

**A FORMAÇÃO URBANA DE BELO HORIZONTE
O PARQUE MUNICIPAL E O VIADUTO SANTA TEREZA**

**THE URBAN FORMATION OF BELO HORIZONTE
THE MUNICIPAL PARK AND THE SANTA TEREZA VIADUCT**

Gabriel Esteves Campos Costa*

Resumo

O artigo a seguir pretende provocar a reflexão sobre o espaço urbano, o espaço público e o fenômeno da territorialidade. Discute-se os tipos de sociabilidade e as formas de controle existentes nos espaços públicos da cidade de Belo Horizonte. O artigo pretende, também, mostrar como as prioridades da esfera pública e as políticas de gentrificação influenciaram os dinamismos que transformam a arquitetura urbana da cidade em seus 120 anos. Finalmente, este artigo traz como objeto de pesquisa o cenário da 1ª Seção Urbana, no qual elementos como o Parque Municipal, o Viaduto Santa Tereza, a Praça da Estação e seus entornos, oferecem materiais suficientes para reafirmar que são locais onde as diferenças se tornam públicas e geram confronto social e político.

Palavras Chave: Espaço Urbano; Gentrificação; Territorialidade.

Abstract

The following article aims to provoke reflection on urban space, public space and the phenomenon of territoriality. Discuss the types of sociability and the existing control forms in the public spaces of the city of Belo Horizonte. Show how the priorities of the public sphere and gentrification policies influenced the dynamos that transform the urban architecture of the city in its 120 years. Finally, this article brings as a research object, the setting of the 1st Urban Section, in which elements such as the Municipal Park, the Santa Tereza Viaduct, Station Square and its surroundings, offers enough material to confirm that they are places where the differences became public and generate social and political confrontation.

Keywords: Urban Space; Gentrification; Territoriality.

* Aluno de graduação do 5º período em História pela UFMG. Estagiário no Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte. Email: ccostagabriel@live.com.

Considerações Gerais

A construção de Belo Horizonte, sendo uma das primeiras capitais planejadas do país, se dá de forma muito particular. Diferente de experiências anteriores de planejamento urbano⁶⁵, a capital mineira, imaginada no final do século XIX, não falta com suas influências claras do que era o urbanismo à época. Pode-se dizer que coube à Comissão Construtora da Nova Capital, inclusive, pela proporção do projeto, idealizar o rosto da arquitetura urbana do período.

Se pudéssemos situar melhor, essas últimas décadas do século XIX e as primeiras do século XX foram o cenário propício para uma mudança drástica na concepção de cidade. Durante o século XIX o arraial se encaminhava à decadência, da qual vagaria espaço para se tornar a capital de Minas Gerais, afinal, as qualidades do seu sítio natural de paisagens quase intocadas pelo homem influenciaram muito na decisão da Comissão formada para escolher a localização da nova capital⁶⁶.

Assenta bem ao norte da serra do Curral (...) e um pouco a oeste do vale profundo e jovem do rio das Velhas, onde este emerge das montanhas em seu caminho para o rio São Francisco. Nesta região um nível de planalto a uma elevação de cerca de 1.000 metros encontra-se generalizadamente preservado, com vales largos, abertos, esculpidos abaixo do nível superior a um de cerca de 800 metros. Os rios principais, como o rio das Velhas, fluem através de cânions estreitos e jovens com meandros encaixados nos vales do nível de 800 metros e os tributários dos principais rios estão estendendo seus vales entalhados em V para montante planaltos adentro. A cerca de oito quilômetros a jusante de Sabará, o rio das Velhas recebe pela margem esquerda o ribeirão Arrudas, numa elevação abaixo de 700 metros. Este rio prolongou a sua jovem garganta a uns 14 quilômetros adentro nas terras montanhosas a oeste do rio das Velhas. Mas para além destas, ele corre através de um vale apenas ligeiramente abaixo do nível geral de 800 metros, tendo o característico perfil em V aberto dos jovens formadores. Acima da garganta do ribeirão Arrudas, num vale largo, aberto, imitando uma bacia, que se arqueia dos remanescentes de 1.000 metros em ambos os lados ao nível de 800 metros, no seu eixo, está situada Belo Horizonte (JAMES, 1947, p.1603).

O conceito era de uma cidade que exprimisse conforto. As ruas se cruzavam em ângulos retos e avenidas cortando-as em ângulos de 45°, facilitando o direcionamento e a arborização das vias, as ruas eram largas, as casas espaçosas, praças e rios, além do imponente parque municipal.

