

| 446 | O PLANO DE CONSERVAÇÃO, VALORIZAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO DE OURO PRETO E MARIANA E SUAS INTER-
RELAÇÕES COM A HISTÓRIA DO PLANEJAMENTO URBANO E
REGIONAL NO BRASIL

Ricardo dos Santos Teixeira, Fernanda Borges de Moraes

Resumo

Várias iniciativas de planejamento para Ouro Preto foram realizadas a partir, principalmente, da segunda metade do século XX. Cada tentativa representa uma leitura do momento que o município vivia, também evidenciando muitos dos caminhos percorridos pelo planejamento urbano e pela preservação do patrimônio no Brasil. No presente trabalho, é apresentada, especificamente, a análise do “Plano de Conservação, Valorização e Desenvolvimento de Ouro Preto e Mariana”. Este consistiu em um produto de convênio assinado pelo Governo Federal, através do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, do governo estadual, através do IEPHA e as prefeituras municipais de Ouro Preto e Mariana. Elaborado entre os anos 1973 e 1975, pela Fundação João Pinheiro, com a participação de uma extensa equipe multidisciplinar, o Plano, bastante detalhado, pode ser considerado como a primeira grande tentativa de se implantar em Ouro Preto um sistema de planejamento. Discute-se, a partir do objeto de estudo, com ênfase sobre o município de Ouro Preto, compreender o momento histórico que este atravessava, as inter-relações do referido Plano com a história do Planejamento Urbano e Regional no Brasil e sua interface com a história da Preservação do Patrimônio.

Palavras-chave: Planejamento urbano, Ouro Preto, Patrimônio, Conservação.

Introdução

A antiga capital mineira, Ouro Preto, é sem dúvida um dos grandes ícones da história do Brasil e um dos mais importantes acervos barrocos do mundo. A qualificação de seu conjunto urbano dá-se pelo valor intrínseco das vias e edificações, sendo tombado, em nível federal, o Conjunto Arquitetônico e Urbanístico, correspondendo ao somatório de arruamentos, edificações e equipamentos urbanos dos séculos XVIII, XIX e XX, reunindo quarenta e cinco monumentos tombados isoladamente e aproximadamente mil edificações tombadas em conjunto. Com uma população de cerca de 70 mil habitantes, o município de Ouro Preto possui grandes dimensões territoriais, perfazendo uma área de 1.245 km², nela incluindo doze distritos, além da sede, sendo que muitos deles, como a própria sede, surgiram com a corrida do ouro, a partir de fins do século XVII.

Em pouco menos de um século, a cidade viveu dois períodos de características bem distintas: um de decadência e outro de crescimento. O primeiro principiou em 1897,

com a transferência da Capital mineira para Belo Horizonte. Assim, a antiga sede da administração estadual caiu em relativo esquecimento. Ironicamente, tal circunstância, aliada ao posterior tombamento, foi muito positiva do ponto de vista da preservação de sua riqueza patrimonial. Contudo, a partir das décadas de 1950 e 60, o Brasil entrou em um processo de rápida industrialização e urbanização, do qual Ouro Preto não escapou. Deste modo, o município, em especial o distrito-sede, cresceu de forma caótica durante anos, ficando sob ameaça permanente de descaracterização, ou mesmo de perda de seu patrimônio cultural.

O fato de a cidade de Ouro Preto estar tombada não significa que ela esteja cristalizada. Mesmo figurando como expressiva na produção artística e arquitetônica brasileira, Ouro Preto também se mostra um retrato dos problemas urbanos vivenciados por quaisquer outros municípios de mesmo porte, tais como: falta de planejamento urbano sistemático; déficit habitacional; ocupação desordenada de encostas e áreas de risco; falta de água; esgotamento sanitário inadequado ou inexistente; infraestrutura de serviços escassa e ou sobrecarregada; escassez ou mau aproveitamento de equipamentos urbanos e comunitários; mão-de-obra desqualificada; turismo predatório e trânsito caótico.

Várias iniciativas de planejamento para Ouro Preto foram realizadas a partir, principalmente, da segunda metade do século XX. Apesar de, literalmente, engavetadas em sua maioria, estas iniciativas formam um arcabouço importante de proposições para o município, que merece uma análise e investigação especial. Conhecer os potenciais e os limites de cada plano ou norma, os motivos de seus fracassos ou êxitos, poderá auxiliar no entendimento da dinâmica própria do município.

