



## **CIDADE, IMAGEM, IDENTIDADE: O CASO DO MUNICÍPIO DE TIRADENTES (MG) E UMA PROPOSTA DE INTERVENÇÃO URBANA NO BAIRRO PARQUE DAS ABELHAS**

*CITY, IMAGE, IDENTITY: THE CASE OF THE CITY OF TIRADENTES (MG) AND AN URBAN INTERVENTION PROPOSAL IN THE PARQUE DAS ABELHAS NEIGHBOURHOOD*

**DA ROCHA, Ana Beatriz (1); MORAES, Maria Eliza Marzano (2); SANTOS, Eduardo Augusto Moreira (3)**

1. Universidade Federal Fluminense. Escola de Arquitetura e Urbanismo. Departamento de Arquitetura  
E-mail: ab\_rocha@id.uff.br; tiz.darocha@gmail.com
2. Universidade Federal de São João del Rei. Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Artes Aplicadas  
E-mail: moraesmariaeliza@gmail.com
3. Universidade Federal de São João del Rei. Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Artes Aplicadas  
E-mail: e1duardomoreira@gmail.com

### **RESUMO**

Este artigo tem como base o trabalho desenvolvido para a disciplina “Cidade, Imagem, Identidade: Espaços Urbanos”, do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de São João del-Rei, ministrada pela professora Ana Beatriz da Rocha, cujo objetivo foi evidenciar a relevância das discussões de caráter crítico-teórico-histórico como parte do processo de experimentação projetual. Inicialmente, analisou-se os processos históricos e econômicos que levaram à formação do município de Tiradentes (MG), além do uso de estratégias de *city marketing*, a partir de fins do século XX, para a consolidação de sua imagem como destino turístico – culminando na transformação de seu patrimônio (material e imaterial) em mercadoria, contrapondo-se às noções de cultura e preservação da memória. Discutiu-se, também, como o desenvolvimento econômico gerado pelo turismo incentivou a expansão urbana em áreas adjacentes ao centro histórico setecentista – tendo como foco o bairro Parque das Abelhas, loteado na década de 1980, e que se destaca por seu traçado urbano reticulado. O produto final da disciplina foi uma proposta de intervenção urbana no bairro, de modo a atender às demandas contemporâneas de utilização do espaço pelos habitantes – considerando questões complexas sobre patrimônio, imagem e identidade das cidades históricas e sua relevância para a indústria do turismo.

**Palavras-chave:** City marketing; Turismo; Projeto de Intervenção Urbana; Tiradentes.

## **ABSTRACT**

*This article is based on the academic work developed for the “City. Image. Identity: Urban Spaces” course module, led by the course leader Ana Beatriz da Rocha, at the Architecture and Urbanism course at the Federal University of São João del-Rei, which intended to highlight how critical-theoretical-historical issues are relevant to the design experimentation process. Initially, it was analysed the historical and economic circumstances that led to the formation of the municipality of Tiradentes (MG), as well as how late XX century city marketing strategies were important to reaffirm the city as a tourist destination – leading to the transformation of its (material and immaterial) heritage into commodity, in contrast to the notion of culture and the preservation of memory. Besides, it was also discussed how the economic development generated by tourism encouraged the expansion of the city’s 1700s historical centre – focusing on the Parque das Abelhas neighbourhood, a 1980s regular grid planned urban quarter. The outcome of the course work was an urban intervention proposal in the Parque das Abelhas neighbourhood that focused on the local residents’ contemporary demands for the use of the public space – considering complex issues related to heritage, image and identity of historical cities and their relevance for the tourism industry.*

**Key-words:** *City Marketing; Tourism; Urban Intervention Proposal; Tiradentes*

## INTRODUÇÃO

O presente estudo foi desenvolvido no contexto do estúdio intermediário Cidade-Imagem-Identidade: Espaços Urbanos, ministrado pela professora Ana Beatriz da Rocha, no Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de São João del-Rei (UFSJ), tendo como principais objetivos: 1) analisar o contexto histórico de formação da cidade de Tiradentes e as relações de permanência e de transitoriedade presentes, principalmente, no centro histórico turístico; 2) compreender a formação e consolidação do *marketing* urbano da cidade e sua relação contemporânea com o turismo de eventos, bem como os seus impactos no município; e 3) propor um projeto de (re)desenho urbano para o bairro Parque das Abelhas, tendo em vista as questões críticas-históricas-teóricas abordadas na disciplina.