Notavelmente, apesar de estarmos falando de um projeto grandioso para a época, deve-se admitir que, se comparado à Belo Horizonte de hoje, o projeto original da

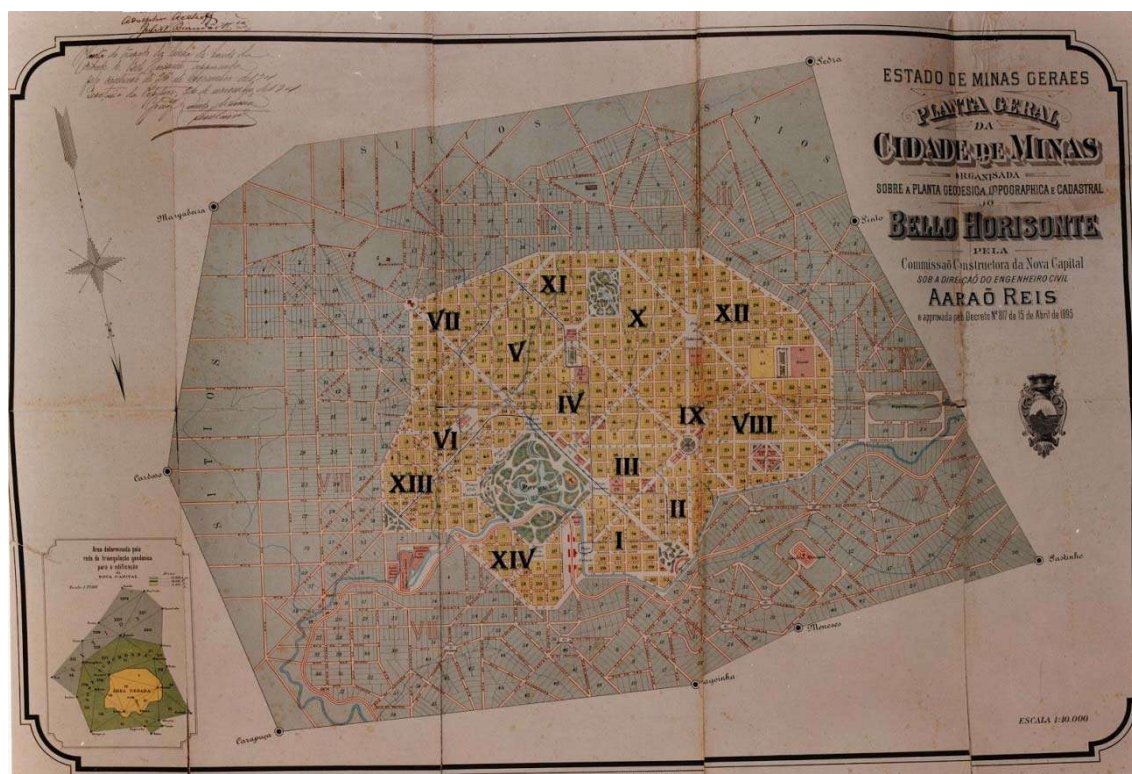
⁶⁵ Salvador (1549), Teresina (1852) e Aracaju (1855) são as três capitais planejadas antes de Belo Horizonte.

⁶⁶ JULIÃO, L. *Belo Horizonte: itinerários da cidade moderna; 1891-1920*. Belo Horizonte, 1992, p. 68 (Dissertação, Mestrado em Ciências Políticas).

Comissão Construtora da Nova Capital compreende uma região muito restrita. Estamos falando de uma organização urbana pequena e simples com um núcleo central delimitado pela Avenida do Contorno, dispendo também de fazendas periféricas responsáveis pelo abastecimento da cidade.

1. A Formação da Zona Urbana

Figura 1: Planta Geral da Cidade de Minas



Fonte: Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte

O atual centro da cidade é formado pela 1ª, 2ª, 3ª e 4ª seções urbanas compostas respectivamente por 34, 35, 36 e 34 quadras do projeto da Comissão Construtora da Nova Capital. Especificamente, esse é o cenário no qual nessa discussão tentamos compreender o uso do espaço urbano e suas prioridades. Sendo assim, faz-se a seguir uma breve descrição desse espaço seguindo o projeto de Aarão Reis.

Segundo o projeto, a 1ª seção urbana, mesmo sendo ao centro do território, é a principal entrada para a cidade. Sendo o transporte ferroviário o mais eficiente do período, o ramal férreo da 1ª seção urbana, onde hoje funciona o Museu de Artes e Ofícios, recebeu boa parte do material usado na construção da cidade e, após a inauguração da capital, funcionou como uma essencial estação ferroviária.

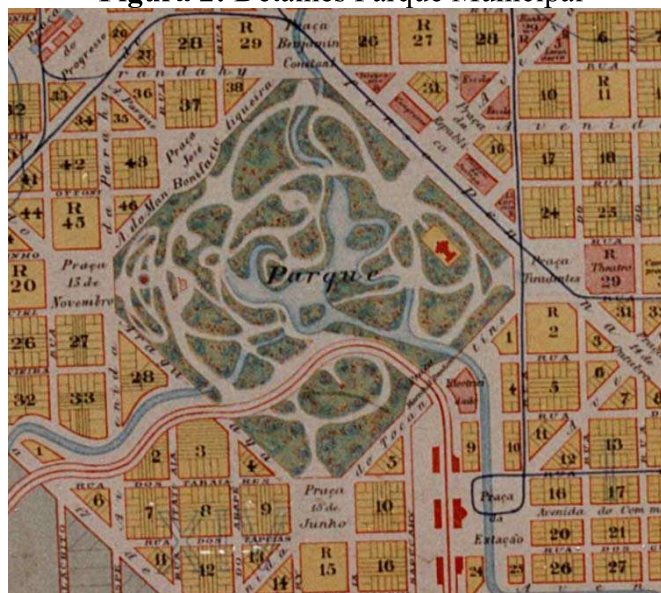
Logo à entrada, também havia a Praça Rui Barbosa conhecida como Praça da Estação e, ao atravessar o Ribeirão Arrudas pela ponte, tinha-se acesso ao outro lado da praça. Atualmente, ao percebermos a paisagem, notamos que a Avenida dos Andradas cobre o rio e a Praça da Estação foi transformada em uma esplanada.

