, como o Museu de Artes e Ofícios, a

Serraria Souza Pinto e a Casa do Conde, mas 20% dos entrevistados não visitaram o 104 Centro Cultural, por ter sido inaugurado recentemente.

A pergunta de número 10 – Você concorda que a revitalização da praça considera a inclusão da população no espaço urbano em termos simbólicos? – obteve 100% das respostas por considerar um espaço com importância do resgate da história da cidade. Ainda de acordo com a pergunta, porém no que diz respeito aos termos de infraestrutura, como equipamentos urbanos, paisagismo-manutenção, segurança, transporte e acessibilidade alguns itens não foram considerados como promotores da reinserção da população. A segurança e o transporte foram destacados como fatores que dificultam a utilização da praça por afastarem a população, seja pela insegurança ainda existente no local ou até mesmo pela precariedade do transporte público.

Um aspecto importante relatado é a necessidade de promover as condições de uso do espaço em seus diversos horários sem afastar os usuários antigos, conciliando com os novos usos e com o caráter popular da praça, principalmente com relação às atividades culturais implantadas.

A análise do fluxo na praça, de uma forma geral, foi considerada importante por todos os entrevistados sob o ponto de vista da mobilidade urbana por se tratar de um espaço de passagem, onde muitas pessoas utilizam o local, através do metrô, do ônibus ou para se deslocarem para outros bairros. Já na avaliação dos profissionais considerando como fatores de mobilidade, o pedestre, o veículo público e o veículo privado, constatou-se que o fluxo do pedestre foi considerado bom, através das calçadas alargadas, da relocação do mobiliário urbano e construção de rampas de acesso com sinalização para deficientes. A mobilidade em relação ao veículo privado foi razoavelmente aceita, embora nos horários de pico a circulação se torna difícil devido ao número de carros. Já o fluxo de veículos públicos foi considerado ruim devido ao grande número de pontos de ônibus em uma mesma via.

Outro fator levantado foi a concentração de veículos na área da Praça em decorrência do seu entroncamento com as avenidas Santos Dumont e Av. do Contorno, Rua Caetés e outras. Além disso, a Rua Aarão Reis funciona como terminal intermodal de ônibus, sendo a largura da via inadequada para o número de paradas existentes.

A experiência da preservação da Praça da Estação foi considerada positiva diante dos entrevistados, uma vez que contribuiu efetivamente para a discussão do patrimônio, que é um exemplo vivo e atual de preservação do espaço público. A intervenção traz à tona a discussão sobre os espaços urbanos e a revitalização das áreas centrais, além do resgate da preservação através da conscientização e orientação da população.

6.2 AVALIAÇÃO DA PRESERVAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Esse item apresenta a análise das ferramentas utilizadas para avaliar a ocupação urbana, a preservação do espaço da Praça Rui Barbosa e seu entorno, ao longo dos anos. As ferramentas compreendem em análises comparativas de mapas, imagens de satélites e de fotografias antigas e recentes. Além disso, foi elaborado um mapa de fluxos através do levantamento de campo, o que permitiu avaliar a mobilidade existente na área da Praça após a intervenção.

Foi elaborado um estudo da evolução urbana a partir dos mapas e das imagens pesquisados nos acervos digitais do Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte, do Arquivo Público Mineiro, da Gerência de Planejamento e Monitoramento Ambiental/Secretaria Municipal de Meio Ambiente/Prefeitura de Belo Horizonte - GPLA/SMMA/PBH.

A FIG. 6.8, representa a evolução do plano original de Belo Horizonte nos período entre 1890, 1895 e 1929. A comparação dos mapas (FIG. 6.8) B e C indica que houve modificação significativa no traçado das quadras próximas à Estação, em 1929. Apesar de a configuração inicial ser mantida, com a Av. Afonso Pena e as praças permanecendo como o planejado, a área do Parque Municipal sofreu alteração, sendo reduzida significativamente.



(A)



(B)



(C)

LEGENDA

- Parque Municipal
- Praça Sete de Setembro
- Praça Rui Barbosa
- Av. Afonso Pena
- Av. do Contorno
- Ribeirão Arrudas
- Linha Férrea

FIGURA 6.8 – Evolução urbana do projeto da área central de Belo Horizonte.

(A) - Planta Geral da Cidade de Minas -1890.

(B) - Planta Geral da Cidade de Minas – 1895.

(C) - Planta Geral da Cidade de Belo Horizonte – 1929.

Fonte: Elaborado pela autora com base no acervo digital do APCBH.

Na FIG.6.9 podem-se observar as modificações ocorridas na área da praça e as edificações que fazem parte do conjunto urbano da Praça Rui Barbosa que foram preservadas ao longo dos anos, cujo perímetro de tombamento é a área tracejada em vermelho.

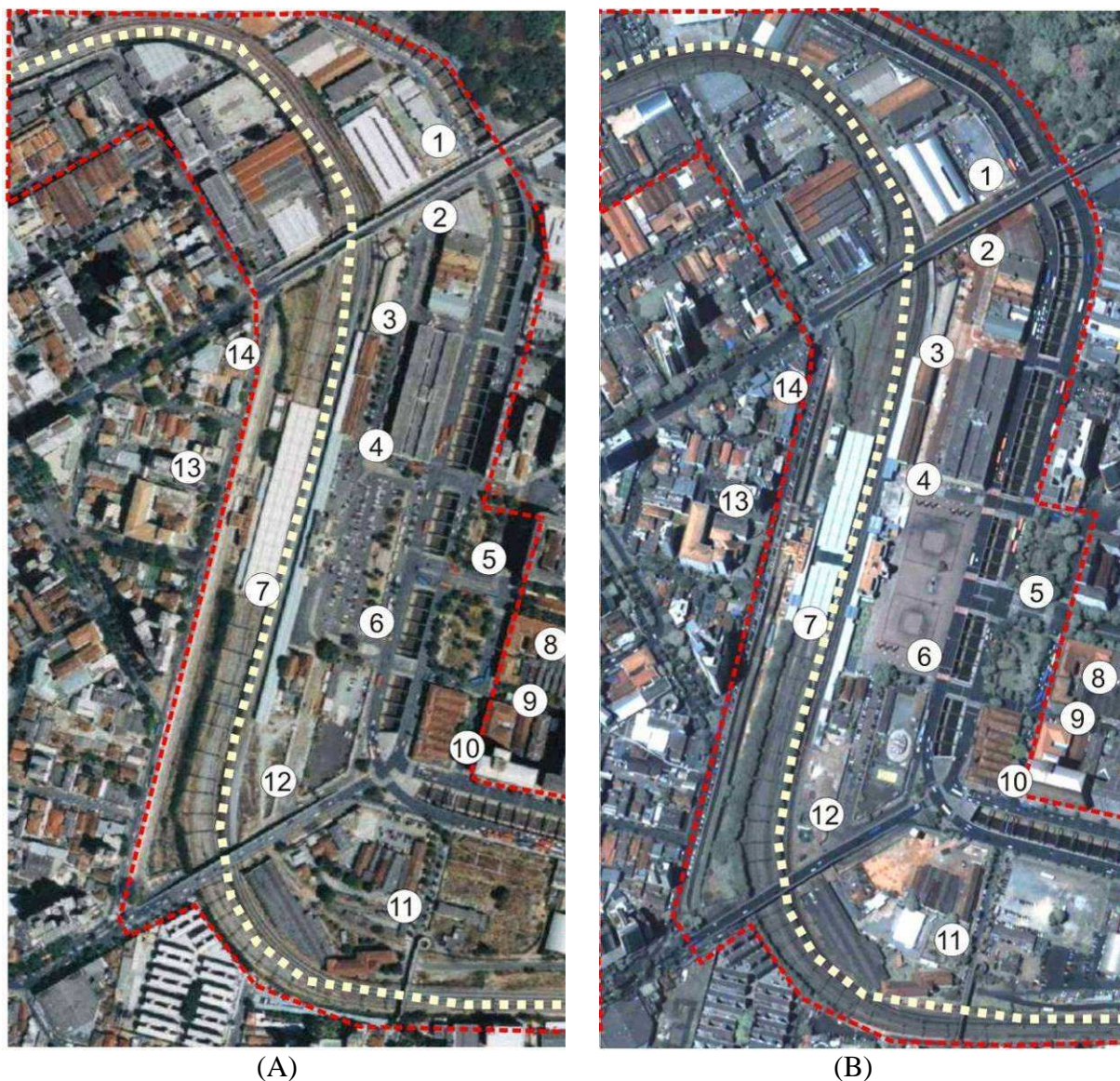


FIGURA 6.9 – Evolução do Conjunto Urbano Praça Rui Barbosa.

(A) – Foto aérea da Praça da Estação e do seu entorno – 1999.

(B) – Foto aérea da Praça da Estação e do seu entorno – 2006.

Fonte: Elaborado pela autora com base no acervo digital da PBH.

A seguir é apresentada a numeração indicada em ambas as imagens:

1 – Serraria Souza Pinto, foi restaurada e transformada em um espaço de eventos e shows.

2- Rua Aarão Reis foi implantado o Terminal Intermodal de Ônibus Urbanos e um dos acessos ao metrô.