Cada tentativa representa uma leitura do momento que o município vivia, também evidenciando muitos dos caminhos percorridos pelo planejamento urbano e pela preservação do patrimônio no Brasil. No presente trabalho, é apresentada, especificamente, a análise do “Plano de Conservação, Valorização e Desenvolvimento de Ouro Preto e Mariana”, elaborado na década de 1970, pela Fundação João Pinheiro. Discute-se, a partir do objeto de estudo, com ênfase sobre o município de Ouro Preto, compreender o momento histórico que este atravessava e suas inter-relações com a história do Planejamento Urbano e Regional no Brasil e sua interface com a história da Preservação do Patrimônio¹.

¹ Este artigo é fruto de uma pesquisa mais ampla, para a tese de Doutorado do autor, sobre o Planejamento Urbano em Ouro Preto, onde são estudados os diversos planos diretores elaborados para o município, da segunda metade do século XX aos dias atuais.

Antecedentes

Para compreender o momento da elaboração do “Plano de Conservação, Valorização e Desenvolvimento de Ouro Preto e Mariana” é importante contextualizá-lo frente às questões pertinentes ao planejamento urbano e à preservação do patrimônio cultural, que circulavam em território nacional e internacional, no final da década de 1960 e início da década de 1970, sobretudo para aquelas cidades chamadas históricas.

Salienta-se que, neste período, o planejamento urbano no Brasil começava a se institucionalizar. De acordo com Moraes (1996), o planejamento urbano só veio a adquirir status institucional a partir de 1964, quando o Estado dele se utilizou para atender seus objetivos de instrumentalização do território. Em agosto daquele ano, foram criados, o Serviço Nacional de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) e o Banco Nacional da Habitação (BNH). Até então, as ações do Estado foram praticamente pontuais o que, na acepção do termo, não chegava a configurar um processo de planejamento urbano, visto que se tratavam de intervenções localizadas e desvinculadas da noção de cidade como totalidade.

Assim, embora o discurso do planejamento compreensivo preponderasse, atrelado a objetivos de desenvolvimento econômico e social, na prática, dominaram as políticas setoriais voltadas para a modernização do território em detrimento de políticas integrais que contemplassem aspectos redistributivos de recursos e rendas. A ênfase, na década de 1960, estava na questão da integração horizontal, ou seja, no tratamento das questões físico-territoriais, econômicas e sociais, consubstanciado pelos chamados planos de desenvolvimento urbano integrado local. Contudo, ao final dos anos 60, já se delineava um esforço em articular os planos de desenvolvimento urbano local a **políticas regionais** e estaduais. Deste modo, durante a década de 1970, a ótica centralizadora do governo voltou-se para a integração vertical de seus objetivos, alinhando as ações setoriais à hierarquização de prioridades a partir dos interesses nacionais (Moraes, 1996).

O I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND - 1972-74), dentro do objetivo de transformar o Brasil numa economia capitalista desenvolvida, buscava vincular o desenvolvimento regional à política de integração nacional. Propunha a incorporação do desenvolvimento urbano ao desenvolvimento regional e à diretriz de integração nacional, além da institucionalização das primeiras regiões metropolitanas. De acordo com Monte-Mór (2007), com o I PND, os aspectos espaciais, regionais ou urbanos começaram a ser vistos

como elementos integrantes fundamentais das diretrizes econômicas das estratégias de desenvolvimento nacional.

O mesmo autor aponta que àquela época, o contexto econômico nacional determinou, ao nível do planejamento urbano, a entrada maciça em cena de **novos profissionais**, que viam a cidade sob uma nova ótica. Trata-se, sobretudo, dos economistas, que começavam a dividir o espaço amplamente ocupado pelos arquitetos e engenheiros. Formava-se assim a “nova burocracia”, composta pelos tecnocratas, que estariam à frente das questões de planejamento urbano no Brasil.

Paralelamente, como aponta Sant’Anna (1995), é também na década de 1960 que a política nacional de preservação do patrimônio sofre um redirecionamento no cenário político-econômico, em função das substanciais mudanças nas cidades e centros históricos, os quais enfrentaram acelerado crescimento e pressão demográfica, em função da metropolização de algumas regiões, da implantação das indústrias em seus arredores e da abertura de estradas. É assim que as questões merecedoras de atenção, paulatinamente, deixavam de ser aquelas relativas à manutenção das características formais dos monumentos, transformando-se em problemas urbanos.