De modo a entender melhor o escopo deste estudo se faz necessário apresentar as especificidades da cidade de Tiradentes, localizada no estado de Minas Gerais. Geograficamente situada na mesorregião Campos das Vertentes e na microrregião de São João del-Rei, a cidade é circundada pela Serra de São José, no sentido nordeste-oeste, sendo este o principal referencial geográfico do município. O município está distante 210 km de Belo Horizonte, 335 km do Rio de Janeiro e 485 km de São Paulo, sendo as BR 040 e BR 265 as principais rodovias que o servem. De acordo com o Censo de 2010, a população de Tiradentes é de 6961 habitantes, com densidade demográfica de 83,82 hab/km<sup>2</sup> (IBGE, 2017). As principais atividades econômicas da cidade estão relacionadas ao turismo, como hospedagem, alimentação e produção de artigos artesanais. Entretanto, Tiradentes teve diversas fases econômicas e políticas que transformaram demograficamente a região.

O surgimento da cidade foi impulsionado pela descoberta de jazidas de ouro nas proximidades do antigo Porto Real da Passagem do Rio das Mortes, na encosta da Serra de São José, por volta de 1702. O antigo Arraial Velho do Rio das Mortes, também conhecido como Arraial de Santo Antônio foi elevado à condição de vila, tornando-se a Vila de São José del-Rei, em 1718 (ALMEIDA; SANTOS FILHO, 2007, p.20). No final do século XVIII, a Vila exibia um grande progresso por reflexo do extenso período de riqueza decorrente da extração aurífera. No período de 1795 ao início do século XIX, a população da Vila tinha cerca de 4 mil habitantes, intensamente envolvidos em atividades comerciais (ZOLINI, 2007, p.117).

Entretanto, a partir da primeira década do século XIX, com o rareamento do ouro, ocorreu na Vila um declínio das atividades econômicas, impondo uma nova realidade – onde a criação de gado e uma incipiente agricultura se tornariam relevantes (ZOLINI, 2007 *apud* IEPHA/MG, 2002, p.6).

A posição administrativa de cidade foi alcançada em 1860. A década de 1880 foi marcada por dois fatos importantes. Em 1881, foi inaugurada a estrada férrea que ligava a atual cidade de Antônio Carlos a São João del-Rei, com um trecho passando por São José – que, a partir de então, passou a usufruir de um curto período de progresso econômico. Em 1889, no mesmo ano da Proclamação da República, a cidade passou a ser chamada Tiradentes, em homenagem ao mártir da Inconfidência Mineira. No século XX, a cidade manteve um ritmo de crescimento econômico também devido à expansão dos sistemas viários, dessa vez com estradas de rodagem, além da ferrovia (ZOLINI, 2007, p.117). A modernização das vias possibilitou uma melhor comunicação de Tiradentes com a própria região e com outras cidades do estado de Minas Gerais. Deste modo, ocorreu o escoamento da produção econômica e a assimilação dos elementos considerados estratégicos para o progresso material e social de Tiradentes.

Em termos urbanos, a cidade seguiu o padrão dos povoados mineiros, acompanhando os acidentes topográficos dos terrenos e com um plano urbanístico pouco definido (FERREIRA, 1996). O “eixo primitivo” de ocupação definiu-se entre Matriz de Santo Antônio e a Casa da Câmara, em uma parte mais elevada do sítio, em direção ao Chafariz e ao Ribeirão Santo Antônio (Figura 1). Por volta dos anos 1710, predominavam as edificações térreas, evoluindo, já na segunda metade do século XVIII, para a construção dos sobrados com funções comerciais e residenciais (CAMPOS, 2013, p.70-71). Havia duas grandes áreas localizadas no extremo da vila que precediam a entrada dos viajantes: o Largo das Furras e o Largo das Mercês, locais de transição entre as estradas e as ruas, entre o espaço urbano e a mata (BITTENCOURT, 1999).



Figura 1 – croqui da malha urbana de Tiradentes no século XVIII

Fonte: Arquivo da Fundação João Pinheiro 1980

(com anotações de Maria Eliza Marzano Moraes, 2018)

A decadência econômica enfrentada por Tiradentes no período entre o início dos séculos XIX e XX fez com que o núcleo setecentista mantivesse suas características quase inalteradas, ainda que decadentes (SANTOS FILHO, 2015, p.21). O tombamento do conjunto arquitetônico e urbanístico de Tiradentes pelo SPHAN (Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), em 1938, contribuiu para que a cidade preservasse sua “aura”. A necessidade de preservação da memória e do patrimônio nacional veio na esteira do Movimento Moderno brasileiro – o que permitiu que propostas de intervenção no conjunto edificado setecentista pudessem ser feitas. Figuras como Gustavo Capanema, Carlos Drummond de Andrade, Lucio Costa e Oscar Niemeyer, todos ligados direta ou indiretamente ao SPHAN, foram importantes nesta fase contribuindo, efetivamente, para uma nova visão sobre políticas de restauração, preservação e intervenção em sítios históricos.

