

WORKSHOP

UM PLANO PARA A RUA PADRE EUSTÁQUIO*

Antonio Carlos Grillo**

DIAGNÓSTICO

Estou aqui de passagem / este mundo não é meu / este mundo não é seu...
(Branco Mello / Arnaldo Antunes)

Os primeiros quarteirões da Rua Padre Eustáquio sintetizam de maneira exacerbada o panorama predominante ao longo de sua extensão: um trânsito violento — especialmente de ônibus — espremido em uma caixa estreita, ladeada por edificações antigas e deterioradas, que abrigam comércio e serviços populares. Um corredor de trânsito altamente poluído — poluição visual, sonora, do ar. Apesar do grau de deterioração das edificações, percebe-se o bom nível construtivo original, o que indica que o trânsito já teve ali um importante papel de dinamização e qualificação do espaço adjacente. Entretanto, o atual fluxo intenso de veículos em uma rua de tais dimensões elimina qualquer possibilidade de boa ambientação. O que já foi desejo, melhoria, hoje se mostra nefasto, sufocante.

O trânsito está na origem da própria rua. Ela era a estrada que ligava Belo Horizonte a Contagem das Abóboras. Fora da área central planejada por Aarão Reis, a via tem seu traçado, mais orgânico, ditado pelas condições topográficas naturais. Como tal, guarda fortes semelhanças morfológicas e de ocupação com a Rua Niquelina, que fazia a ligação com Sabará. Mas o traçado da antiga estrada

* Este texto teve como base o trabalho desenvolvido pelo grupo formado por Antonio Carlos Grillo, Jorge de Souza Tanure Jr. e Leila Bonfim Costa, para o workshop realizado ao final do Curso de Especialização "Arquitetura Contemporânea: Projeto e Crítica" do IEC / PUC Minas, de 1999.

** Engenheiro Civil pela FUMEC-MG (1983), Arquiteto pela EAUFMG (1985), Especialista em Arquitetura Contemporânea pelo IEC/PUC MINAS (1999). Professor Assistente do curso de Arquitetura e Urbanismo da PUC MINAS, disciplinas de Projeto e Sistemas Estruturais. Coordenador do Núcleo de Arquitetura e Tecnologia do Curso de Arquitetura e Urbanismo da PUC MINAS.



para Contagem tem uma singularidade, hoje camuflada pelas edificações que a margeiam: é um caminho pela crista de um morro, uma linha de cumeeada. Subindo-se o trecho inicial da Rua Padre Eustáquio pode-se ver, pelas ruas laterais da direita, a encosta do cemitério do Bonfim; mais à frente, à esquerda, a Serra do Curral ao fundo da cidade; um pouco mais, e se vê a Serra do Cachimbo nas encostas de Ibirité. Essas vistas panorâmicas ocorrem em trechos esparsos; em algumas ruas transversais, através de portões de grade, sobre muros (aqui, privilegiados são os passageiros de ônibus, que vêem mais do alto).



A tradição da Rua Padre Eustáquio como via de passagem permanece nos dias de hoje: a maioria das linhas de ônibus que trafega por essa rua se destina a bairros que ficam além de seu final, apesar da existência de outras vias de acesso com maior capacidade de suporte. A explicação para esse fato parece estar vinculada muito mais a interesses econômicos do setor de transporte coletivo privado que a uma lógica urbana mais ampla.

O parcelamento das terras ao longo da antiga estrada para Contagem ocorreu como na maioria das cidades não planejadas. Grandes glebas que foram se transformando em loteamentos, com diferenças de traçado entre si e alguns momentos de descontinuidade em suas interseções. A relação entre oferta e procura gerou um valor diferenciado dos imóveis junto à via central, e um parcelamento em terrenos menores nesta via. Apesar disso, a Rua Padre Eustáquio apresenta uma reduzida verticalidade. Esse fenômeno se deve, em parte, às irregularidades e dimensões reduzidas dos lotes; por outro lado, ocorre ali um desinteresse natural pela ocupação verticalizada, pois o uso residencial não se mostra como a melhor opção, e o comércio e o serviço são de menor porte, predominantemente locais.