Boa parte das ruas e avenidas do centro da cidade de Belo Horizonte receberam os nomes dos Estados no sentido norte-sul, e os nomes de grandes grupos indígenas no sentido leste-oeste. O projeto da Comissão Construtora priorizou a estratégia que facilita bastante a orientação na região, mas, além disso, a escolha pelo padrão foi também uma tática utilizada para facilitar a arborização das vias.

Belo Horizonte recebeu o título de cidade jardim em virtude de a Comissão Construtora imaginar Belo Horizonte como uma capital vergel, com vias completamente arborizadas, um número considerável de praças e jardins e o ambicioso parque municipal. Um cenário, talvez, não familiar para quem conviva com esse espaço atualmente.

O Parque Municipal da capital mineira, em seu presente estado, é uma construção imponente. Depois de muitas reformas, o parque conhecido pelo belo-horizontino de hoje seria irreconhecível ao parque imaginado por Paul Villon (1841-1905), renomado paisagista francês, para o projeto da Comissão Construtora.

Figura 2: Detalhes Parque Municipal



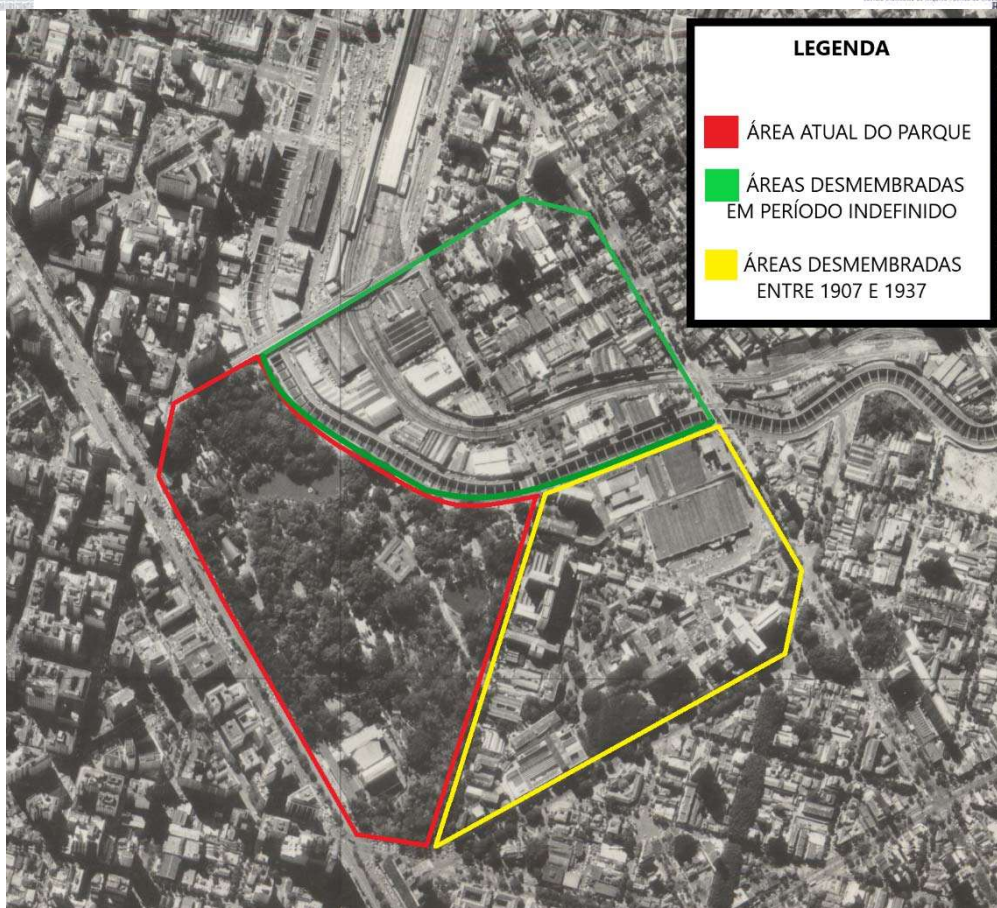
Fonte: Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte

Os limites do Parque Municipal, segundo o projeto, apresentavam um formato muito diferente da área atual. Um vasto quadrado entre a Avenida Afonso Pena e a

Avenida do Tocantins (Av. Assis Chateaubriand), Araguaya (Av. Francisco Sales) e Mantiqueira (Av. Alfredo Balena) (Figura 2). Atualmente a parte da Avenida do Tocantins que ladeia o parque foi transformada no Viaduto Santa Tereza, mas muito além dos limites da Avenida dos Andradas e o soterrado rio, o projeto da Comissão Construtora imaginava um ribeirão dentro da área do parque. O formato octogonal idealizado por Paul Villon era mais ambicioso, além do ribeirão, o projeto incluía a saída do ramal férreo também através do parque.