Se por um lado as políticas patrimoniais da época e o tombamento de Tiradentes foram cruciais para a preservação de características particulares do núcleo urbano original, por outro a cidade ia se expandindo para além do seu centro histórico. Ao analisar os mapas da evolução da malha urbana da cidade, é observado que o território ocupado e o número de ruas foram ampliados entre o século XVIII e XX (Figura 2). De acordo com Zolini (2007, p.119), esta expansão para além do centro

histórico tombado contribuiu para a sensação de cidade “esvaziada”, uma vez que, até 1980, o censo demográfico de Tiradentes não expressava significativo crescimento da população. Além disso, a população mais nova (i.e. não originária) da cidade ocupava os bairros periféricos de forma espalhada. O centro histórico não se configurou como espaço de moradia para os novos moradores que a cidade acolhera (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1980).

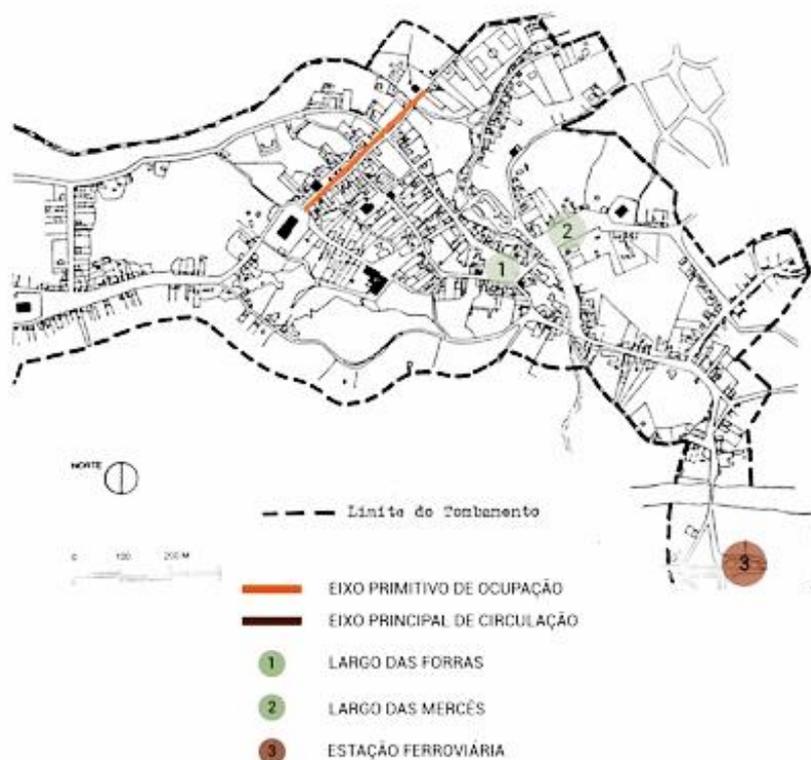


Figura 2 – mapa da malha urbana de Tiradentes século XX

Fonte: Arquivo do IPHAN. Autoria: IPHAN, 1997

(com anotações de Maria Eliza Marzano Moraes, 2018)

Mas seria nos anos 1980 que, junto com um movimento de valorização do patrimônio, houve uma significativa mudança na identidade da cidade. Através da ação dos governos, em união com entidades locais e com a iniciativa privada, foram feitos volumosos investimentos em Tiradentes, sobretudo restaurações de diversas edificações e a implementação de novos empreendimentos, o que acabaria por proporcionar a inserção da cidade em roteiros turísticos regionais e nacionais. Esta mudança de caráter da cidade foi acompanhada por transformações (físicas e/ou simbólicas) do seu núcleo urbano – sobretudo nas áreas adjacentes ao centro histórico (Figura 3).



Figura 3 – malha urbana atual de Tiradentes e vistas da Rua da Matriz, Chafariz de São José, Largo das Forras e Largo das Mercês (Parque das Abelhas à direita)

Fonte do mapa base: Prefeitura Municipal de Tiradentes

Fonte das imagens: Maria Eliza Marzano Moraes, 2019

## A TRANSFORMAÇÃO DO NÚCLEO URBANO DE TIRADENTES

Com a crescente valorização do patrimônio (material e imaterial) e a implementação de políticas públicas para preservação de conjuntos históricos edificados, a cidade presenciaria uma constante alteração nos usos da maioria dos casarões (tombados ou não) de modo a melhor se adequarem aos requisitos da indústria do turismo – que começava a se expandir nesta época. Assim, para satisfazer a demanda, estes imóveis foram transformados em lojas, restaurantes, bares e pousadas, diminuindo sensivelmente a utilização do centro histórico como espaço para moradia e de convívio cotidiano.