As antigas edificações da Rua Padre Eustáquio evidenciam uma relação outrora favorável com a rua. No alinhamento da rua, as edificações comerciais abriam suas portas ao passante. As residências apresentam pequenos afastamentos; por trás dos muros baixos, os jardins e varandas próximos. A rua figurava como espaço público participativo, clara extensão do espaço privado.

Ao longo dos anos, o processo de degradação decorrente do incompatível volume de trânsito mudou a relação das casas e das pessoas com a rua. Os passeios foram estreitados, cedendo espaço aos veículos; nas antigas casas comerciais criam-se barreiras, filtros contra a poluição da rua; nas antigas residências sobem-se os muros, fecham-se as janelas. As novas edificações priorizam o recuo do inferno exterior; o comércio se aproveita do afastamento para criar vagas de estacionamento. Em grande parte, as casas e pessoas passam a negar a rua, abrindo-se a ela apenas o mínimo necessário. Adota-se, nas casas e entre as pessoas, uma postura introspectiva e alienada.





A vocação natural da Rua Padre Eustáquio para concentração de comércio e serviços se acentuou com a progressiva inadequação do uso residencial. Uma das consequências dessa especialização funcional do espaço urbano já é conhecida: a noite deserta. De fato, o trajeto noturno pela rua mostra esparsos pontos de luz em meio a uma rua mal iluminada: os poucos bares de portas abertas. Longe dos bares, a iluminação só melhora com a luz dos faróis. Decididamente, a rua não se mostra nem um pouco convidativa a passeios noturnos.

Esse contexto se mostra bem diferente nas ruas ao redor, onde o bairro se desenvolve com um uso predominantemente residencial; há uma total modificação de ambiência. A tradição residencial local envolve ligações familiares e um apego da população ao bairro (população esta de faixa etária mais elevada que a da média da cidade) (Freitas, 1996). A Rua Padre Eustáquio, apesar de cortar os bairros Carlos Prates e Padre Eustáquio ao meio, não é, de maneira alguma, o retrato dos bairros, apenas uma face destes.

Ao longo desse longo corredor que é a Rua Padre Eustáquio, poucos são os momentos em que a rua sugere paradas. Além dos largos das duas igrejas, os únicos outros dois locais onde foi detectado um espaço de convívio mais amplo foram em áreas também recuadas em relação à via: um centro comercial com padaria e bares voltados para um espaço externo livre lateral à rua, e um bar disposto junto a um posto de gasolina. Esses “respiros” se mostraram como a única alternativa bem-sucedida enquanto possibilidade de encontro e permanência de pessoas ao ar livre junto à rua. Mais recuados, ditam a distância mínima da via que permite alguma qualidade ambiental.

Apesar de perceptíveis diferenças entre alguns de seus trechos, a Rua Padre Eustáquio se desenvolve com razoável homogeneidade, no que diz respeito à (não) presença de elementos urbanos significativos. Os únicos pontos focais de destaque são as igrejas. No restante, temos uma centralidade linear, sem nós marcantes. Toda a área residencial periférica se alimenta do comércio e serviço dessa rua, no trecho do qual está mais próxima. Esse tipo de centralidade difícil não apenas o encontro de pessoas de todo o bairro, mas também o desen-



volvimento de uma relação de apropriação da rua. Se, por um lado, essa não-apropriação ocorre com o morador das redondezas, o mesmo acontece com o morador da própria rua, que dela se isola em função do trânsito. A rua se torna um “espaço sem dono”, um espaço desconectado do cidadão. Este, por sua vez, não encontra no espaço urbano um elemento indutor para o desenvolvimento de sua cidadania.