Através da Avenida do Tocantins, até onde hoje fica uma parte da Avenida Assis Chateaubriand, o parque se estendia. Na esquina da Avenida Assis Chateaubriand com a Avenida Francisco Sales, apresentada no projeto como Avenida do Araguaya, o parque ocupava uma parte hoje pertencente ao bairro Floresta. A partir da esquina com a Avenida da Mantiqueira, hoje Alfredo Balena, até retornar à Afonso Pena, o parque possuía o território que hoje é ocupado pela área hospitalar e o Campus Saúde da Universidade Federal de Minas Gerais, onde foi construído o antigo campo do América (Figura 3).

Figura 3: Desmembramentos do Parque Municipal



Fonte: Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte

É pertinente considerar que todas as mudanças estruturais do parque municipal oferecem materiais o suficiente para alimentarmos a proposta dessa discussão. O desmembramento do Parque Municipal é um reflexo nítido do propósito da cidade se transformando. Uma área de nove quarteirões do bairro Floresta entre a Avenida dos Andradas, Assis Chateaubriand e Francisco Sales provavelmente sequer existiu como Parque Municipal, ou melhor, o que se sabe sobre esse caso é que de fato a área em questão foi incorporada no loteamento do território durante a construção do parque, mas fora desmembrada anos depois.

Cedo, o Parque perdeu a área ao norte do Arrudas, na confluência das avenidas Tocantins e Araguaia, hoje Assis Chateaubriand e Francisco Sales, respectivamente. Em 1912, o Prefeito Olinto do Reis Meireles anunciou que estava providenciando o seu fechamento, tendo como limite as margens do ribeirão.⁶⁷

As áreas ladeadas pela outra margem da Andradas, entre a Avenida Francisco Sales, Alfredo Balena e a Alameda Ezequiel Dias, atual lateral do parque, foram

⁶⁷ CVRD. Parque Municipal - Crônica de um século. Belo Horizonte: 1992. 132p.: il.

desmembradas entre 1907 e 1937. Ao todo, a Prefeitura de Belo Horizonte fez 8 desmembramentos da região para o levantamento de edificações da cidade, além de 5 construções erguidas dentro da atual área do parque.

Compreender todas as transformações do parque nos permite um bom parâmetro sobre as prioridades da cidade. Mesmo que nosso objeto de pesquisa compreenda uma região muito restrita, com suas particularidades, compreender o que levou a autoridade pública a transformar a cidade nos mostra muito da relação Estado/Cidadão. A partir disso, analisar quais foram as mudanças que interferiram no modo de viver do belo-horizontino e a título de que essas transformações foram necessárias.

2. A Avenida, o Parque, o Ribeirão e o Ramal Férreo

As intervenções ao projeto da Comissão Construtora começam antes mesmo da cidade estar pronta. Inaugurada em 12 de dezembro de 1897, a Cidade de Minas, que logo viria a se tornar Belo Horizonte em 1901, já não era a mesma apresentada por Aarão Reis no projeto da Comissão Construtora da Nova Capital. Em 1895, pouco mais de um ano após assumir o cargo, Aarão Reis foi substituído pelo engenheiro Francisco de Paula Bicalho, que permanece no cargo até a inauguração, e é responsável por algumas alterações palpáveis dentro do projeto original da Comissão, como por exemplo, atenuar o contraste entre o traçado ortogonal da cidade e o já novo formato orgânico do parque, além da não edificação da maioria das praças projetadas e a concentração dos edifícios públicos.

Afinal, como compreender que tivemos uma cidade pronta? Não existe um marco que nos possa fornecer a conclusão da cidade senão sua inauguração. Ainda assim, A cidade de Minas de 1897 aparentava estar muito longe de ser concluída. Ruas de terra batida e sem calçamento, casas vazias, construções, lotes, ausência de serviços básicos e uma população muito menor que o espaço da cidade.

Figura 4: Obras na Cidade



Fonte: Arquivo Museu Abílio Barreto [Reprodução]

Notavelmente, mesmo depois de inaugurada, logo nos primeiros anos, a cidade já viria a derrubar edifícios, alterar ruas e oferecer serviços de acordo com a necessidade de uma cidade que vinha dando seus primeiros passos para se consolidar como a nova capital do Estado. Torna-se claro que logo após o período de estabilização, a nova capital já apresentava uma série de deficiências de funcionamento. A área em questão apresenta alguns fatores interessantes de serem observados.

Logo nas primeiras décadas de existência, a cidade apresentou a necessidade de vias de fluxo mais planejadas. O trajeto do centro comercial para regiões suburbanas sempre foi uma necessidade dos moradores de Belo Horizonte, e o desenvolvimento da cidade implicou diretamente na necessidade de transporte para os cidadãos.