- 3 – Antigo dormitório e Galpão anexo à Estação, preservados e utilizados atualmente pela IPHAN e concessionária responsável pela operação do trem de cargas e passageiros.
- 4 – Acesso principal do Trem Metropolitano – Metrô.
- 5 – Área dos Jardins da Praça Rui Barbosa, fontes reformadas e vegetação replantada.
- 6 – Esplanada da Praça Rui Barbosa – reformada.
- 7 – Museu de Artes e Ofícios e as galerias anexas.
- 8 – Centro Cultural UFMG, após restauração.
- 9 – Instituto Eletroquímica – após restauração.
- 10 – 104 Centro de Cultura, restaurada e utilizada como espaço cultural.
- 11 – Casa do Conde de Santa Marinha – Edificação restaurada e abriga a Superintendência do IPHAN em Belo Horizonte.
- 12 – Rua Aarão Reis transformada em estacionamento de veículos longos, ônibus e caminhões.
- 13 – Edifício da Rede Mineira – restaurado onde funciona o museu e a sede da empresa.
- 14 – Edifício Chagas Dória.

Na FIG. 6.9 (B), pode-se observar que a Rua Aarão Reis, junto ao Viaduto Santa Tereza encontrava-se em obras, tal como o acesso ao metrô ao lado da Estação Central. O projeto do Boulevard ainda não havia sido implantado, apesar da sinalização horizontal, faixas de pedestres e o fechamento da Av. Santos Dumont entre os jardins, já terem sido executados.

A partir da análise comparativa das FIG.6.9 (A) e (B), podem-se observar a primeira etapa de implantação do projeto de Requalificação da Praça Rui Barbosa, as modificações no MAO e a reforma da Rua Aarão Reis. A valorização do pedestre para a área da praça foi de extrema importância, uma vez que o local é caracterizado como espaço de transição, sendo que o fechamento da Av. Santos Dumont, na área dos jardins, potencializou essa característica e promoveu a valorização da edificação da Estação Central.

A FIG. 6.10 compreende a comparação da evolução da Praça Rui Barbosa entre os anos de 1929, 1999 e 2006.



(A)



(B)



(C)

FIGURA 6.10 – Comparação da evolução da Praça Rui Barbosa

(A) – Área da praça em 1929.

(B) – Área da praça em 1999.

(C) – Área da praça em 2006.

Fonte: Elaborado pela autora com base no acervo digital da PBH.

Em uma análise restrita, a FIG. 6.10 demonstra a evolução urbana que ocorreu no local. Na FIG. 6.10 (A), de 1929 podem-se observar a Estação de trem Central do Brasil, Estação Oeste de Minas, a área da esplanada, Ribeirão Arrudas e os jardins, junto às margens do ribeirão. Na FIG. 6.10 (B) de 1999, nota-se a cobertura da plataforma do metrô, implantada entre as duas Estações. A área da Esplanada é composta de algumas árvores e um enorme pátio de

estacionamento. O traçado da área dos jardins sofreu alteração com a construção de uma via à sua frente, demolindo-se os caramanchões. O Ribeirão Arrudas foi canalizado. Já na FIG. 6.10 (C) podem-se observar a implantação do Museu de Artes e Ofícios e a construção da entrada principal do metrô. A área da Esplanada foi reformada, com a implantação dos jatos de água e postes de iluminação. A área dos jardins ainda não havia sido modificada.

A comparação das imagens na (FIG. 6.10) permite demonstrar a evolução da Praça Rui Barbosa nos três períodos. Essa evolução, apesar das modificações do uso do prédio da Estação Central, ocorreu com a preservação da área da praça. O projeto de requalificação possibilitou a retomada das atividades culturais no espaço com a promoção de cultura, além da valorização do pedestre e a liberação da área da esplanada.

Este exemplo demonstra que houve alteração no traçado urbano, porém ocorreu a preservação do valor histórico do espaço público como local de manifestações e a preservação das edificações existentes – estações férreas. A praça e suas edificações voltaram a fazer parte do contexto histórico da cidade.

As FIGURAS 6.11 a 6.13 a seguir apresentam a evolução da área da Praça Rui Barbosa e do seu entorno.

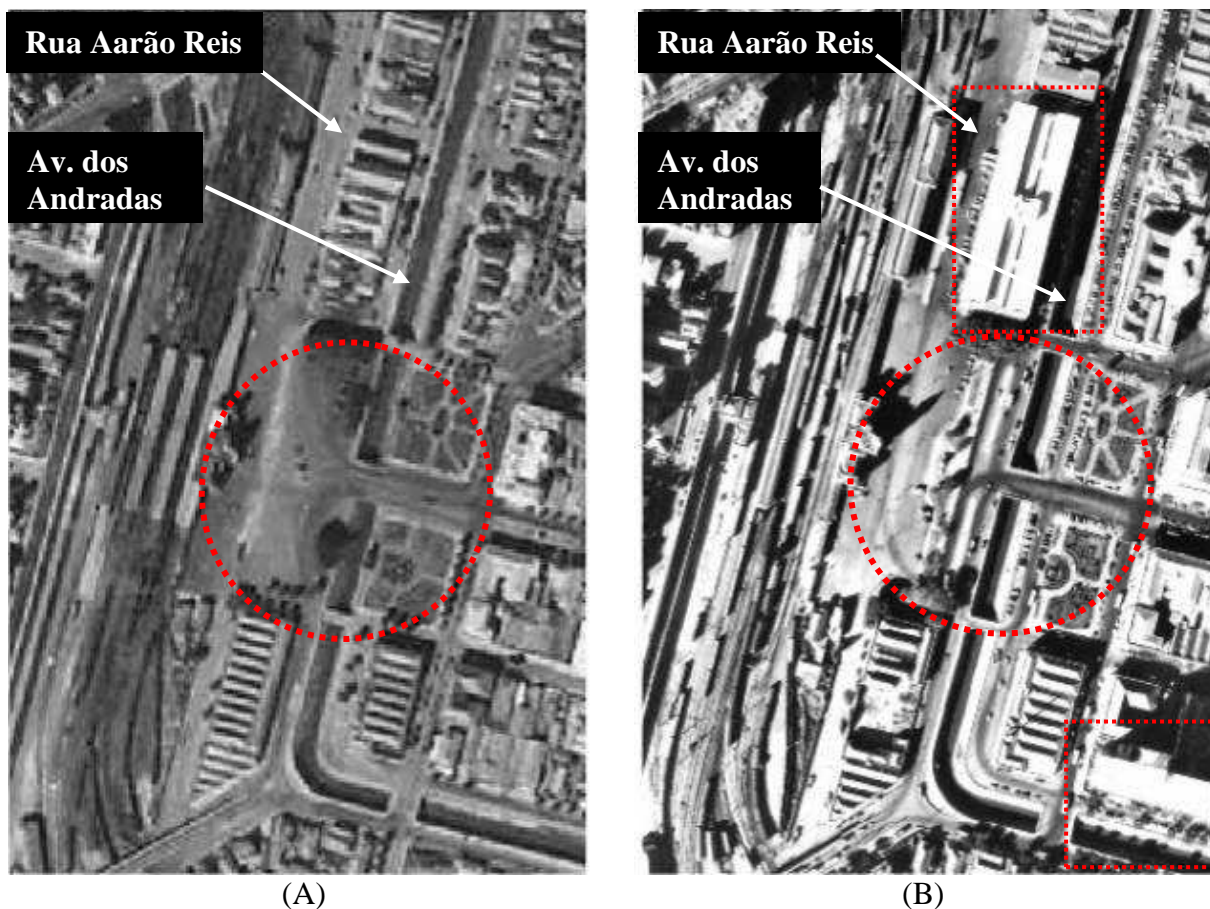


FIGURA 6.11 – Comparação de imagens aéreas da região da Praça Rui Barbosa.

(A) Fotografia aérea de 1953.

(B) B) Fotografia aérea de 1967.

Fonte: Elaborado pela autora com base no arquivo digital cedido pela Gerência de Planejamento e Monitoramento Ambiental/Secretaria Municipal de Meio Ambiente/Prefeitura de Belo Horizonte - GPLA/SMMA/PBH.

Na FIGURA 6.11 (A) e (B), apresentam a ocupação urbana em dois momentos – 1953 e 1967, respectivamente. Em uma análise comparativa das imagens observam-se as intervenções ocorridas na área da Praça Rui Barbosa (marcação em vermelho), como a área da esplanada - frente à Estação Central – houve uma intensa pavimentação. Já na área dos jardins ocorreu a abertura de uma via, diminuindo a dimensão da área de vegetação e demolição dos caramanchões. No entorno da praça ocorreu a verticalização, como, por exemplo, a construção do prédio da Escola de Engenharia e do Edifício Central, em frente do Antigo Dormitório.

De acordo com FIG.6.12 (C) e (D) podem-se observar a canalização do Ribeirão Arrudas, a implantação do metrô de Belo Horizonte e a utilização do espaço da Praça da Rui Barbosa

(marcação em vermelho) como área de estacionamento. A comparação entre as FIGURAS 6.12 (C) e (D) revelou que não houve modificações de ocupação do espaço entre os anos de 1989 a 1999.