Há de se comentar que foi a partir da década de 1960, com o asfaltamento do acesso de Tiradentes até a BR-265, contribuindo para uma maior conexão com a malha rodoviária, que ocorreu a ocupação a nordeste e a sudeste do núcleo setecentista, compreendendo os atuais bairros Cascalho, Cuiabá e Parque das Abelhas (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1980) – o último o objeto de estudo deste trabalho. Nas décadas seguintes, a principal atividade econômica de Tiradentes

seria o turismo: pessoas começaram a visitar a cidade atraídas pela tranquilidade, pela história, pela arquitetura colonial, pelas belezas naturais, pelo artesanato e pela culinária. Desde o final da década de 1990, com o incentivo do poder público municipal, foram criados diversos eventos na cidade buscando atrair turistas de um certo nível cultural e socioeconômico, a exemplo da Mostra de Cinema e do Festival Cultura e Gastronomia, iniciados em 1998. Tiradentes também foi cenário de diversas produções de TV e cinematográficas como as minisséries "Memorial de Maria Moura" (1994) e "Hilda Furacão" (1998), os filmes "Menino Maluquinho" (1995) e "Chico Xavier, o filme" (2010) e as novelas "Coração de Estudante" (2002) e "Espelho da Vida" (2018), promovendo a imagem de uma cidade bela e pacata.

As parcerias entre governos, entidades locais e a iniciativa privada foram importantes para que outras mudanças acontecessem na área central da cidade, como a implantação da rede subterrânea de energia elétrica, adaptando a iluminação pública ao caráter do período colonial (i.e. uso de lampiões), e a reforma da praça do Largo das Forras, com o projeto paisagístico realizado gratuitamente por Burle Marx (NEVES, 2013 *apud* FROTA, 1993, p.114). De acordo com John Parsons, um dos fundadores da Sociedade dos Amigos de Tiradentes, as parcerias e iniciativas para a conservação do patrimônio arquitetônico e histórico da cidade não tinham intuito de relacioná-la com o desenvolvimento turístico e comercial. Entretanto, a conservação do casario possibilitou o desenvolvimento de um "novo olhar" sobre os edifícios históricos, que passaram a ser "apreciados e valorizados", contribuindo para o surgimento de estudos relacionados ao potencial que a cidade tinha para se desenvolver turisticamente (NEVES, 2013, p.58).

Dentre esses estudos, destaca-se o da Fundação João Pinheiro, que elaborou um plano de organização territorial, de desenvolvimento econômico e de conservação do centro histórico da cidade. De acordo com Neves (2013, p.58), os estudos e transformações relacionados ao centro histórico de Tiradentes fizeram com que surgisse, aos poucos, um *marketing* urbano relacionado às edificações históricas – contribuindo para criar uma espécie de "marca" distintiva e exclusiva; uma "imagem da cidade" a ser promovida e vendida pelos meios de comunicação em mercados de âmbito regional, nacional ou internacional.

Outro impacto desta transformação de identidade da cidade foi a especulação imobiliária. Com a mudança de caráter das edificações para atender as demandas relacionadas à atividade turística, o centro histórico se tornaria essencialmente comercial, em detrimento do seu uso residencial original. Muitos dos antigos moradores do núcleo histórico venderam ou alugaram suas valorizadas casas, mudando-se para a periferia – diminuindo sensivelmente a utilização do centro histórico como espaço de convívio cotidiano local. Assim o centro assumiria:

“(...) ares de um documento, de uma exposição, de um museu. A cidade historicamente formada não vive mais, não é mais apreendida praticamente. Não é mais do que um objeto de consumo cultural para os turistas e para o estetismo, ávidos de espetáculo e do pitoresco.” (LEFEBVRE, 2008, p.106).

De certa forma, o *marketing* urbano induz a fragilização das funções de governança e planejamento no âmbito nacional, repassando à esfera local a responsabilidade pelas decisões e iniciativas que promovam condições de atração de capitais privados, recursos públicos e gastos de consumo (NEVES, 2013, p.59). No caso de Tiradentes, esta transformação de identidade do centro histórico (de essencialmente residencial para essencialmente comercial/ turístico) levou a uma expansão urbana acelerada e, em muitos bairros, desordenada. A falta de planejamento e monitoramento, por parte dos órgãos públicos, resultou na precariedade das vias, com construções com afastamentos e taxas de ocupação inadequadas.

Neste sentido, o Parque das Abelhas é um testemunho da forma como o desenvolvimento econômico gerado pelo turismo incentivou a expansão urbana em áreas adjacentes ao centro histórico de Tiradentes, a partir da década de 1980. Contudo, este se diferencia de ocupações próximas por ter sido alvo de planejamento, com uma malha reticulada e lotes generosos. O projeto do bairro, desenvolvido por Jorge Hannas Salim e com edificações de um ou dois pavimentos, de uso predominantemente residencial, o torna pouco frequentado por turistas.

## O PARQUE DAS ABELHAS E A EXPANSÃO TERRITORIAL ALÉM DO CENTRO HISTÓRICO

Em 1979, o casal Manoel Eustáquio Moraes Baptista e Margarida Maria Betim Paes Leme de Moraes Baptista desmembraram parte de uma fazenda da família em grandes lotes, destinados às populações das classes média e média-alta (CAMPOS, 2006, p.140). Estes lotes têm, até hoje, uso majoritariamente residencial, sendo uma minoria das residências temporárias. Há também algumas pousadas e ateliês, além de alguns lotes ainda não ocupados. Em entrevista aos autores, em setembro de 2018, a Sr.<sup>a</sup> Margarida comentou que o nome do bairro veio da apicultura, uma das produções agrícolas da antiga fazenda. O local, denominado “Pasto das Abelhas”, teve seu nome alterado para Parque das Abelhas a partir do loteamento.