Convém apontar que as bases da atuação do governo federal, frente às questões urbanas em centros históricos, foram montadas, inicialmente, sob a orientação técnica da UNESCO, com grande influência das chamadas Cartas Patrimoniais (Silva, 2006).

A Carta de Veneza, elaborada no II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos, em 1964, indicava que a noção de monumento compreendia não só a construção arquitetônica em si mesma, mas também a moldura na qual ela está inserida. Tal carta é considerada o reexame dos princípios da Carta de Atenas (1931), com o intuito de aprofundá-los e dotá-los de um alcance maior em um novo documento.

Já a Recomendação de Paris, elaborada durante a Conferência Geral da UNESCO, em 1968, apontava como ameaças a paisagens e sítios – muitas delas relacionadas a um crescimento urbano desordenado – a construção de edifícios públicos e privados de qualquer natureza; a construção de estradas (no contexto brasileiro, aparecia como a ameaça das BR’s); as linhas de eletricidade; a construção de autosserviços para a distribuição de combustíveis; a distribuição indiscriminada de cartazes de publicidade e anúncios luminosos; o desmatamento, a poluição do ar e das águas; a construção de barragens, etc. Acrescentam-se

aí os problemas causados pela especulação imobiliária, a crônica falta de recursos destinados à cultura e à preservação do patrimônio cultural, os escassos recursos humanos empregados nessa área e a pouca especialização dos técnicos responsáveis.

No documento elaborado na Reunião sobre Conservação e Utilização de Monumentos e Lugares de Interesse Histórico e Artístico, conduzida pela Organização dos Estados Americanos, no ano de 1967, em Quito, foram estabelecidas as chamadas Normas de Quito. No documento, defendia-se a revalorização do patrimônio monumental em função do interesse público, ou seja, dava-se ênfase nas características e qualidades dos bens com vistas ao incentivo ao turismo, como mecanismo de desenvolvimento econômico.

No Brasil, no I Encontro dos Governadores de Estado, Secretários Estaduais da Área Cultural, Prefeitos de Municípios Interessados, Presidentes e Representantes de Instituições Culturais, ocorrido em abril de 1970, em Brasília, propôs-se a criação de órgãos estaduais e municipais de proteção ao patrimônio cultural. Fruto deste evento, conhecido como Compromisso de Brasília, foi a criação, já em 1971, do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais - IEPHA, com o objetivo de dar condições operacionais à atuação do órgão federal em Minas Gerais.

O II Encontro de Governadores para a Preservação do Patrimônio, Histórico, Artístico, Arqueológico e Natural do Brasil, realizado em 1971, gerou o “Compromisso de Salvador”, onde se ratificou o “Compromisso de Brasília”. Além disso, recomendava-se que para a obtenção de financiamento, fossem considerados prioritários os **planos urbanos e regionais** de áreas ricas em bens naturais e de valor cultural.

A Carta de Restauo, publicada pelo Ministério da Instrução Pública da Itália, em 1972 trouxe recomendações para intervenções de restauração em qualquer obra de arte, incluindo-se aí também os centros históricos, destacando que a restauração não se limita a operações destinadas a conservar unicamente os caracteres formais de arquiteturas ou de ambientes isolados, mas se estende à conservação substancial das características conjunturais do organismo urbanístico completo e de todos os elementos que concorrem para definir tais características. Para as intervenções urbanísticas, foram recomendados os seguintes instrumentos operativos: os **planos** de desenvolvimento geral, que reestruturassem as relações entre o centro histórico e o território e entre o centro histórico e a cidade em seu conjunto; os planos parciais relativos à reestruturação do centro histórico em seus elementos

mais significativos; e os planos de execução setorial, referentes a uma edificação ou a um conjunto de elementos reagrupáveis de forma orgânica.

No mesmo ano, na Convenção sobre a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, foi publicada uma nova Recomendação de Paris, onde se propunha aos países membros a adoção de uma política geral que visasse dar ao patrimônio cultural e natural uma função na vida da coletividade e a integrar a proteção desse patrimônio nos **programas de planejamento** geral.