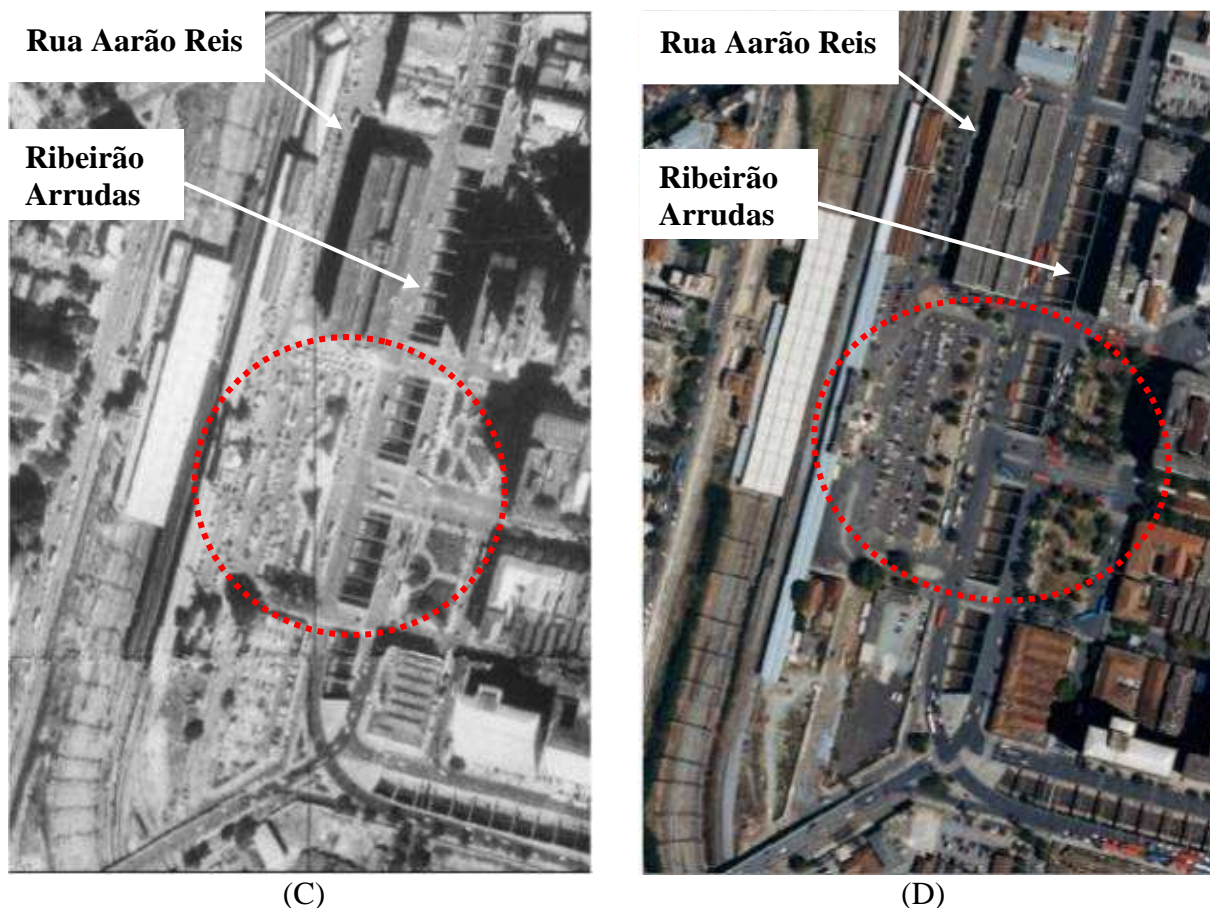


FIGURA 6.12 - Comparação de imagens aéreas da região da Praça da Rui Barbosa.

C)- Fotografia aérea de 1989.

D) Fotografia aérea de 1999.

Fonte: Base de dados – Gerência de Planejamento e Monitoramento Ambiental/Secretaria Municipal de Meio Ambiente/Prefeitura de Belo Horizonte - GPLA/SMMMA/PBH.

Nas imagens posteriores, FIGURAS 6.13 (E) e (F) podem-se acompanhar as transformações ocorridas na área da Praça Rui Barbosa devido ao projeto de requalificação, durante os anos de 2007 e 2008. A área da praça foi reconstituída e apesar da área da esplanada continuar pavimentada, agora é utilizada somente por pedestres e como local de eventos.

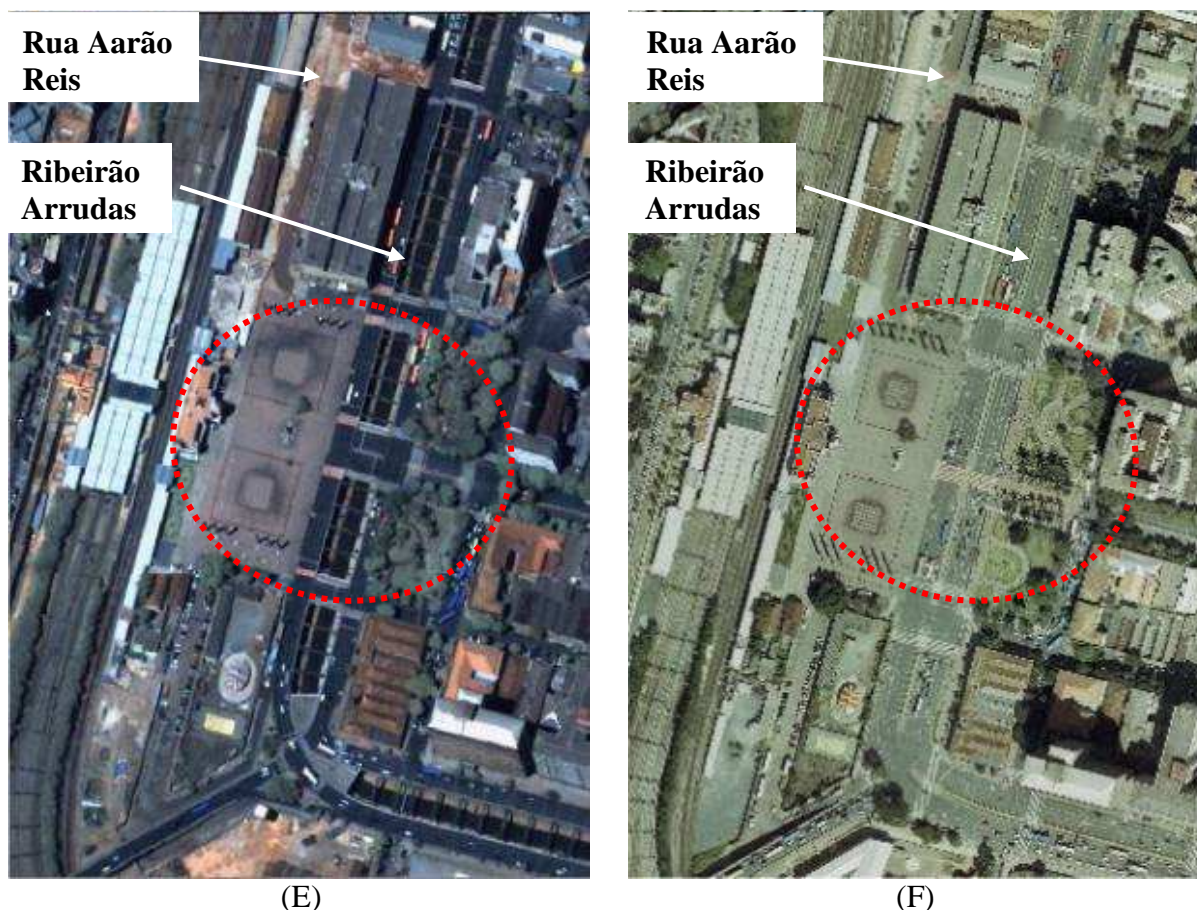


FIGURA 6.13 - Comparação de imagens aéreas da região da Praça da Estação.

(E)- Fotografia aérea de 2007.

(F) Fotografia aérea de 2008.

Fonte: Base de dados – Gerência de Planejamento e Monitoramento Ambiental/Secretaria Municipal de Meio Ambiente/Prefeitura de Belo Horizonte - GPLA/SMMA/PBH.

Na FIG. 6.13 (E), pode-se observar as primeiras intervenções próximas aos prédios da Estação Central e Oeste de Minas, devido a implantação do MAO. Nesse momento, a Rua Aarão Reis junto ao Viaduto do Santa Tereza estava em reformas para a implantação do terminal de integração. O acesso subterrâneo ao metrô, próximo ao Dormitório, também estava obras. Já na FIG. 6.13 (F) observam-se a finalização das intervenções, o capeamento do Ribeirão Arrudas, a ampliação da Av. dos Andradas e parte da Av. do Contorno e o fechamento da Av. Santos Dumont, na área dos jardins.

A partir da análise da evolução da região central, na área da Praça Rui Barbosa, pôde-se constatar que o planejamento de ações integradas contribuiu a preservação das edificações e dos espaços históricos. As tecnologias construtivas, a legislação vigente, a valorização do pedestre e a participação do setor público foram os promotores do resultado obtido. A preservação das atividades existentes no espaço, como o comércio popular no Edifício

Central, lanchonetes e bares que atendem aos usuários do transporte coletivo, dentre outras, contribuiu para manter a vitalidade do espaço.

Outras características importantes a serem consideradas, na comparação das imagens, são a preservação do espaço urbano, das edificações, das visadas e a volumetria do entorno. As estações, o Dormitório, o 104 Centro Cultural e a área da praça, apresentadas nas imagens, acompanharam o desenvolvimento da área central da cidade e estão preservados até os dias atuais. Esse fator contribui para a retomada da memória e história da cidade, uma vez que o local configurou a formação inicial da capital sendo palco de grandes acontecimentos.