Com o loteamento, a região em que hoje corresponde ao Parque das Abelhas deixou de ser uma área rural para se tornar urbana. Os terrenos possuem a partir de 360 m<sup>2</sup> (o mínimo da cidade é de 300 m<sup>2</sup>). As ruas do bairro foram dimensionadas de forma a ter 1,5 m de calçada de cada lado e via de rolamento de 7 m, totalizando um leito de rua de 10 m. A área inicial do loteamento correspondia a 8 quadras com traçados ortogonais – as únicas com este formato em Tiradentes (Figura 4). Segundo a Sr.<sup>a</sup> Margarida, o traçado foi feito pensando na forma de melhor aproveitamento do terreno e de execução mais fácil.

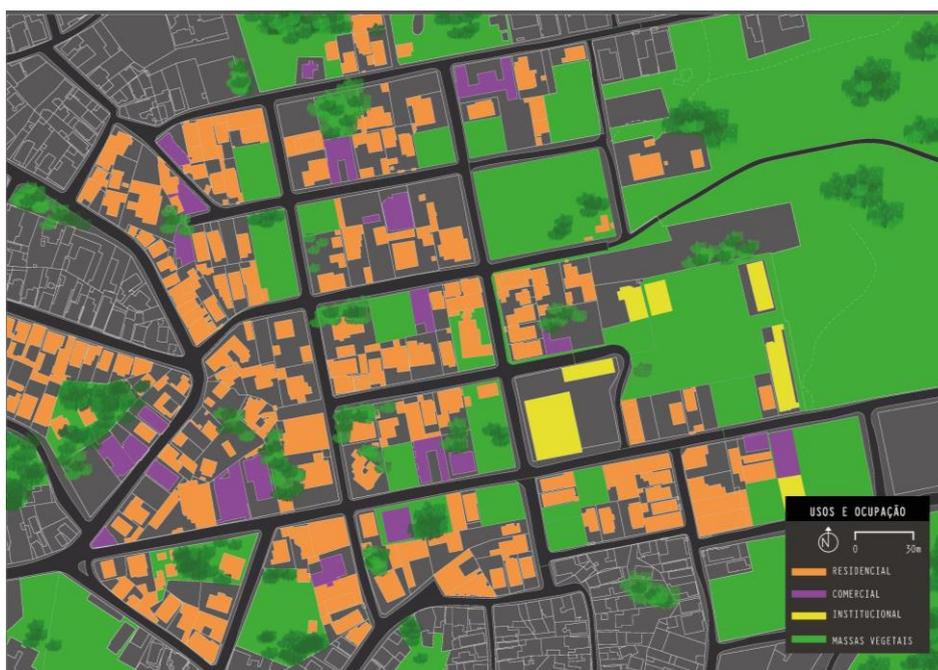


Figura 4 – usos e ocupação dos lotes no bairro Parque das Abelhas.

Fonte: Base no Autocad. Autoria: Eduardo Augusto Moreira Santos, 2018

Foi doada, obrigatoriamente, uma área do loteamento para a municipalidade. Dos 6.000 m<sup>2</sup> obrigatórios foram doados 16.950 m<sup>2</sup> – a intenção dos proprietários era que a prefeitura utilizasse o local para prover equipamentos de incentivo ao esporte e às artes, como escola de música e teatro, e quadras poliesportivas. Atualmente, existem no terreno órgãos da administração municipal como a Prefeitura, posto de saúde, instituições de ensino públicas e privadas, como uma escola infantil e a APAE (Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais), além de uma quadra poliesportiva, que representa o principal espaço público destinado ao lazer da população local, amplamente utilizado por adolescentes e crianças.

Na época do loteamento não havia a obrigatoriedade de fornecer, por parte do investidor, infraestrutura urbana como poste de iluminação pública, calçamento das vias, rede de abastecimento de água e rede de esgoto. A implementação desta infraestrutura ocorreu após as primeiras ocupações. A única ação neste sentido foi a inscrição do loteamento no plano Minas Luz da CEMIG (Companhia Energética de Minas Gerais), empresa de iluminação pública e fornecimento de energia elétrica. O plano foi realizado no momento em que os primeiros moradores começaram a construir. Já a rede da COPASA (Companhia de Saneamento de Minas Gerais), responsável pela prestação de serviços de saneamento, foi se “expandindo” pelo bairro aos poucos, de acordo com a necessidade e a quantidade de moradores. Não havia rede de esgoto até o início dos anos 2010.