Já em 1976, a Recomendação de Nairóbi trouxe grandes avanços no tocante à salvaguarda dos conjuntos históricos e sua relação com o planejamento urbano. Em um de seus capítulos, discutem-se as políticas nacional, regional e local de proteção ao patrimônio em face às exigências da vida contemporânea. Apontava que estas políticas deveriam influenciar o planejamento e orientar a ordenação urbana e rural e o **planejamento físico-territorial**. Além disso, recomendava que os planos e documentos de salvaguarda deveriam ser elaborados depois que todos os estudos científicos necessários tivessem sido efetuados por **equipes multidisciplinares** compostas, principalmente, de especialistas em conservação e restauração, inclusive historiadores; arquitetos; paisagistas; urbanistas; sociólogos; economistas; ecólogos; além de especialistas em saúde pública e assistência social. O documento incentivava a elaboração de estudos pormenorizados dos dados e das estruturas sociais, econômicas, culturais e técnicas, assim como do contexto urbano ou regional mais amplo, abrangendo dados demográficos, os modos de vida e as relações sociais, os problemas fundiários, infraestrutura urbana, o estado do sistema viário, as redes de comunicação e as inter-relações recíprocas da zona protegida com as zonas circundadas.²

Foi neste contexto fértil, onde a preocupação com o planejamento urbano e regional consolidava-se, que a Fundação João Pinheiro elaborou o “Plano de Conservação, Valorização e Desenvolvimento de Ouro Preto e Mariana”. Em relação a Ouro Preto, consistiu na segunda tentativa de dotar o município com um plano diretor. Pode-se considerar que a primeira deu-se no final da década de 1960, com a vinda do arquiteto português Alfredo Evangelista Viana de Lima, que, elaborou, em missão da UNESCO, o “Rapport et Propositions pour La Conservation, Recuperation et Expansion” de Ouro Preto (Lima, 1969). Este consistiu em um trabalho bem menos ambicioso do que o Plano elaborado pela Fundação João Pinheiro, atendo-se praticamente ao conjunto urbanístico-

² Apesar de posteriores à elaboração do “Plano de Conservação, Valorização e Desenvolvimento de Ouro Preto e Mariana”, muitas dessas recomendações, nele foram observadas, como demonstrado ao longo deste artigo.

arquitetônico tombado e propondo intervenções de caráter pontual e emergente³. Porém, a segunda tentativa pode ser considerada, sem dúvida, um fruto da primeira.

O Plano de Conservação, Valorização e Desenvolvimento de Ouro Preto e Mariana

Como aponta Motta (1987):

Na década de 70 o processo de crescimento de Ouro Preto tem continuidade tornando-se alarmante e inegável para os responsáveis por sua preservação, o que, somado à apologia do planejamento, estimulou o Patrimônio a dar os primeiros passos visando à formulação de planos para os centros históricos (Motta, 1987, p.118).

Assim, a segunda tentativa de dotar Ouro Preto com um plano diretor gerou o “Plano de Conservação, Valorização e Desenvolvimento de Ouro Preto e Mariana”. Este consistiu em um produto de convênio assinado pelo Governo Federal, através do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, do governo estadual, através do IEPHA e as prefeituras municipais de Ouro Preto e Mariana. Elaborado entre anos 1973 e 1975, pela Fundação João Pinheiro, com a participação de uma extensa equipe multidisciplinar, o Plano, bastante detalhado, pode ser considerado como a primeira grande tentativa de implantar em Ouro Preto, um sistema de planejamento.

Logo na introdução, já se defende esta ideia.

A orientação subjacente ao trabalho proposto é a de considerar o processo de planejamento como objetivo maior a ser alcançado, superando em importância o próprio valor do Plano. A meta fundamental do trabalho é, pois, fazer do planejamento um método rotineiro e contínuo para as duas administrações municipais. Quanto a isto, ressalte-se que foi uma das principais preocupações a tarefa de identificar um meio capaz de garantir a implantação das proposições, e que foram feitas constantes gestões para que isto se tornasse possível, gradativamente (FJP, 1975, p.4).

O nível de aprofundamento com que foram tratados os aspectos econômicos, sociais, administrativos, de infraestrutura e físico-territoriais, conferiu-lhe o caráter de plano de desenvolvimento integrado, apresentando uma proposta de intervenção regional (ENGEARP, 1991, p. 4-007).

³ Uma análise mais detalhada do “Rapport et Propositions pour La Conservation, Recuperation et Expansion” de Ouro Preto e seus desdobramentos encontra-se em: TEIXEIRA, R. S. & Moraes, F.B. (2012). O Plano Viana de Lima para Ouro Preto: a circulação das ideias na construção da cidade patrimônio. In: *XII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*, 15-18 Out., Porto Alegre, RS.