Por se tratar de um espaço localizado na área central da cidade de Belo Horizonte – região do hipercentro – alguns problemas ainda permaneceram após a intervenção. O fator mais marcante, detectado durante a aplicação das ferramentas, foi a mobilidade urbana, pois se trata de um local predominantemente de passagem, onde os usuários do metrô e transporte coletivo circulam no local diariamente. Contraposto a isso, a Av. dos Andradas é uma importante via de ligação, com grande fluxo de veículos nos horários de pico, intensificado pelo transporte público, tendo muitas linhas paradas na avenida e na Rua Aarão Reis. O veículo privado também contribui para a degradação da mobilidade urbana, sendo que de acordo com dados do IBGE⁸, em 2009, Belo Horizonte apresentava uma média de um veículo para cada 2,13 habitantes.

Baseado nesse contexto elaborou-se um mapa de fluxo (FIG. 6.14) a partir do levantamento no local.

⁸ Fonte: <http://www.ibge.gov.br/home/censu2009/noticias/2703002pnsb.shtm>

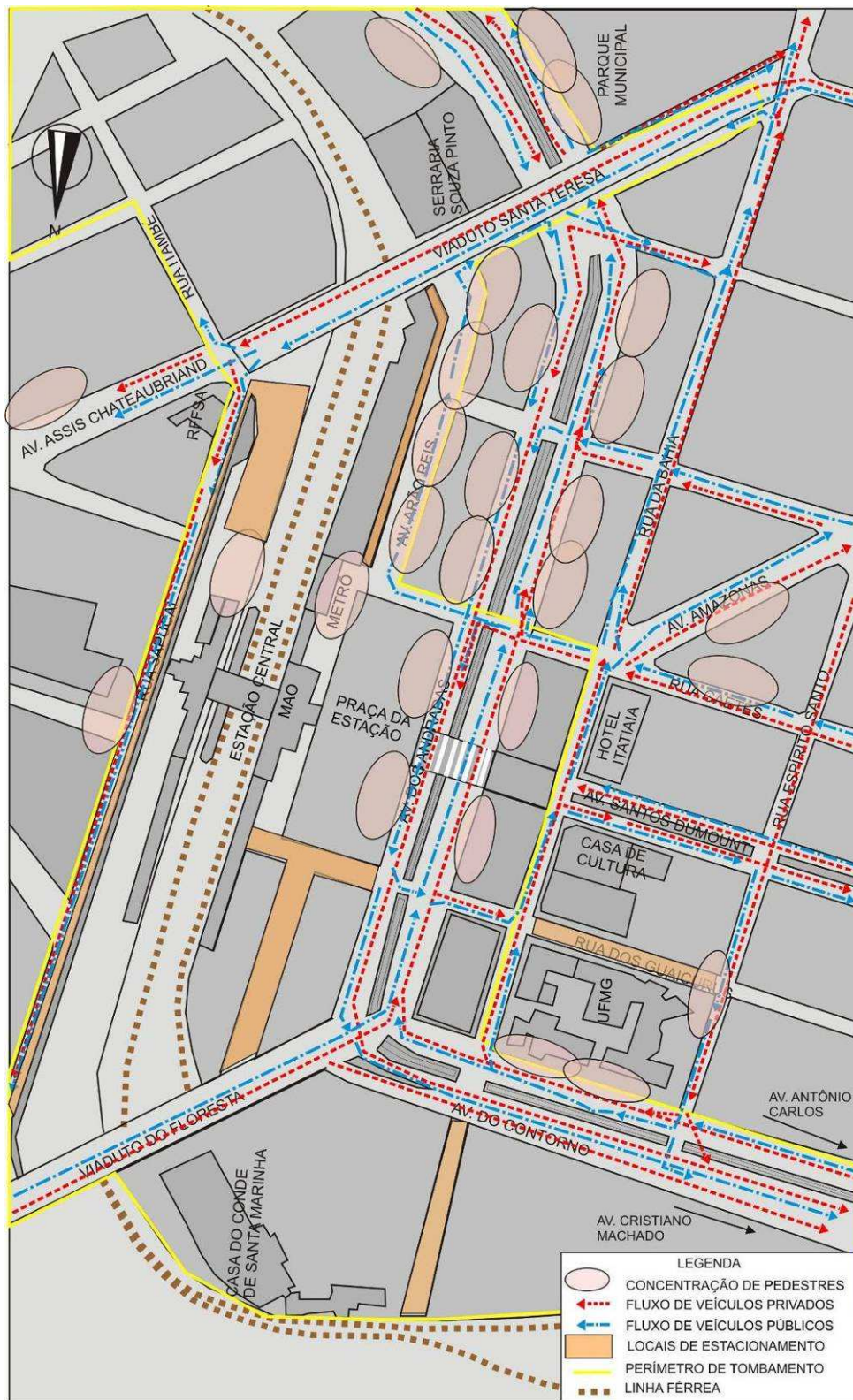


FIGURA 6.14 Mapa de análise dos fluxos na região da Praça Rui Barbosa, 2010

Fonte: Elaborado pela autora com base no arquivo digital cedido pelo Prof. Gustavo Ferreira Simões – DETG/UFMG.

A FIG. 6.14, apresenta o mapa de fluxos da região da Praça Rui Barbosa, a fim de se identificarem as problemáticas. As áreas definidas como locais de concentração de pedestres representam as paradas de ônibus, onde a concentração desse equipamento na Av. dos Andradas e na Rua Aarão Reis contribui para o congestionamento de veículos pesados (ônibus) nos horários de pico. A indicação do fluxo de veículos privados, desenhado em linha tracejada em vermelho, e de veículos públicos, em azul, demonstra que a circulação dos mesmos ocorre em praticamente todas as ruas do entorno da praça, resultando em um grande número de cruzamentos e paradas, dificultando a fluidez do trânsito. A dimensão das vias é outro fator a ser observado; com exceção da Av. dos Andradas e da Av. do Contorno, as demais são de duas a três faixas sendo insuficientes para comportar o número de veículos no horário de grande movimento.

Ainda na FIG. 6.14, é possível visualizar a indicação dos locais principais de estacionamento público, os quais são considerados insuficientes para o número de veículos que utilizam os serviços da região. Há estacionamentos privados que, apesar de serem uma alternativa, não foram considerados no levantamento.

A elaboração da FIG. 6.14, a partir do levantamento *in loco*, permitiu diagnosticar a situação do fluxo após a intervenção na área. De acordo com as análises, pode-se constatar que ações para minimizar os problemas relacionados à circulação dos veículos devem ser estudadas, uma vez esses problemas interferem diretamente na mobilidade urbana, item classificado como importante em uma das diretrizes do projeto de requalificação. Dessa forma, as modificações no entorno da praça para a melhoria do fluxo de pessoas, como o alargamento das calçadas, a construção de rampas e a organização do mobiliário urbano, diminuem seu valor diante do aglomerado de carros e ônibus transitando ao redor do espaço, o que provoca sua degradação.

Outros fatores a serem considerados são a existência de edificações históricas no espaço (FIG. 6.14) e o grande fluxo de veículos, ambos dentro do perímetro de tombamento. Esses fatores devem ser considerados na avaliação do sistema viário, uma vez que a movimentação intensa interfere diretamente na conservação da estrutura das edificações históricas, além do impacto ambiental para o local.

No entanto, entende-se que as ações implantadas até agora não se findam nesse momento, sendo a avaliação do sistema de transporte e sua integração – transporte urbano e metrô – uma

tendência da atualidade. A partir da otimização do sistema de transporte urbano e da melhoria dos serviços, a diminuição dos veículos particulares poderá ser uma consequência, contribuindo para a melhoria da qualidade ambiental na Praça Rui Barbosa, bem como em outros espaços da cidade.

6.2.1 Comparação Fotográfica

A comparação fotográfica apresentada a seguir compreende a ferramenta utilizada no Estudo de Caso, a fim de se avaliar a pós-ocupação do espaço depois das intervenções. Ela representa as fotografias das edificações do conjunto urbano da Praça Rui Barbosa e do entorno. A ferramenta foi desenvolvida através do levantamento de fotografias antigas da década de 1940 e 1950 e do registro fotográfico atual, nos anos de 2009 e 2010.

Dentre as fotografias antigas, algumas pertencem ao acervo digital do APCBH e algumas foram digitalizadas a partir da pesquisa de IAB (1981); ambas foram comparadas com sua versão atual de forma a permitir a análise dos resultados. Na FIG. 6.15, é possível comparar a Praça Rui Barbosa e constatar as modificações ocorridas nas décadas de 1980 e 2010.