Os bondes elétricos são símbolos da memória coletiva do belo-horizontino, pois por muitas décadas foi o meio de transporte mais comum da cidade. Seu crescimento demandou ano após ano a necessidade de rotas para bondes que escoassem e alimentassem o centro indo e vindo das regiões suburbanas.

A Avenida do Tocantins funcionava como uma dessas vias que saía do coração do Centro e ia diretamente para os bairros. Por inconveniência do projeto de Aarão Reis, o trajeto da avenida possuía dois obstáculos: o ribeirão Arrudas, solucionado com uma precária ponte, e a saída do Ramal Férreo.

Figura 5: Antiga Ponte da Avenida do Tocantins

Fonte: Arquivo Museu Abílio Barreto [Reprodução]

A solução só se fez presente diante do projeto de Emílio Baumgart em 1928 quando Belo Horizonte inaugurou o Viaduto da Avenida do Tocantins, hoje conhecido como Viaduto Santa Tereza. É interessante observar que mesmo estando às margens do parque que já havia passado por desmembramentos, a construção do Viaduto não despertou o interesse do poder público em alterar o formato do parque para desobstrução da área, mesmo que tenham havido intervenções em períodos anteriores e posteriores à construção.

Figura 6: O Viaduto Santa Tereza em 1928

Fonte: Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte

Mesmo assim, podemos considerar o Viaduto da Avenida do Tocantins como um genuíno símbolo do processo de intervenção do espaço urbano. Em 1928, ao fim de sua edificação, o Viaduto que havia sido planejado para desafogar a saída do Centro Comercial para os Bairros, sendo um dos principais acessos dos bondes, vivia uma realidade já diferente do período de seu planejamento.

Nessa época, os bondes já dividiam espaço com os automóveis que vinham tomando conta da cidade ano após ano e acidentes não eram incomuns. No mesmo período, o Ramal Férreo funcionava a todo vapor como acesso mais prático à cidade e, além disso, o ribeirão já se apresentava como nem tão conveniente.

Figura 7: Acidente de Bonde sobre o Viaduto Santa Tereza - 1937

Fonte: Omnibus: Uma História dos Transportes Coletivos de Belo Horizonte. 1996.

O período em questão é importante pela série de obstáculos que a cidade precisou enfrentar diante de seus prematuros problemas, devido ao crescimento populacional pouco planejado. A cidade havia acabado de se afirmar como a capital e até esse ponto o projeto da Comissão Construtora já havia se provado insuficiente. Nessa década, o poder público já havia descartado praças e levantado dezenas de novos edifícios.

Inclusive, nessa década, a Praça da Liberdade já havia sido transformada para o atual formato, devido à visita da Família Real da Bélgica em 1920 “(...) os jardins românticos do começo do século foram considerados provincianos demais e tiveram de ser substituídos”.⁶⁸ Algumas vias de trânsito já haviam sido alteradas, rios já haviam se tornado inconveniências e não tardaria para que canalizações fossem planejadas. A justificativa de que o poder público fazia tais intervenções com o propósito de promover o desenvolvimento da cidade começa a perder o sentido a partir do acelerado processo de urbanização desorganizado.

⁶⁸ CVRD. Parque Municipal - Crônica de um século. Belo Horizonte: 1992. 132p.: il.

As questões mais importantes a serem colocadas nesse ponto da discussão são: a que custo essas intervenções foram feitas? Quais foram suas consequências? A partir disso, é válido compreender essas intervenções para explicar as situações de calamidade presentes na cidade hoje.

Esse texto jamais seria capaz de fazer um panorama tão amplo a ponto de concluir tal estudo. Existem trabalhos muito bem executados de outros profissionais à disposição para compreender esse processo que poderiam enriquecer tal leitura: pesquisas sobre a história da cidade, dos bairros, dos jardins, praças e parques, o processo de desocupação de favelas e edificação de conjuntos habitacionais, curso dos rios da cidade, a arquitetura urbana, a elitização do espaço público, etc.; são exemplos de trabalhos executados sobre a cidade que cooperam para compreender a relação entre a esfera social e o espaço da cidade.

Pertinentemente, esse texto se contenta em apresentar o cenário da 1ª seção urbana e como esse espaço urbano interage com a esfera social e se denomina espaço público. A partir disso, tornou-se possível construir o discurso fazendo um panorama dos impactos sociais provocados, observando casos de histórias como a do Parque, da Praça da Estação e do Viaduto que narram diferentes períodos de intervenções no espaço público. O trecho a seguir foi retirado da obra: *Um olhar para o século XX: arquitetura civil na área urbana da cidade planejada por Aarão Reis* se tratando da 1ª seção urbana.

A sua escolha deveu-se principalmente por se tratar de uma região que sofreu intensa transformação durante os mais de cem anos da cidade, portanto foi o espaço de uma enorme variedade de usos, desde os grandes equipamentos urbanos, como a estação ferroviária, o mercado inicial da cidade, em seu lado oposto, até o local das primeiras indústrias a se implantarem na cidade. A região sofreu uma mutação muito expressiva, podendo em seu interior ser identificadas construções de todas as épocas da produção do espaço urbano da cidade.⁶⁹

3. A relação entre o espaço urbano e a sociedade

Da mesma maneira que uma reforma em casa altera definitivamente sua vivência nela, qualquer intervenção no espaço urbano gera consequências e afeta diretamente à sociedade.