A escassez de pontos de encontro implica uma falta de mobilização social e articulação política, fato comprovado nas pesquisas da professora Jeanne Marie Freitas (Freitas, 1996). Se somarmos a isso o padrão econômico não muito elevado da população local, teremos as prováveis principais razões para o reduzido investimento em infra-estrutura nos bairros adjacentes, fato este objeto de reclamações de moradores da região.

CONCLUSÕES / DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO

A Rua Padre Eustáquio é tida como uma rua problemática. Para os próprios moradores da região, a rua é “a coisa mais feia do bairro” (Freitas, 1996). Entretanto, por trás da má impressão que nos causa um primeiro contato, essa rua apresenta uma grande complexidade de relações urbanas e, a nosso ver, um grande potencial de requalificação. O diagnóstico preliminar aponta três aspectos de destaque na configuração da rua: o trânsito; a implantação da rua no contexto histórico e geográfico da cidade; e as formas de (não) apropriação dos espaços públicos por parte da população.

A questão do trânsito tem uma evidente relevância na caracterização da Rua Padre Eustáquio. Não há como pensar em um projeto de intervenção nessa rua sem atacar a questão do trânsito. Esse é seu principal problema, que se apresenta de maneira evidente e inequívoca. Já existe um projeto do BHTrans que prevê a transferência da maioria das linhas de ônibus que trafega hoje pela Rua Padre Eustáquio, e que se destina a bairros situados além de seu final, para vias paralelas de maior suporte, como a Via Expressa, mantendo ali apenas as que abastecem os bairros lindeiros à via. Essa medida irá reduzir o número de ônibus que passam hoje pela rua a menos da metade. Considerando que são os ônibus os grandes responsáveis pelo volume de veículos nessa via — a quantidade de carros é razoável — teremos então uma significativa mudança no panorama do trânsito na Rua Padre Eustáquio. Também o fluxo de automóveis pode diminuir, uma vez que o BHTrans prevê uma articulação de linhas de ônibus com as estações do metrô.

Acreditamos que a simples adoção dessa medida deverá resolver a maior parte dos problemas referentes à questão do trânsito de veículos. E se for implementado um projeto urbanístico que contemple a criação de locais mais adequados para paradas de ônibus, teremos, provavelmente, uma situação local satisfatória com relação à questão. Afinal, os automóveis entraram em definitivo na vida do homem moderno, e acreditamos que o trânsito, bem dimensionado, seja um elemento vitalizador do espaço urbano, como já foi um dia nessa mesma rua.

Entretanto, a solução desse problema não implica necessariamente o saneamento da qualidade ambiental da rua como um todo. Ainda que seja em muito reduzido, o trânsito está longe de ser o que era quando da geração daquele espaço, quando foi um dado fundamental na concepção das edificações lindeiras. Além disso, as transformações físicas ocorridas ao redor da via ao longo dos anos deixaram seqüelas dificilmente reversíveis de maneira espontânea.

Aí reside o outro problema já detectado: a qualidade da rua enquanto lugar — enquanto espaço aprazível para outros usos além do de passagem. Como relatamos anteriormente, trata-se de um espaço deteriorado e decadente — estética e funcionalmente. Ao longo da rua, poucos são os espaços públicos encontrados, além dela própria. E poucos os espaços particulares que permitem um mínimo de qualidade ambiental para se configurar como efetivos espaços de convívio. É possível que a melhoria ambiental a ser gerada pelo citado projeto de trânsito, aliada a projetos de incentivo fiscal, possam vir a recuperar boa parte das edificações de valor histórico da rua e re-criar locais de convívio aprazíveis. Ainda assim, a massa edificada nas laterais da via — contínua e próxima, e a escassez de vazios ao longo da rua, restringem as possibilidades de requalificação ambiental.