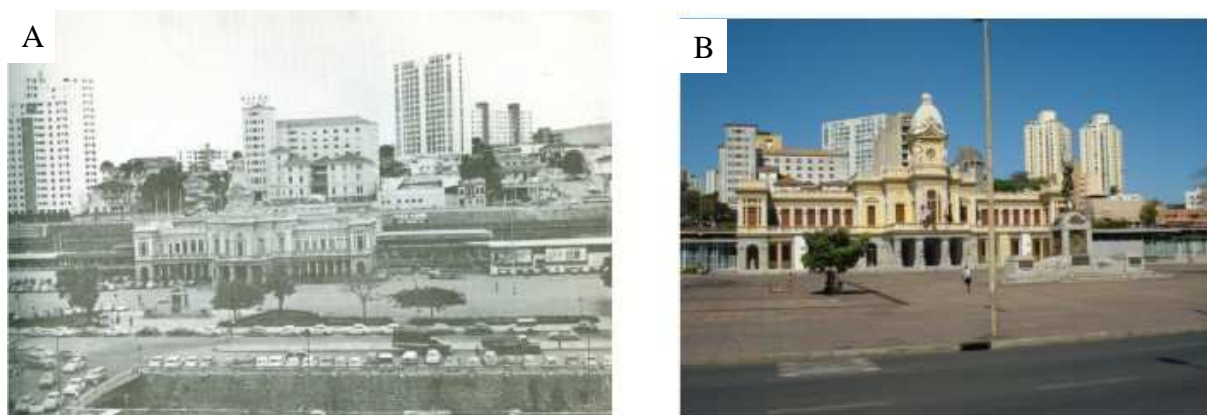


FIGURA 6.15 – Vista parcial da Praça Rui Barbosa.

(A) – Fonte: IAB, 1981 . (B) - Fonte: acervo particular, 2010.

Na FIG. 6.15 (A) é possível constatar que a esplanada era utilizada como estacionamento e o Ribeirão Arrudas canalizado, porém em canal aberto. Na FIG. 6.15 (B) podem-se observar a reforma da esplanada e o capeamento do ribeirão arrudas. Apesar das intervenções, o prédio da Estação se manteve preservado com a volumetria original, mesmo depois da implantação do MAO, o que não interferiu na volumetria da edificação.

A FIG. 6.16 apresenta a comparação da lateral da Praça Rui Barbosa e a preservação das edificações do entorno.



FIGURA 6.16 – Vista Lateral da área da esplanada na Praça Rui Barbosa.

(A) - Edificação ao fundo - casa do servidor da RFFSA. Fonte: IAB, 1981, p.66.

(B) - Lateral da área da esplanada com jardim do MAO, ao fundo a casa preservada. Fonte: acervo particular da autora. 2010

Na FIG. 6.16, é possível observar as modificações ocorridas na área da esplanada, com as torres de iluminação e o novo piso, sendo que a implantação do MAO promoveu a construção do jardim, em substituição do estacionamento existente. A edificação de domínio da RFFSA também foi preservada.

Na FIG. 6.17 é feita a comparação da Praça Rui Barbosa com vista para a área da esplanada e os jardins ao fundo.



FIGURA 6.17 – Área da esplanada e jardins ao fundo.

(A) - Praça Rui Barbosa. Fonte: APCBH, 1946.

(B) - Praça Rui Barbosa. Fonte: acervo particular. 2010

Na FIG. 6.17, comprovam-se a modificação do espaço da praça a partir das intervenções e a preservação do monumento à Terra Mineira. A evolução da ocupação urbana no entorno da praça é evidenciada na comparação da FIG. 6.17 (A) em relação a FIG. 6.17 (B) através da construção do Hotel Itatiaia e outros prédios ao fundo.

A FIG. 6.18 apresenta a fonte existente na área dos jardins com as esculturas em mármore.

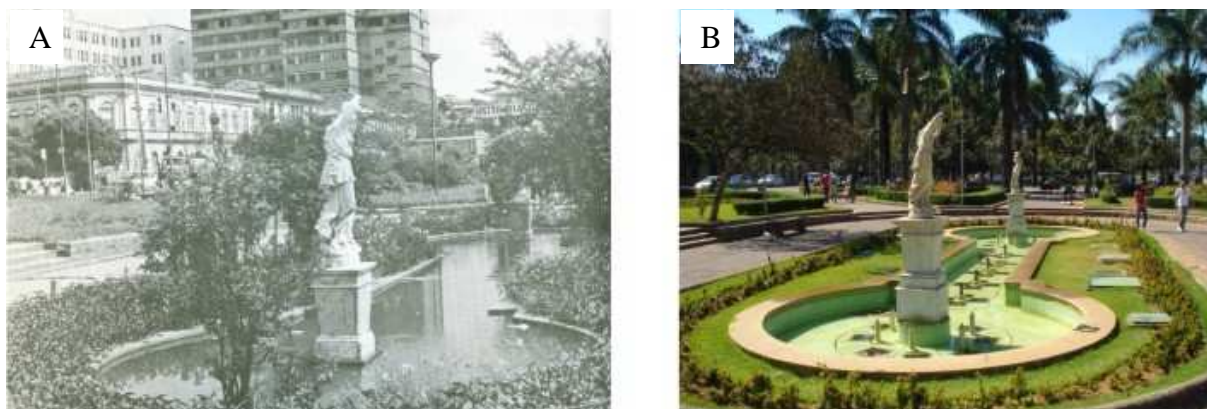


FIGURA 6.18 – Fonte reativada na área dos jardins com as esculturas em mármore.

(A) - Hermas no lago da praça. Fonte: IAB, 1981, p. 114.

(B) – Jardins e fonte reativados. Fonte: acervo particular. 2010

Na FIG. 6.18 observa-se que as esculturas e o piso – tijolo maciço – foram restaurados. Através da comparação podem-se comprovar a preservação do espaço e a melhoria a qualidade ambiental.

A FIG 6.19 apresenta a edificação do antigo Dormitório, prédio anexo à Estação Central.

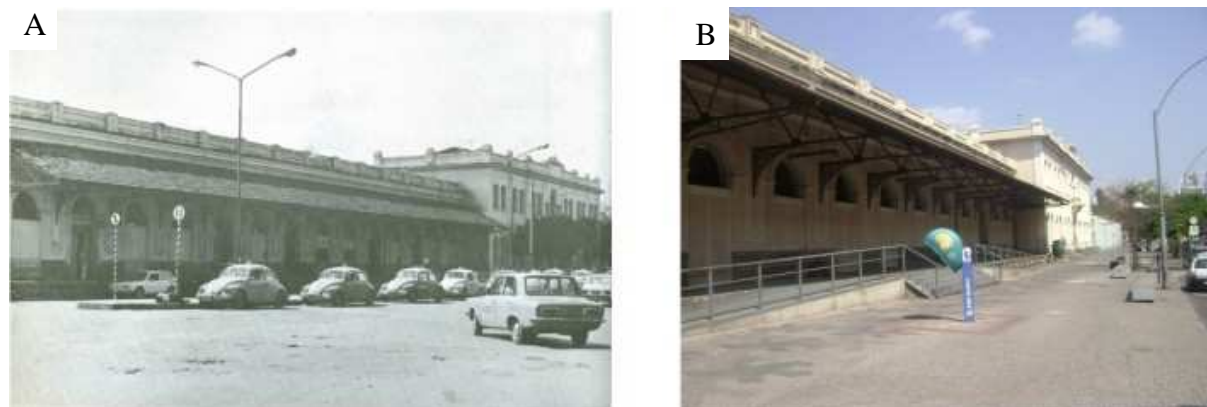


FIGURA 6.19 – Prédio do antigo Dormitório.

(A) - Dormitório anexo à Estação Central. Fonte: IAB, 1981, p.58

(B) Dormitório anexo a Estação Central. Fonte: acervo particular da autora. 2010.

A FIG. 6.19 comprova a preservação da edificação anexa à Estação Central o antigo dormitório e do Galpão. Adaptações para acesso com rampas e escadas foram adicionados à edificação. No prédio do Galpão anexo funcionam a secretaria do IPHAN e a bilheteria e embarque e desembarque do trem de cargas e passageiros da linha Belo Horizonte -Vitória.

A FIG. 6.20 a 6.23 representam as edificações pertencentes ao conjunto urbano da Praça Rui Barbosa e comprovam a preservação das mesmas. São edificações construídas na década de 1910 e 1920 e representam o período da formação do núcleo inicial da capital.

A FIG. 6.20 apresenta a Serraria Souza Pinto que funciona atualmente como espaço para realização de eventos, feiras, show, exposições e festas.

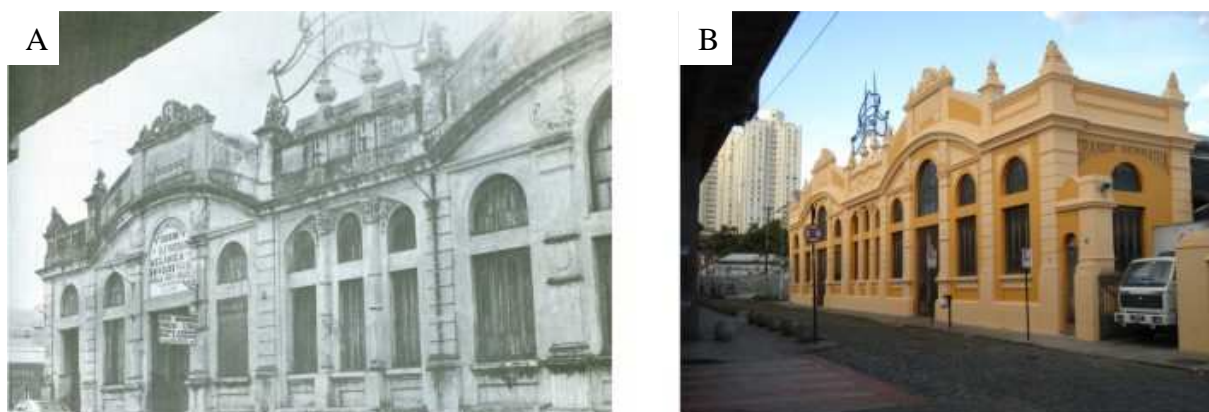


FIGURA 6.20 – Serraria Souza Pinto.