⁶⁹ Fundação João Pinheiro: *Um olhar para o século XX: arquitetura civil na área urbana da cidade planejada por Aarão Reis* - representação dos testemunhos criação de bancos de dados georreferenciados. - Belo Horizonte, 2003. 68 p.

Mudanças palpáveis o bastante para que a sociedade reaja bem ou mal. Rogério Proença Leite diz que o espaço urbano só se torna público quando é investido de significação.

Quando as ações atribuem sentidos de lugar e pertencimento a certos espaços urbanos, e, de outro modo, essas espacialidades incidem igualmente na construção de sentidos para as ações, os espaços urbanos podem se constituir como espaços públicos: locais onde as diferenças se publicizam e se confrontam politicamente. (LEITE, 2002).

O início da década de 40 do Século XX compreende um período de crescente industrialização interna em todo país. Belo Horizonte vivenciou sua segunda explosão populacional nessa época. Isso fez com que os parâmetros da desigualdade social revelassem um abismo entre a elite belo-horizontina e a calamitosa situação de miséria de incontáveis pessoas que chegavam à capital todos os dias a procura de trabalho.

O projeto de moradia popular da prefeitura se mostraria ineficiente ao cenário de expansão da pobreza. A cidade passa então a conviver com favelas, todas afastadas do centro, em regiões de fazendas e reservas, como a do Pindura Saia, do Acaba Mundo, a favela do Leitão e mais tarde o Morro do Papagaio, a Cabana do Pai Tomaz e etc.

Moradores de rua foram se tornando cada vez mais parte comum do cenário, principalmente nas regiões mais próximas do Centro. Assim, como atualmente, a partir do momento que a desigualdade social produziu esse cenário, a situação dos moradores de rua se tornou um problema para o poder público. A questão que se faz é: qual problema a situação de miséria nas ruas desperta para as forças públicas?

Figura 8: Moradores de rua debaixo do Viaduto Santa Tereza – 1955



Fonte: Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte

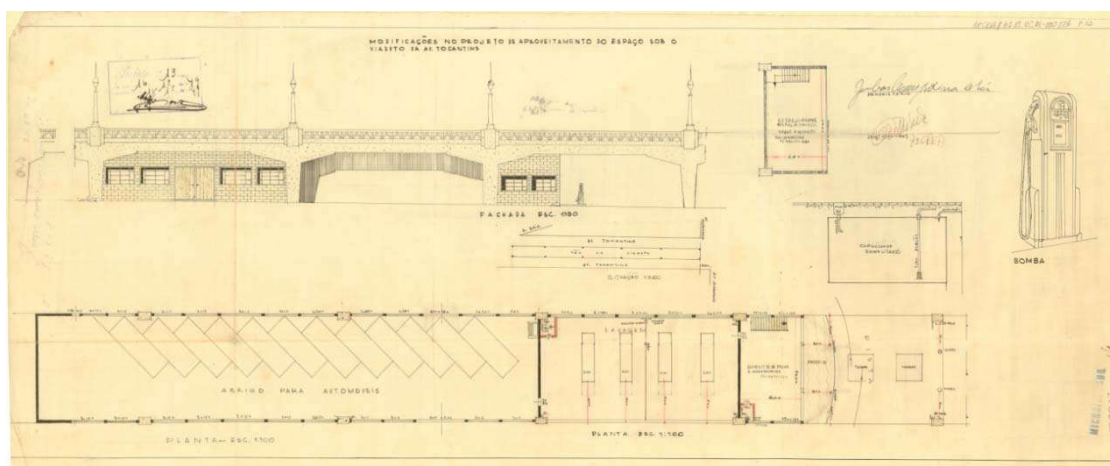
A área que estamos tratando é o lar de incontáveis pessoas em situação de rua. Mais amplamente, deve-se entender que espaços como marquises embaixo de viadutos, pontes, praças, parques, rios são locais que oferecem o mínimo de conforto a pessoas que moram nas ruas e, conseqüentemente, em grandes cidades, essa situação se intensifica.

Incapazes de resolver os problemas de moradia, as ações postas em prática foram a de cercar, perseguir e dispersar concentrações de moradores de rua na capital. Esse processo de gentrificação pode ser observado em diferentes intervenções do espaço urbano. O objetivo do fenômeno da gentrificação é a higienização do local, visando recuperar o valor imobiliário e revitalizar o aspecto da área, podendo até dizer que as medidas impostas através das décadas pelo poder público tem a intenção de elitizar o espaço urbano e limpar o local de suas identidades.