As ocupações do bairro ocorreram ao longo de todo o perímetro do loteamento (Figura 5). Um ponto interessante na ocupação do bairro é que, inicialmente, todos os moradores do bairro não eram naturais de Tiradentes. Segundo Sr.<sup>a</sup> Margarida, no momento de compra dos lotes era feito um pedido informal de manutenção da paisagem arquitetônica característica da cidade. Ou seja: solicitava-se que as novas edificações tivessem caráter semelhante às edificações setecentistas do centro histórico (i.e. telhado de telhas cerâmicas, fachadas pintadas com cores claras, esquadrias de madeira, etc.). Com sucesso, todas as primeiras construções do bairro respeitaram o pedido. Atualmente, porém, algumas residências já não seguem estas diretrizes.



Figura 5 – Gabaritos das edificações no bairro Parque das Abelhas  
Fonte: Base no Autocad. Autoria: Eduardo Augusto Moreira Santos, 2018.

As casas do bairro, em sua maioria, possuem afastamentos. De acordo com a Sr.<sup>a</sup> Margarida, isso ocorreu de modo espontâneo, sem ter sido necessário qualquer tipo de pedido ou orientação a este respeito, nem mesmo por parte da Prefeitura. O único pedido, novamente informal, foi para se respeitar as dimensões das vias públicas (i.e. 1,50 m de calçada e 7,00 m de via de rolamento de veículos), não havendo invasão deste espaço. Entretanto, com o tempo e com a construção de edificações mais recentes, algumas calçadas possuem, hoje, dimensões menores que 1,50 m, chegando em alguns momentos a ter 0,50 m.

Há a intenção de ampliação do Parque das Abelhas – em sua terceira fase. O novo processo de loteamento foi protocolado no IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) em fins de 2017. O novo loteamento fica na rua Manoel Moraes Batista Júnior, principal rua do bairro e que dá acesso ao Condomínio Terra dos Cuiabás. O projeto é do topógrafo Cláudio Tolentino. De acordo com a Sr.<sup>a</sup> Margarida, o novo loteamento conta com uma área verde em que será destinada apenas para plantio de árvores e arbustos, além de área de recreação – atendendo ao déficit de áreas como estas na cidade. A ideia é que esta área verde também impeça que um processo erosivo já existente na região se intensifique.

## **PROPOSTA DE INTERVENÇÃO NO BAIRRO PARQUE DAS ABELHAS**

A proposta de intervenção aqui apresentada foi desenvolvida no contexto do estúdio “Cidade, Imagem, Identidade: Espaços Urbanos”, disciplina de projeto do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de São João del-Rei (UFSJ) ministrada pela professora Ana Beatriz da Rocha – tendo como referência o processo de transformação de uma rua periférica em rua residencial de Dieter Prinz (1980). Segundo o autor, ruas periféricas não são adequadas em bairros residenciais porque, apesar de o trânsito ser pouco intenso, não é possível utilizar seguramente as superfícies para permanência uma vez que há, pelo desenho, uma forte segregação dos usos no espaço e privilegia-se o tráfego e o estacionamento de veículos. O traçado retilíneo favorece o trânsito de automóveis em alta velocidade e acentua a separação das habitações de lados opostos da via, além de impossibilitar a criação de seções de aspecto variado em sua extensão.

Prinz (1980) afirma que as ruas residenciais podem permitir o trânsito e o estacionamento de automóveis, mas estas deveriam ter como prioridade abrigar usos não relacionados à circulação, como brincadeiras infantis e relações entre vizinhos. Estas ruas deveriam apresentar um desenho menos monótono, com árvores, mobiliários, pavimentos e vagas de estacionamento distribuídas de forma a criar “chicanas” (i.e. dificuldades; impedimentos; obstáculos) e reduzir a velocidade do trânsito de automóveis (sendo a recomendada de 20 km/h). Considerando tais diretrizes, foram propostas as etapas projetuais para a melhor adequação das ruas do bairro Parque das Abelhas: 1) determinar o traçado dos caminhos; 2) considerar as possibilidades de utilização das superfícies; 3) desenhar as vagas de estacionamento e a faixa de rodagem; 4) aperfeiçoar a forma, com a definição das pavimentações, de espécies vegetais e de mobiliário.

O desenho das pavimentações privilegiou o sentido transversal, de modo a conectar as edificações em lados opostos da via. De forma a incorporar no projeto a diferenciação entre as vias, optou-se por dois tipos de pavimentação das ruas, de acordo com o seu potencial de uso. Ambos os tipos são compostos por blocos intertravados de concreto acessíveis, que garantem a inexistência de trepidação. Já as faixas prioritárias para os veículos automotores possuem desenho diferenciado das demais faixas de cruzamento, das vias residenciais e das calçadas (Figura 6).



preocupação de alocar os postes, sempre que possível, na divisa dos lotes e manter os vãos da quadra equidistantes, com cerca de 40,00 m de vão. Na impossibilidade de atender estas duas premissas, priorizou-se alocar os postes no lado oeste quando o eixo da rua estiver no sentido norte-sul, ou no lado norte quando o eixo da rua estiver no sentido leste-oeste (Ibid., p.23). Para uma melhor harmonia com as árvores alocadas, utilizou-se da alternativa técnica de postes com braço longo – que possui uma projeção horizontal cinco vezes maior que o braço tradicional, de forma a manter a luminária fora da copa das árvores (CEMIG, 2011, p.33).