(A) - Antiga Serraria Souza Pinto e utilizada como estacionamento. Fonte: IAB, 1981, p.83.

(B) - Serraria Souza Pinto. Fonte: acervo particular. 2010

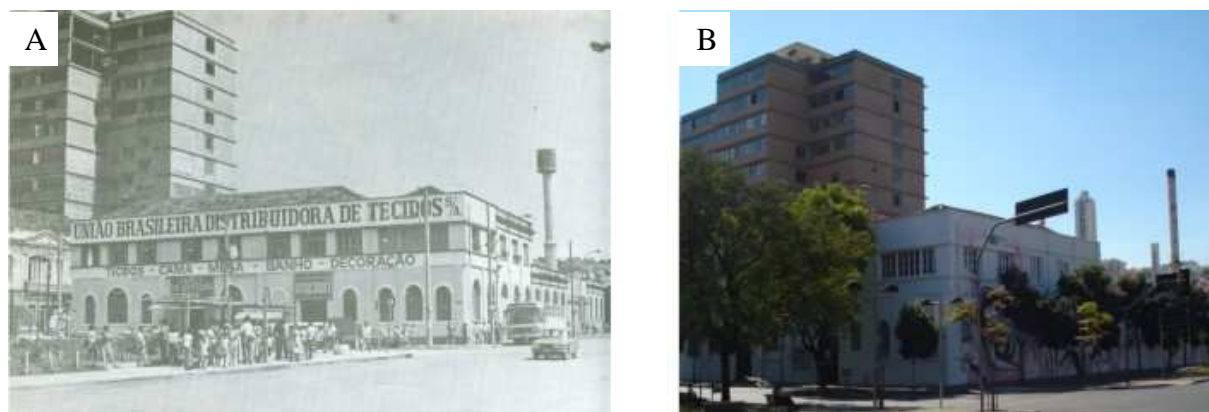


FIGURA 6.21 – Prédio 104 Centro de Cultura.

(A) - Prédio da União Brasileira Distribuidora de Tecidos. Fonte: IAB, 1981, p. 108.

(B) - 104 Centro de Cultura. Fonte: acervo particular. 2010

A FIG. 6.21 apresenta o prédio da fábrica de Tecidos 104 e atualmente funciona o 104 Centro de Cultura.



FIGURA 6.22 – Edificação Rua da Bahia com av. Santos Dumont.

(A) - Instituto da Eletrotécnica da EEUFMG. Fonte: IAB, 1981, p.79.

(B) - Centro Cultural UFMG. Fonte: acervo particular. 2010



FIGURA 6.23 – Instituto de Química.

(A) - Instituto de Química da EEUFMG. Fonte: IAB, 1981, p.77.

(B) - Instituto de Química UFMG. Fonte: acervo particular da autora. 2010

A FIG. 6.24 compreende na comparação dos dois períodos do viaduto Santa Tereza. Na imagem B é possível observar o crescimento vertical da área central da cidade



FIGURA 6.24- Vista Parcial Viaduto Santa Tereza

(A) - Vista do Viaduto Santa Tereza – recém construído. Fonte: IAB, 1980.

(B) - Viaduto Santa Tereza. Fonte: acervo particular. 2010

A FIG. 6.25 comprova a preservação da Rua Sapucaí, com sua balaustrada e iluminação restauradas. Essa rua é importante para a preservação da praça e seu conjunto por estar em uma cota altimétrica mais elevada, sendo possível visualizar todo o conjunto. A sua ligação com a praça é feita através de um túnel, restaurado recentemente.



FIGURA 6.25 – Rua Sapucaí

(A) - Balaustrada e postes Rua Sapucaí. Fonte: IAB, 1981, p.119 .

(B) - Rua Sapucaí. Fonte: acervo particular da autora. 2010

De uma forma geral, as comparações fotográficas demonstram o estado de conservação atual das edificações preservadas e a pós ocupação da Praça Rui Barbosa com a implantação do projeto de requalificação. Todo o conjunto, a praça, os jardins, os prédios foram revitalizados e são utilizados para a promoção da cultura e atividades de lazer. Através deste Estudo de Caso pode-se constatar que a gestão de projetos em área urbana através da integração das atividades de preservação, projeto de requalificação e o desenvolvimento de atividades atrativas para a população promoveu a revitalização do espaço, a revalorização da história e da cultura do local, bem como a reinserção da população no mesmo.

Na FIG. 6.26 apresenta o período de início do crescimento vertical da área central da cidade.



FIGURA 6.26 – Vista Parcial da Praça Rui Barbosa, 1946.

Fonte: modificado pela autora com base no acervo digital do APCBH.

A FIG. 6.26 apresenta a área da praça em 1946, com a Estação Central e Oeste de Minas operando apenas com o trem de cargas e passageiros. A Praça Rui Barbosa era configurada pelo espaço vazio à sua frente e os jardins do outro lado. Nesse momento, o canal do Ribeirão Arrudas margeava a área dos jardins. No entorno da praça, a volumetria predominante era de dois pavimentos, mas se observa o início da verticalização da área central.

A FIG. 6.27 apresenta o período após a implantação do projeto de requalificação da área da Praça Rui Barbosa e entorno.



FIGURA 6.27 – Vista parcial da Praça Rui Barbosa, 2009.

Fonte: www.fotosbelohorizonte.com.br.

Na FIG. 6.27, a Praça passou pelo processo de requalificação, com a reforma da área da esplanada e reconstrução dos jardins. Junto à Estação Central e Oeste de Minas foi instalado o

MAO e a estação do metrô. Ao seu entorno a ocupação verticalizada é característica marcante na região.

Com o caráter popular a Praça Rui Barbosa foi renovada e, atualmente, abriga atividades de grande porte, como shows, espetáculos e atividades cotidianas. As edificações preservadas ao seu entorno incrementam a programação cultural da cidade com a realização de eventos para os mais variados tipos de público.

7 CONCLUSÃO

Estudar o patrimônio histórico e definir a melhor maneira de preservá-lo é o desafio dos grandes projetos, uma vez que só restaurar uma edificação não promove a sustentabilidade das ações de preservação. Entender o significado de monumento histórico e como se deu o processo de planejamento urbano torna-se necessário por possibilitar a compreensão da dinâmica da cidade com seus componentes e sua origem.

A gestão de projetos em área urbana é uma ferramenta atual, utilizada nos grandes projetos de intervenções de forma a promover a integração dos setores, dos agentes e das informações, conciliando a preservação do patrimônio histórico, o desenvolvimento do planejamento urbano e as necessidades da sociedade junto à legislação e aos instrumentos de gestão. Definir as intervenções físicas na cidade, requalificar os espaços esquecidos e restaurar as edificações históricas são ações pontuais, que muitas vezes foram executadas de forma isolada, sem considerar os fatores que definiram tal ocupação ou usos existentes.

A cidade é dinâmica e sua organização muda constantemente, seja pelo crescimento populacional, seja pela abertura de uma nova via, pela construção de um novo empreendimento, ou até mesmo pela reabilitação de edifícios antigos. É nesse sentido que se escolheu um estudo de caso para analisar e avaliar as intervenções no espaço urbano, as formas de preservação e a pós-ocupação do espaço. A identificação do processo de gestão em área urbana existente no processo de requalificação do espaço foi importante por revelar um exemplo ou até mesmo um modelo a ser seguido nos demais casos.

Ao estudar a cidade de Belo Horizonte, pôde-se constatar que a manifestação popular interferiu diretamente na forma de planejamento e nas ações realizadas em relação ao patrimônio histórico da capital. A população enxerga a cidade e se sente pertencente a ela, bem como contempla os espaços urbanos com os prédios da sua época. Mas isso não é suficiente para promover a revitalização dos espaços esquecidos e degradados. O poder público, com os governantes e profissionais envolvidos em todo o processo, desde o tombamento até a elaboração da legislação e dos projetos de requalificação, é responsável pela definição das ações a serem implantadas para suprir os anseios da população e adequação à realidade local.

O Estudo de Caso da Praça da Estação é um exemplo de preservação do patrimônio histórico na área urbana que contribuiu para o desenvolvimento de atividades culturais e a conservação do caráter popular do local. Ao se realizarem as entrevistas e questionários junto à população foi possível observar que a Praça é referência para muitos, seja como espaço de lazer, de serviços ou espaço de contemplação. O local, após as intervenções, continuou com seu caráter original, de manifestações, área de estar, local de passagem e com a retomada do seu valor histórico.

Outros fatores que contribuíram para a implantação do projeto de requalificação da Praça Rui Barbosa também foram importantes no contexto da cidade. A definição de uma legislação, como de preservação do espaço da praça – o tombamento, a criação de leis municipais que regulamentaram os instrumentos de gestão urbana, do Estatuto da Cidade – como a transferência do direito de construir, por exemplo, e a definição da lei de uso e ocupação do solo para a área, com gabaritos adequados permitindo a preservação da volumetria do espaço também contribuíram de forma significativa no resultado atual.

Na análise da pós-ocupação do estudo de caso, os resultados permitem afirmar que a Praça Rui Barbosa, com as edificações e os jardins, é utilizada pela população, sendo caracterizada predominantemente como local de passagem. As edificações preservadas no entorno e a área da esplanada são espaços existentes de uso público. O comércio popular próximo à estação do metrô e o terminal de ônibus na Rua Aarão Reis foram mantidos, preservando-se as características de uso do local. Esses fatores comprovam que as intervenções ocorridas no espaço respondem efetivamente aos anseios e a realidade do local.