A higienização urbana vai muito além de intervenções diretas aos moradores de ruas. Ações como a transformação da Praça da Estação em um estacionamento em meados dos anos 70 e, posteriormente, em uma esplanada em 2004, são exemplos claros do empenho do Poder Público em transformar os espaços em locais de passagem, impedindo a aglomeração. Além disso, podemos observar vários projetos de intervenção do espaço na região que muito indicam esse propósito. Como por exemplo, a construção de um depósito da prefeitura ocupando a baixada do Viaduto Santa Tereza. O projeto de

um posto de combustível que inclui bombas, um estacionamento, lavagem e oficina, em 1948 que ocuparia toda a baixada do viaduto ao lado do parque também evidencia a verdadeira intenção do poder público. Aparentemente, este projeto não foi posto em prática. A seguir, é perceptível na imagem o posto de combustível que incluiria um estacionamento, lavagem e oficina.

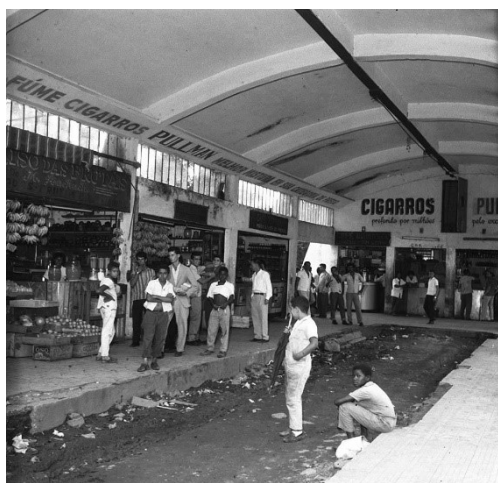
Figura 9: Projeto de Posto de Combustível sob o Viaduto Santa Tereza – 1948



Fonte: Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte

Há diversos projetos de edificações para ocupar os baixios de viadutos da cidade, como o exemplo de um restaurante que pudesse ocupar completamente o baixio de um viaduto não identificado, que poderia ser, inclusive, para o Viaduto Santa Tereza. A desocupação dos comerciantes que trabalhavam precariamente dentro do abrigo de bondes Santa Tereza, onde hoje é o Mercado das Flores, na esquina entre a Avenida Afonso Pena e a Rua da Bahia, em meados dos anos 60, é outra medida que transparece bastante certa perseguição a grupos indesejados e desassistidos da sociedade. O Prefeito Oswaldo Pieruccetti (1909-1990), a título de um projeto de revitalização da cidade, lançou o *Nova BH 66*, responsável por uma série de medidas e intervenções controversas. Ao mesmo ritmo que asfaltava vias e revitalizava monumentos, o projeto foi responsável pela canalização de rios e desocupações: traços de uma cidade que vinha perpetuando seus problemas com a sociedade no mesmo passo que se tornava uma metrópole.

Figura 10: Desocupação de Comerciantes do Abrigo de Bondes Santa Tereza



Fonte: Arquivo Público da Cidade Belo Horizonte

Quanto mais nos aproximarmos do tempo presente mais intensa ficará essa repressão, e os casos se multiplicam enquanto a desigualdade aumenta. Os anos mais recentes da história do Viaduto Santa Tereza registram casos que se poderiam se comparar aos relatados aqui se não fosse pela escala muito maior e por uma repressão muito mais marcante.

Atualmente, a baixada do Viaduto Santa Tereza e seu entorno ainda concentram um aglomerado volumoso de moradores de rua que vivem desse espaço, que também acabou se tornando sede principal da maior expressão do movimento *Hip Hop* na cidade, projetando artistas como *Mc's*, Grafiteiros, skatistas, dançarinos, poetas, etc. para o mundo. Eventos como o *Duelo de Mc's* e o *Game of Skate* são idealizados e realizados pelo coletivo *Família de Rua*, junto com a resistência de incontáveis artistas que persistem em deixar suas marcas no espaço, mesmo que entre as insistentes camadas de tinta cinza que o poder público acredita ser mais apropriado ao espaço.

O princípio da territorialidade se dá muito mais ao caso cultural do que físico. Seja qualquer indivíduo, ou grupo, que ocupe um determinado local dando uma determinada identidade a ele, pelo modo como o indivíduo ou grupo age naquele território. Essa identidade que determinado local recebe de acordo com as pessoas que o frequentam se denomina territorialidade.

Figura 11: Duelo de Mc'S

Fonte: Acervo Pessoal

O Viaduto Santa Tereza possui uma história de resistência que vai além de seu valor como simples edificação. Ao ultrapassar das décadas, a cidade teve diferentes propósitos e consequentemente o cenário se alterou com o tempo. O Viaduto Santa Tereza é um espaço resultado da intervenção do espaço da cidade e as pessoas que por ali convivem, construíram, a partir disso, a identidade do local. Identidade essa fundamentada por uma história de descaso social e de resistência, formando ali um genuíno espaço de ocupação. Incomparavelmente às intervenções do poder público que aconteceram ali, o que impressiona é que esse espaço foi ocupado pela sociedade, que dirige suas próprias intervenções no local e define o propósito daquele espaço.