Por trás deste problema — as barreiras edificadas nas laterais da rua —, esconde-se um grande potencial de ambientação do local: as vistas panorâmicas longínquas que se têm de alguns pontos da rua, que, como já dissemos, está numa linha de cumeeada. Por trás de edificações em grande parte inexpressivas, esconde-se uma das mais belas vistas de nossa cidade. Um patrimônio natural oculto, subtraído pelo edificado. Essa é uma perspectiva que, além de revelar visualmente grande parte da cidade oculta, revela-se a si própria como traçado estratégico — o caminho sobre a crista, o caminho das Abóboras. Por trás do problema, a solução.



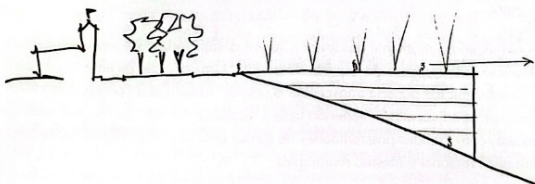
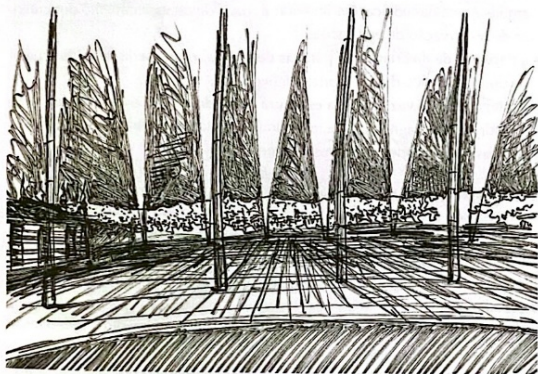
PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

Os vazios são os possíveis restauradores de uma cidade que sempre os quis ignorar e que poucas vezes conseguiu se expressar pelos cheios. Ao mesmo tempo, não são um gesto de descrédito pela arquitetura. Pelo contrário, são uma tentativa de exaltar uma não-arquitetura que está entre uma arquitetura e outra que, por sua vez, será capaz de valorizar os edifícios existentes. (Teixeira, 1999)

Nossa proposta se constitui, basicamente, na criação e valorização de vazios ao longo da Rua Padre Eustáquio, vazios estes que atuarão como os principais elementos de qualificação ambiental, não apenas da via, mas de toda a região.

Esses vazios seriam obtidos com a demolição de várias edificações ao longo da rua. O desenho urbano resultaria numa mancha negativa linear, fragmentada e descontínua, formada por terrenos de diferentes dimensões, gerando desde pequenos espaços a grandes belvederes. Nesses locais, seriam implantadas praças, mirantes, áreas de lazer e/ou esportivas, terraços anexos a bares e outras edificações de cunho comunitário, locais de paradas de ônibus, etc.

Junto aos vazios criados, seriam identificadas as edificações que, em função de seu valor próprio e/ou da situação em que se inserem em relação aos vazios,



possam ou devam ter um uso direcionado (associações comunitárias, centros culturais ou esportivos, bares, etc.), estabelecendo assim, com os vazios, uma relação de complementaridade e de mútua valorização.

Teríamos, ainda, algumas edificações a serem construídas, que seriam destinadas a dar apoio aos vazios gerados, quando necessário, e a habitações para abrigar as famílias desapropriadas que quisessem continuar no bairro. As moradias poderiam ser construídas sob terraços nos vazios criados em terrenos em declive, em lotes com imóveis potencialmente demolíveis que não comprometam as visadas, ou ainda em outros terrenos vazios do bairro.