Um aspecto que se constatou durante a avaliação da pós-ocupação é a violência, que ainda é citada por alguns usuários. Esse fator é uma característica intrínseca do lugar, sendo que, nas décadas passadas, a Praça da Estação era alvo de violência e marginalidade, com espaços sujos e local de moradores de rua, pois não funcionava como praça, e sim como estacionamento. Ao retomar as atividades de praça, com movimentação de pessoas e policiamento, o espaço começou a perder essa característica negativa, mas alguns usuários ainda se sentem inseguros devido ao estigma dos anos anteriores.

Na análise dos questionários respondidos pelos profissionais, pode-se constatar que as intervenções realizadas na praça são apenas o início do processo de melhoria da qualidade de vida na cidade. Isso porque o grande fluxo de veículos existentes na área e o capeamento do

Ribeirão Arrudas foram fatores considerados negativos em quase todas as entrevistas. Através disso, pôde-se constatar que o resultado atual é de melhoria do espaço urbano com a adequação à realidade local. Não restam dúvidas que, sem o envolvimento dos profissionais e a participação direta no processo de planejamento, o resultado não seria o mesmo.

Ao se fazer a comparação das imagens aéreas da região central, constatou-se a preservação dos prédios principais e do traçado urbano original, sendo que, apesar das intervenções físicas para a melhoria do fluxo, não houve interferência na volumetria do conjunto. A ocupação urbana também pode ser observada, mas, devido à legislação vigente, o perímetro de tombamento foi preservado. A preservação do espaço começou na década de 1980 através das manifestações populares de defesa da praça e da definição de diretrizes de preservação. Apesar das intervenções ocorridas serem consideradas positivas para a população, de uma forma geral, a mobilidade urbana ainda é considerada precária. A melhoria do transporte público e a redução de veículos na área central da cidade são ações que devem ser consideradas.

Ao avaliar a comparação fotográfica das edificações preservadas constata-se que todas as edificações do conjunto urbano da Praça Rui Barbosa foram restauradas e reabilitadas com atividades de promoção a cultura e lazer, o que pode promover a sustentabilidade das ações e a reinserção da população no espaço.

Analisar a forma da gestão de projetos em área urbana do Estudo de Caso permitiu constatar que a revitalização da Praça Rui Barbosa foi efetiva, uma vez que a potencialidade do local foi resgatada com a valorização do caráter histórico, a melhoria do espaço construído e a adequação do espaço aos usos atuais. A promoção de atividades relacionadas com a cultura e lazer permitem a reinserção da população, com a permanência do caráter popular existente no local. Esse fator é extremamente importante por não caracterizar as ações de *gentrificação* ocorridas nos processos de requalificações implantados anteriormente em outras cidades. As características do local foram preservadas e o espaço é utilizado pela população, além das atividades inseridas nas edificações preservadas, o que ampliou a potencialidade do local, sendo um espaço de lazer e de promoção da cultura na cidade.

Atualmente, a Praça Rui Barbosa, com as edificações do conjunto urbano, é um espaço por excelência apto a receber um grande número de pessoas, com localização privilegiada dentro do perímetro da Av. do Contorno, além de conciliar atividades de lazer e promoção da

cultura. O conjunto urbano cumpre seu papel quanto à preservação da história e memória, reunindo exemplares de edificações de vários períodos da história da cidade, destacando-se sobretudo, os que foram implantados no período inicial e cuja preservação atende aos conceitos atuais e promove a diversificação de usos.

8 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

104 Centro de Cultura. **(Histórico do Prédio)** Disponível em:<<http://www.centoequatro.org/o-predio>>. Acesso em 10.05.2010.

ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR 9050**. Norma Brasileira de Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. 2004. Disponível em:<<http://www.mpdft.gov.br/sicorde/NBR9050-31052004.pdf>>. Acesso em 25.01.2011.

ACIOLY, Claudio. **Densidade urbana: um instrumento de planejamento e gestão urbana**. Claudio Acioly e Fobes Davidson; (tradução Claudio Acioly) – RJ. Mauad. 1998.

AF&T Associados. **Plataformas transformam-se em galerias para exposições**. Museu, Belo Horizonte. Revista Projeto Design - Edição 315. Maio de 2006. Disponível em: <<http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/afampt-associados-museu-belo-08-06-2006.html>> Acesso em 09.09.2010.

AMARAL, Marcelo Cintra. **Centro Vivo – Caminhos da Cidade**. Programa de Prioridade ao Pedestre. BHTRANS. Prefeitura de Belo Horizonte – PBH. 2006.

AMORIM, Ivana Costa. **Patrimônio histórico: história, cultura e valores**. Viçosa – MG. Monografia do Curso de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de Viçosa. Agosto, 2006.

APM. Arquivo Público Mineiro. **(Acervo Fotográfico sob a guarda do APM.)** Disponível em:<http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/fotografico_docs/search.php?query=&andor=AND¬acao=&data=&tipo=0&fundo_colecao=0&serie=0&subserie=0&autor=0&local=0&cor=0&ordenar=10&asc_desc=20&submit=Executar+pesquisa&action=results&id_REQUEST=11e369ad9c7bb635fd2df8249c0cf580>. Acesso em 10.05.2010

ARANTES, Otília B. Fiori. **Urbanismo em Fim de Linha e Outros Estudos sobre o Colapso da Modernização Arquitetônica**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1998.

BARRETO, Abílio. **Belo Horizonte: memória histórica e descritiva – história antiga e média** – Belo Horizonte. Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais. 1996.

BELO HORIZONTE (MG). **Centro Vivo - Programa de Requalificação da Área Central de Belo Horizonte** – MG. Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, 2005. Disponível em <<http://www.pbh.gov.br/centrovivo>> acesso em 12.04.2010.

BELO HORIZONTE (MG). **Decreto n.º 13.960 de 04 de maio de 2010**, (DOM, Ano XVI - Edição N.: 3577, publicado em 05.05.2010.) que revoga o Decreto de proibição do uso e determina o licenciamento de eventos a serem realizados na Praça Rui Barbosa.

BELO HORIZONTE (MG). **Decreto n.º 13.961 de 04 de maio de 2010** (DOM, Ano XVI - Edição N.: 3577, publicado em 05.05.2010), que determina os valores a serem pagos para a utilização da Praça Rui Barbosa.

BELO HORIZONTE (MG). **Decreto nº 13.863, de 29 de janeiro de 2010** (DOM, Ano XVI - Edição N.: 3516, publicado em 30.12.2010), institui-se uma Comissão Especial de Regulamentação de Eventos na Praça da Estação.

BELO HORIZONTE (MG). **Decreto nº 13.798, de 09 de dezembro de 2009**, publicado no DOM, Ano XV - Edição N.: 3481, em 10.12.2009), em que proíbe a realização de eventos no local.

BELO HORIZONTE (MG). **Plano de reabilitação do hipercentro de Belo Horizonte**. Belo Horizonte: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, 2007.

BELO HORIZONTE (MG). Prefeitura Municipal. **BH Centro: concurso nacional para reestruturação do centro de Belo Horizonte**. Belo Horizonte: 1989.

BESSA, Altamiro Mol. **Preservação do patrimônio cultural: nossas casas e cidades, uma herança para o futuro**. Belo Horizonte: CREA-MG, 2004.

BG&L, Arq. Associados. **Projeto de Reabilitação da Praça Rui Barbosa**. Belo Horizonte, 2003. Disponível no arquivo da Secretaria de Cultura de Belo Horizonte/PBH.

BOTLER, Milton e ROLNIK, Raquel. **Por uma Política de Reabilitação de Centros Urbanos**. Revista ÓCULUM – FAUPUC, 2004.

BRANDI, Cesare. **Teoria da Restauração**. São Paulo, Ateliê Editorial, 1ª edição, 2004.

BRASIL. **Constituição 1988**. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/sf/legislacao/const/>>. Acesso em 15.08.2009.

BRASIL. **Decreto-lei nº 25**, de 30 de novembro de 1937. Organiza a Proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=284>>. Acesso em 27.05.2009.

BRASIL. **Lei nº 8.313 de 23 de dezembro de 1991**. Restabelece princípios da Lei nº 7.505, de 2 de julho de 1986, institui o Programa Nacional de Apoio à Cultura (Pronac) e dá outras providências. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8313cons.htm>. Acesso em 24.02.2010.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política Urbana e dá outras providências. Cartilha Estatuto da Cidade – o jogo tem novas regras. Otílie Macedo Pinheiro. 2001.

BRUAND, Yves. **Arquitetura contemporânea no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 1981.

BUGS, Geisa. **Modelos de Gestão de Projetos Urbanos**. Revista Iberoamericana de Urbanismo -RIURB. 2007.

CALCINI, Nestor Garcia. **O Patrimônio Cultural e a Construção Imaginária do Nacional**. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico, n.23, p 90-111, 1994. Disponível em: < <http://revista.iphan.gov.br/>>. Acesso em 19.02.2010.

CARTA DE VENEZA. II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos ICOMOS – Conselho Internacional de Monumentos e Sítios Escritório. Maio de 1964. Disponível em: < <http://portal.iphan.gov.br/>>. Acesso em 25.04.2009.