Segundo Mascaró (2005), o traçado dos cruzamentos das vias deve levar em conta o fluxo dos veículos na rua, estabelecendo a partir de sua hierarquia na rede viária as características geométricas dos cruzamentos das vias. Visa-se privilegiar aspectos relacionados à segurança e à comodidade dos pedestres na utilização das vias. Nos entroncamentos entre as via locais, como no caso das ruas do Parque das Abelhas, o raio de curvatura ideal é de 5,00 m (ibid., p. 79). Deste modo, adequou-se as esquinas de acordo com esta indicação na medida do possível (i.e. não invadindo áreas já edificadas).

A proposta de intervenção ainda previu a locação de mobiliários urbanos para aperfeiçoar a ideia de “parque” que remete ao nome do bairro. Alguns destes incluem bancos de madeira e ferro fundido; para-ciclos no formato “U” invertido, de modo que permita que a bicicleta seja trancada pelo quadro e pelas rodas, minimizando a possibilidade de furto; jardineiras verticais com volume de 22 litros e altura de 0,50 m; além da manutenção da academia ao ar livre já existente, próxima à quadra poliesportiva municipal (Figura 7).



Figura 7 – vistas (A e B) do antes e depois da proposta de intervenção no Parque das Abelhas.  
Autoria: Maria Eliza Marzano Moraes e Eduardo Augusto Moreira Santos, 2018

Além da intervenção nas vias do Parque das Abelhas, a proposta apresentou diretrizes para o uso e ocupação do terreno público da Prefeitura Municipal de Tiradentes situado no bairro (Figura 8). No terreno, um quarteirão com dimensões gerais de 16.950 m<sup>2</sup>, de acordo com a Sr.<sup>a</sup> Margarida, estão a quadra poliesportiva municipal, um posto de saúde e a própria sede da Prefeitura, dentre outras duas edificações. A área restante foi dividida em três categorias: lazer e verde; estacionamento e parada de veículos; e circulação de pessoas, ciclistas e veículos automotores. A maior porção do terreno foi destinada para áreas de lazer e verde, onde foi proposto o espaço para plantio, apropriação e continuidade da implantação de mobiliários urbanos, consolidando a imagem de “parque” do bairro.



Figura 8 – planta do terreno da Prefeitura Municipal de Tiradentes com os usos já existentes e diretrizes de ocupação proposta no projeto de intervenção urbana

Autoria: Eduardo Augusto Moreira Santos, 2018

Tendo em vista as questões críticas-históricas-teóricas abordadas previamente, a proposta de intervenção urbana propõe um (re)desenho do bairro Parque das Abelhas e diretrizes para uso e ocupação de um terreno público, de forma a atender às demandas contemporâneas do município de Tiradentes. Além de ter o objetivo de restaurar a vitalidade das ruas e dos espaços públicos para fruição dos moradores, o projeto busca consolidar uma nova imagem e identidade para o bairro, independente daquela vinculada ao centro histórico e à exploração turística.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir deste estudo foi possível perceber as transformações ocorridas e os paradoxos presentes no centro histórico do município de Tiradentes e de seu entorno. Apesar de seu conjunto arquitetônico e urbanístico ter sido tombado em 1938, e reconhecido como símbolo da identidade nacional pelos Modernistas, foi somente na década de 1980 que, de fato, se iniciou a preocupação com a conservação dos bens tombados – sobretudo incentivado pela crescente indústria do turismo. E, em fins do século XX, o uso turístico e o *marketing* urbano transformaram o centro histórico em território-mercadoria, cuja imagem vem sendo amplamente divulgada/ consumida. O patrimônio histórico edificado passou a ser valorizado como mercadoria turística a ser vendida – o que impulsionou o processo de esvaziamento do centro histórico como local de moradia, levando, conseqüentemente, à expansão territorial da cidade em direção às suas bordas.

Neste contexto, de crescente “mercantilização” do centro histórico e, simultaneamente, de grande apelo (simbólico) das suas características setecentistas, surge o loteamento Parque das Abelhas, nos anos 1980. Apesar de ser um loteamento recente e, de certa forma, ter características ambíguas como malha urbana ortogonal (típica de processo de urbanização modernista) e tipologia arquitetônica “inspirada” na paisagem setecentista do centro histórico (típico de processos de (re)valorização do patrimônio edificado pós-modernistas), o Parque das Abelhas foi planejado de forma a privilegiar a circulação de veículos individuais em detrimento à circulação de pedestres e de ciclistas e às demais funções e possibilidades de uso das ruas. As vias retilíneas e com faixas de rolamento demasiado largas estimulam o tráfego dos carros em velocidade. As calçadas são estreitas, irregulares, obstruídas ou inexistentes.