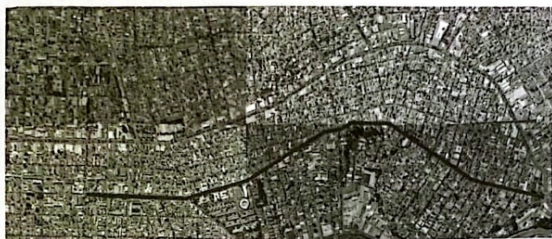
A definição das áreas dos vazios viria em decorrência do estudo dos seguintes fatores:

- a **possibilidade de exploração de vistas panorâmicas**, o que seria definido a partir de um estudo aprofundado da topografia local, com identificação e mapeamento dos trechos da rua com visadas privilegiadas;
- a **conveniência de demolições**, o que seria definido a partir de um inventário arquitetônico das edificações lindeiras à rua, e do estabelecimento dos critérios de preservação de edificações;
- a **necessidade de criação de paradas de ônibus**, o que seria definido a partir de um diagnóstico do transporte coletivo local;
- a **integração dos vazios com a estrutura social do bairro**, o que seria definido a partir de um diagnóstico sociocultural da região, com ênfase na identificação das centralidades existentes e potenciais.

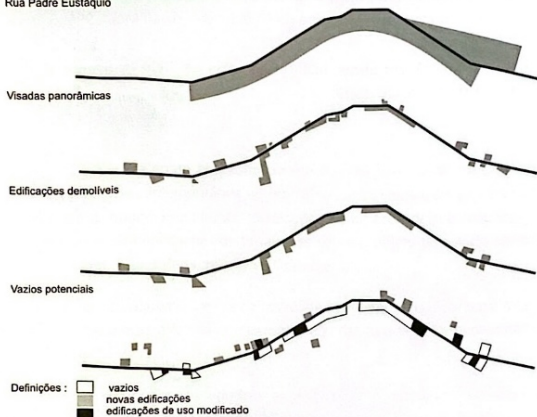
Ainda no escopo da proposta, várias outras medidas teriam que ser tomadas:

- a **revisão do zoneamento local**, para adequação do uso e ocupação locais às diretrizes do projeto: a ocupação prevista limitaria o gabarito para a região, de maneira a manter a leitura da crista da rua enquanto paisagem urbana, e inibir o adensamento populacional no bairro em função das limitações da infraestrutura viária local;
- estudo e definição de tombamentos e de iniciativas de fomento à preservação e alterações de uso desejáveis;
- criação e regulamentação de uma *ADE Padre Eustáquio* que legitime a proposta.

A definição do montante das áreas a serem desapropriadas e manipuladas iria implicar distintos graus de impacto do projeto. Uma decisão de abordagem com maior magnitude poderia transcender o raio de influência do projeto para além dos bairros adjacentes, invertendo toda a qualificação com que hoje é caracterizada, com grandes possibilidades de tornar essa rua uma referência de lazer em nível regional e mesmo municipal.



Rua Padre Eustáquio



CONSIDERAÇÃO FINAL

Além da solução técnica apresentada, que busca solucionar um problema objetivo diagnosticado, o projeto aponta para uma segunda intenção: a de incluir o registro geográfico da paisagem natural — do local e de uma parte distante da cidade — na percepção do usuário daqueles espaços. Essa abordagem não se caracteriza simplesmente como uma relutância bucólica na referência natural junto ao meio urbano. Além do caráter meramente contemplativo com que possa ser encarada, ela busca ativar um significado transcendente à ambientação local. Ao se estimular a percepção da realidade geográfica natural anterior à sobreposição da realidade edificada, procura-se induzir nos usuários o questionamento das relações que essas realidades travam entre si.

Ao se estabelecer esse tipo de conexão, busca-se alterar a postura de alienação com que normalmente o homem urbano se relaciona com a natureza. Uma natureza que, cada vez mais, deixa de ser um elemento abstrato, afastado do contexto urbano em que este indivíduo se insere, para revelar, em vários problemas que acometem a própria cidade, a íntima relação que estabelecem entre si, e a responsabilidade da ação do homem sobre ambas — cidade e natureza.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FREITAS, Jeanne Marie Ferreira. **Perspectivas do planejamento urbano contemporâneo**. Belo Horizonte: Instituto de Geociências da UFMG, 1996. (Dissertação, Mestrado).

TEIXEIRA, Carlos M. **Em obras, história do vazio em Belo Horizonte**. Rio de Janeiro: Cosac & Naify, 1999.