CASTRO Maria Ângela Reis de (org.). **Guia de Bens Tombados de Belo Horizonte**. Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. Belo Horizonte, 2006

CASTRO, Sônia Rabelo de. **O Estado na preservação de bens culturais: o tombamento**. Rio de Janeiro: Renovar, 1991.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio histórico**. São Paulo, Estação Liberdade: UNESP, 2006.

COSTA, Heloísa Soares de Moura. **Habitação de produção do espaço em Belo Horizonte**. . In: MONTE-MOR, Roberto Luís de Melo (Coord.) Belo Horizonte: Espaços e tempos em construção. Belo Horizonte: CEDEPLAR/PBH, 1994.

Estações Ferroviárias do Brasil. **(E. F. Oeste de Minas (1920-1931) Rede Mineira de Viação (1931 -1965) V. F. Centro-Oeste (1965-1975) RFFSA (1975-1996)** Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_garcas/bhorizonte-rmv.htm>. Acesso em 10.02.2010.

IAB.Institutos dos Arquitetos do Brasil. Encontro pela Revitalização da Praça da Estação, 1. Belo Horizonte. **Belo Horizonte ontem, hoje, amanhã, Praça da Estação: origem e destino**. Belo Horizonte: IAB, 1981.

IEPHA. **Conjunto Paisagístico e Arquitetônico da Praça Rui Barbosa (Praça da Estação) - processo de avaliação para tombamento**. Belo Horizonte: Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1985.

IEPHA/ MG. **Diretrizes para a proteção do patrimônio cultural**. Revisão por Ana Maria Pinheiro. Belo Horizonte, 1997.

IEPHA-MG. Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais.**(Bens Protegidos – Praça da Estação.)** Disponível em: < http://www.iepha.mg.gov.br/bens-protegidos/index.php?option=com_controlebens&view=informacao&bemid=445> Acesso em 07.09.2009.

IPLANRIO. RIO DE JANEIRO (RJ). **Como recuperar, reformar ou construir seu imóvel no Corredor Cultural**. Rio Janeiro: Prefeitura, 1985.

LAROUSSE ilustrado da língua portuguesa. [Coordenação diretorial Diego Rodrigues, Fernando Nuno, Naiara Raggiotti (Estúdio Sabiá)]. São Paulo: Larousse do Brasil, 2004.

LEMO, Celina Borges. **A construção simbólica dos espaços da cidade**. In: MONTE-MOR, Roberto Luís de Melo (Coord.) Belo Horizonte: Espaços e tempos em construção. Belo Horizonte: CEDEPLAR/PBH, 1994.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. 2.ed. Petrópolis: Vozes, 2002.

MINAS GERAIS. Deliberação nº 03/04 de 1994 alterada por nº 18/98. Conjunto Urbano da Praça Rui Barbosa e suas Adjacências. Publicado no Diário Oficial do Município, Ano IV - Edição nº: 788 , 17 de dezembro de 1998. Disponível em: <<http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=991395>>. Acesso em 04.08.2010.

Museu de Artes e Ofícios. (**Histórico – Restauração e implantação do Museu.**) Disponível em: <<http://mao.org.br/port/restauracao.asp>>. Acesso em 04.09.2009.

PBH – Prefeitura de Belo Horizonte. (nome da matéria, artigo ou título da informação). Disponível em <<http://www.pbh.gov.br> colocar o link todo> . Acesso em 18.11.2009.

PBH – Prefeitura de Belo Horizonte. (**Fotos Aéreas de Belo Horizonte – Regional Centro Sul.**) Disponível em: <<http://fotoaerea.pbh.gov.br/centro-sul.htm>>. Acesso em 19.02.2010.

PBH – Prefeitura de Belo Horizonte. Fundação Municipal de Cultura. (**Política de Proteção do Patrimônio Histórico.**) Disponível em <http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=fundacaocultura&tax=17425&lang=pt_BR&pg=5520&taxp=0&> . Acesso em 18.11.2009.

PBH – Prefeitura de Belo Horizonte. Fundação Municipal de Cultura. (**Incentivos Gerais à Proteção Cultural no Município de Belo Horizonte.**) Disponível em <http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=fundacaocultura&tax=17426&lang=pt_BR&pg=5520&taxp=0&> . Acesso em 18.11.2009.

PBH – Prefeitura de Belo Horizonte. Fundação Municipal de Cultura. (**Áreas e Bens Protegidos em Belo Horizonte.**) Disponível em <http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=fundacaocultura&tax=17427&lang=pt_BR&pg=5520&taxp=0&> . Acesso em 18.11.2009.

PEREIRA, Elson Manoel. **Demandas populares no planejamento das cidades: redefinição do papel das cidades, democratização e governança urbana.** In.: FELDMAN, Sarah, FERNANDES, Ana (Coord.) O urbano e o regional no Brasil contemporâneo: mutações, tensões e desafios. Salvador: EDUFBA, 2007.

RIO, Vicente Del. **Em busca do tempo perdido. O Renascimento dos centros urbanos.** Arqtextos – Periódicos – 006. Texto especial 028/2000. Portal Vitruvius. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/01.006/963>> Acessado em 11.02.2010.

ROLNIK, Raquel e BALBIM, Renato. **Reabilitação de Centros Urbanos.** Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Programas Urbanos. Brasília: Ministério das Cidades, dezembro de 2005.

SANT'ANNA, Marcus Vinícius. **Entre o Projeto Urbano e o Lugar: práticas, representações e usos do espaço público no processo contemporâneo de renovação do Hipercentro de Belo Horizonte.** Dissertação apresentada ao Programa de Pós- Graduação do Departamento de Geografia da Universidade Federal de Minas Gerais. Julho – 2008

SANTOS, Orlando Alves dos Jr. **Cidade, cidadania no planejamento das cidades**: desafios da reforma urbana. In.: FELDMAN, Sarah, FERNANDES, Ana (Coord.) O urbano e o regional no Brasil contemporâneo: mutações, tensões e desafios. Salvador: EDUFBA, 2007.

SIMÃO, Maria Cristina Rocha. **Preservação do patrimônio cultural em cidades. Belo Horizonte**, Editora Autêntica, 2006.

THOMAZ, Ercio. **Tecnologia, gerenciamento e qualidade na construção**. São Paulo: Editora Pini, 2001.

UNESCO – United Nations Educational Scientific and Cultural Organization. **O patrimônio imaterial**. Disponível em: <www.unesco.org.br> acesso em 12.01.2010.

APÊNDICE A

QUESTIONÁRIO POPULAÇÃO

Nome:		Bairro/cidade:		
Idade:	Ocupação:		Data	
1. Você freqüentava a praça antes da reforma?		Sim Não		
2. Você freqüenta a praça hoje?		Sempre Eventualmente Raramente Nunca		
3. Como você utiliza a praça?		Lazer Passagem Outros:		
4. Você freqüenta espaços culturais na praça?		Sim Não Pq?		
5. Quais ?	Museu de artes e ofícios	Serraria Souza Pinto	Casa do Conde	Fábrica de Tecidos 104
6. Você considera a reforma da praça positiva? Obs.:		No aspecto simbólico? História da cidade Sim Não E de infra-estrutura? Equipt. (lixeiros, bancos. etc.) Segurança Acessos (transp. /pedes.) Paisagismo / manutenção		
7. Você a utiliza transporte público? Sim Não		Metrô ônibus Outros:		
8. O transporte te atende?		Sim Não		
9. Você acha que outros espaços de Belo Horizonte merecem uma revitalização?		Sim Não		

APÊNDICE B

QUESTIONÁRIO PROFISSIONAIS

Nome		Bairro/cidade			
Idade:	Ocupação	Data:			
1. Como foi sua participação no processo de tombamento e preservação da Praça da Estação?		Direta		Indireta	Nenhuma
2. Como você enxerga o conjunto da praça sob o ponto de vista Arquitetônico e Urbanístico no contexto da cidade?		Positivo		Negativo	
3. O processo de requalificação/revitalização atende aos novos conceitos de preservação e renovação urbana?		Sim		Não	Talvez
4. Quais os aspectos foram positivos com a revitalização da Praça? 5. E os negativos? Obs.:		Infra-estrutura (bancos, lixeiras, etc.).		(+)	(-)
		Segurança			
		Trânsito			
		Acessibilidade			
6. É importante a preservação da diversidade arquitetônica existente no entorno da Praça? (ecléctico, art. deco, modernista e pós-moderno)		Sim		Não	Talvez
		Obs.:			
7. Como você utiliza a praça?		Lazer			
		Passag.	Ônibus	Carro	Metrô
8. Com que frequência você vai à praça?		Sempre		Eventualmente	
9. Quais os espaços culturais você já visitou?		Museu de artes e ofícios		Casa do Conde	
		Serraria Souza Pinto		Fábrica de Tecidos 104	
10. Você concorda que a revitalização da Praça considera a inclusão da população no espaço urbano? Nos termos:		Simbólicos (história)			
		Infra-estrutura		Equipamentos urbanos	
				Paisagismo-manutenção	
				Segurança	
				Transporte	
Acessibilidade					
11. O fluxo na praça é importante sob o ponto de vista da mobilidade urbana?		Sim		Não	
		Para Pedestres?		Bom	Ruim
		Para veículos privados?		Bom	Ruim
		Para veículos públicos?		Bom	Ruim
12. A experiência da preservação da Praça da Estação contribui efetivamente para a discussão do patrimônio?		Sim		Não	
		Pq?			