Outra disfunção diagnosticada é o fato de que, embora à época o projeto do loteamento já estabelecesse uma hierarquia entre as vias (outra característica típica de processos de urbanização planejados), não se previu diferenças de desenho urbano entre elas. Uma das vias do bairro concentra o tráfego e o estacionamento de veículos – tornando-a “principal” por conectar, de forma mais eficiente, o bairro ao centro histórico e por abrigar unidades educacionais e a quadra poliesportiva municipal. Apesar de ser considerada uma via “principal”, a sua largura é a mesma das demais vias, que acabam subutilizadas. Destaca-se ainda que, nos últimos

anos, têm se multiplicado condomínios fechados próximos ao Parque das Abelhas, essencialmente ocupado por pessoas sem vínculo anterior com a cidade. Estes condomínios, ao contrário dos antigos bairros, fragmentam o território urbano e impedem a fruição dos espaços públicos por seus moradores e visitantes.

Assim, o projeto de intervenção urbana aqui apresentado tem o objetivo criar, no Parque das Abelhas, ruas compartilhadas, restaurando a segurança, a convivência, a conveniência e a atratividade dos deslocamentos a pé ou de bicicleta no bairro, desprivilegiando o transporte individual, além de estimular um maior convívio entre os residentes (nativos ou não). Acredita-se que um urbanismo democrático não pode ignorar as reais condições de vida dos habitantes, sua identidade, memória e direito a apropriar-se do espaço público cidadão.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Rogério; SANTOS FILHO, Olinto Rodrigues dos. **Inventário de Proteção do Acervo Cultural de Tiradentes**. Belo Horizonte: Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais (IEPHA/MG), 2007

BITTENCOURT, Luiz Cláudio. **Regularidades do visível**. Tese de Doutorado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1999

CAMPOS, Helcio R. **Transformações urbanas recentes em Tiradentes-MG: anos 80 e 90 do século XX**. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006

\_\_\_\_\_. Gentrificação na área central de Tiradentes/MG in **MERCATOR, Revista de Geografia da Universidade Federal do Ceará**, Fortaleza, v.12, nº 29, pp 69-87, 2013. DOI 10.4215/RM0000.0000.0000. Disponível em: <<http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/996>>.

COMPANHIA ENERGÉTICA DE MINAS GERAIS (CEMIG): **Manual de arborização**. Belo Horizonte: Cemig / Fundação Biodiversitas. 2011

COMPANHIA ENERGÉTICA DE MINAS GERAIS (CEMIG): **Manual de distribuição: Projetos de Redes de Distribuição Aéreas Urbanas**. Belo Horizonte: Cemig. 2014

FERREIRA, Flávio. Cidades coloniais brasileiras e espanholas na América: uma abordagem comparativa in **IV Seminário de História da Cidade e de Urbanismo**. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, v.1, pp 557-562, 1996.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. Circuito do ouro – Campos das Vertentes. Plano de organização espacial e preservação do centro histórico de Tiradentes in **Organização espacial e preservação do centro histórico de Tiradentes**. Belo Horizonte: Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação Geral, 1980

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo 2017. Tiradentes**. Disponível em: < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/tiradentes/panorama> >

INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE MINAS GERAIS (IEPHA/MG). **Inventário de Proteção do Acervo Cultural de Tiradentes**. Belo Horizonte: IEPHA, 2002

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5.ed. São Paulo: Centauro, 2008

MASCARÓ, Juan Luis. **Loteamentos Urbanos**. 2. Ed. Porto Alegre: Masquatro, 2005

NEVES, Rodrigo. **História e turismo: a “mercadorização” do “patrimônio histórico” e a elitização da área central de Tiradentes, Minas Gerais (1980-2012)**. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de São João del-Rei, 2013

PRINZ, Dieter. **Urbanismo I. Projecto urbano**. Lisboa: Editorial Presença, 1980

SANTOS FILHO, Olinto Rodrigues dos. **Tiradentes: monumentos preservados**. Tiradentes: Instituto Histórico e Geográfico de Tiradentes, 2015

SECRETARIA MUNICIPAL DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE DE SÃO PAULO: **Manual técnico de arborização urbana**. São Paulo: Prefeitura de São Paulo, 2015.

ZOLINI, Gustavo P. de Pádua. **A inflexão do conceito de gentrificação em conjuntos urbanos patrimoniais em cidades de pequeno porte: os casos mineiros de São Thomé das Letras e Tiradentes**. Dissertação de Mestrado – Escola de Arquitetura. Universidade Federal de Minas Gerais, 2007