A territorialidade atribuída a certos locais como o Viaduto Santa Tereza devido às ocupações dos espaços públicos por grupos marginais da sociedade não é bem vista pela comunidade local e, por consequência, torna-se um problema para o poder público. Os processos de gentrificação que pretendem “higienizar” esses locais, privando determinadas territorialidades, podem ser observadas no caso do Viaduto. Os grupos que ocupam o local e dão identidade a ele enfrentam barreiras que dificultam o mantimento de suas manifestações artísticas, como a tentativa da prefeitura de cobrar 33 mil por ano para a execução do Duelo de Mc's e, principalmente, o fechamento do Viaduto às vésperas da Copa do Mundo tentando dissolver esses grupos.

Considerações finais

Em uma pesquisa realizada anteriormente, intitulada *Viaduto Santa Tereza: De quem e para quem*, a equipe da pesquisa procurou observar o Viaduto Santa Tereza como espaço público, identificar os grupos que frequentam o espaço e apontar as possibilidades de uma construção dos grupos na identidade com o lugar. Analisar a avaliação do impacto sobre as ações para com o viaduto e também com o bairro, também, analisar os sentidos e significados do lugar para o viaduto e para os grupos que o frequentam.

Através deste trabalho, do qual tive o prazer de construir com um grupo dedicado de alunos da graduação do curso de História e Letras da PUC Minas, em parceria com alunos da Faculdade de Comunicação e Artes da PUC Minas, também resultou na produção de um documentário sobre as histórias conhecidas nos movimentos debaixo do Viaduto, também intitulado *Viaduto Santa Tereza: De quem e para quem*. O documentário se encontra no YouTube e na página oficial do projeto no Facebook.

Com o acesso ao Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte, enquanto estudante do curso de História, esse trabalho pode tomar novas perspectivas. O acervo cartográfico, textual e audiovisual do arquivo permitiu novas leituras sobre a história dos espaços da cidade. Sendo assim, tornou-se possível essa produção na qual procurei explicitar os aspectos do processo de ocupação e uso destes espaços ao longo do desenvolvimento da cidade e, a partir disso, discorrer sobre as problemáticas apresentadas no texto sobre espaço urbano, público, territorialidade e gentrificação.

Referências

Acervos Documentais

ARQUIVO PÚBLICO DA CIDADE DE BELO HORIZONTE. Acervo da Comissão Construtora da Nova Capital. Disponível em: <www.acervoarquivopublico.pbh.gov.br> Acesso em: 31 ago. 2017.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. Acervo Iconográfico. Disponível em: <<http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br>>. Acesso em: 31 ago. 2017.

Livros, teses, fontes digitais e impressas

AGUIAR, Tito Flávio Rodrigues de. Conhecer o arraial de Belo Horizonte para projetar a cidade de Minas: a *Planta Topográfica e Cadastral da área destinada à Cidade de*

Minas e o trabalho da Comissão Construtora da Nova Capital. XVIII Encontro Regional (ANPUH-MG), Mariana, 2012.

ANDRADE, Luciana Teixeira de, JAYME, Juliana Gonzaga, ALMEIDA, Rachel de Castro. Espaços públicos: novas sociabilidades, novos controles. *Cadernos Metrópole*. 21, p. 131-153, 2009.

BARRETO, Abílio. *Belo Horizonte, memória histórica e descritiva - história média*. v.2. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro/Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996.

BORSAGLI, A. *Rios invisíveis da metrópole mineira*. Belo Horizonte: Ed. do autor, 2016.

CARSALADE, Flavio de Lemos. *Estação em Movimento: a História da Praça da Estação em Belo Horizonte – Belo Horizonte: Elos Produção Criativa*, 2016. 176p.il. color.

CVRD. *Parque Municipal - Crônica de um século*. Belo Horizonte: 1992. 132p.: il.

Fundação João Pinheiro: *Omnibus- Uma História dos Transportes Coletivos de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, 1996.

Fundação João Pinheiro: *Panorama de Belo Horizonte: Atlas Histórico.- Belo Horizonte, Centro de Estudos Históricos e Culturais*. Belo Horizonte, 1997. 104p.: il., - (Coleção Centenário)

Fundação João Pinheiro: *Um olhar para o século XX: arquitetura civil na área urbana da cidade planejada por Aarão Reis - representação dos testemunhos criação de bancos de dados georreferenciados*. - Belo Horizonte, 2003. 68 p.

GUTIERREZ, Ramon. *Arquitetura Latino-americana: Textos Para Reflexão e Polêmica*. São Paulo: Nobel, 1989.

JAMES, P. E. Belo Horizonte e Ouro Preto; estudo comparativo de duas cidades Brasileiras. *Boletim Geográfico*, Rio de Janeiro, v. 4, n.48, p.1.598-1.609, 1 sem. 1947, p. 1.603.

JULIÃO, L. *Belo Horizonte: itinerários da cidade moderna; 1891-1920*. Belo Horizonte, 1992, p. 68 (Dissertação, Mestrado em Ciências Políticas).

LEITE, R. P. (2002). *Contra-usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na Manguetown*. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. São Paulo, v. 17, n. 49, pp. 115-134.

PERDIGÃO, João. *Viaduto Santa Tereza*. Belo Horizonte: Conceito, 2016.128p

REVISTA GERAL DOS TRABALHOS. Comissão Construtora da Nova Capital. Rio de Janeiro, H. Lombaerts e C., abr. 1895. p.12.