A ideia deste plano surgiu no Centro de Desenvolvimento Urbano da Fundação João Pinheiro, quando Viana de Lima apresentou ao Governo do Estado seu trabalho para a cidade de Ouro Preto. Nas palavras de Rodrigo Andrade, coordenador do trabalho da FJP, o Plano Viana de Lima “cuidava só da antiga Vila Rica e abrangia essencialmente os aspectos arquitetônicos e urbanísticos” (IEPHA, 2009) e

[...] pela similitude dos problemas, proximidade e interdependência entre as duas cidades, nossa equipe de urbanistas vislumbrou a conveniência de estender tal trabalho a Mariana e abordar também outros aspectos importantes para a qualidade de vida nessas cidades, como eram a infra-estrutura de saneamento, a educação, a saúde, a base econômica e a administração - e assim o preparamos ao Governo do Estado (IEPHA, 2009 p.1).

Entretanto, ressalta-se que, “Viana de Lima foi convidado e aceitou a função de consultor da equipe técnica. Nesta ocasião, para aqui veio, a fim de participar de seminários, quando sua atuação foi marcante e fundamental para a definição de normas e de propostas de atuação” (Telles,1996, p.17).

Segundo Motta (1987), o “Plano de Conservação, Valorização e Desenvolvimento de Ouro Preto e Mariana” fazia referência à conservação do patrimônio cultural numa perspectiva que ia além do seu acervo físico e indicava a preservação como uma “forma de melhoria das condições de vida” das populações locais. “Ainda que a preservação e valorização do patrimônio tenham ganho (sic.) um relevo notório no escopo do plano, estes aspectos foram considerados em constante confronto com as necessidades de desenvolvimento econômico e social dos dois municípios” (FJP, 1975, p.1). Esta característica está estreitamente ligada ao que se difundia na época.

Trazendo a novidade de abordar conjuntamente áreas urbanas crescentemente articuladas, as das sedes dos municípios de Ouro Preto e Mariana, o Plano apresentou um extenso diagnóstico da situação dos mesmos, em diversos aspectos (físico, econômico, social, administrativo, etc.) e dos potenciais e tendências de crescimento de suas manchas urbanas. Previa-se como principais funções urbanas para as duas cidades, as atividades turística, cultural e educacional, além de propor, em função da necessidade de preservação dos núcleos históricos, um esquema de descentralização baseado em sub-centros, buscando romper o crescimento centrífugo da mancha urbana (Bhering et al, 2005).

Na prática, os trabalhos foram divididos em duas grandes fases: uma de levantamentos e análises, que culminou com o estabelecimento do Diagnóstico, e outra de elaboração de proposições e projetos. Uma vez levantados os atributos do espaço físico das

idades, procurou-se caracterizar as principais funções que aí se desempenhavam, estudando o modo como elas se distribuíam e o seu comportamento com relação a este espaço. Dependendo da densidade de ocupação do solo, da qualidade dos serviços apresentados e da existência de funções complementares, foram estabelecidos diferentes graus de desempenho para cada uma das funções Residencial, Comercial e Serviços, Industrial, Institucional e Turística.

Para o caso do município de Ouro Preto, completando o conhecimento dos aspectos funcionais da estrutura urbana, estabeleceu-se a classificação dos elementos do sistema viário, identificaram-se os fluxos e áreas de atividades principais e estudou-se o comportamento do transporte coletivo. A superposição dos diagnósticos concernentes aos aspectos físicos e funcionais levou à identificação de três grandes zonas (Zona de Estrutura Consolidada, Zona em Transformação Estrutural e Zona Sub Urbanizada), “cada uma internamente homogênea em suas características fundamentais, que podem ser apresentadas como definindo a Estrutura Urbana de Ouro Preto” (FJP, 1975, p.18).

O balizamento das questões socioeconômicas fundamentava-se em um sistema interurbano formado pelas sedes municipais e pelos distritos Saramenha (pertencente a Ouro Preto) e Passagem de Mariana (pertencente a Mariana), onde as sedes municipais teriam como principais funções urbanas as atividades turísticas, culturais e educacionais, com outras atividades complementares em torno destas (Figura 1).



Figura 1: Sistema interurbano proposto no Plano de Conservação, Valorização e Desenvolvimento de Ouro Preto e Mariana, destacando as sedes municipais, o bairro Saramenha e o distrito Passagem de Mariana. Fonte: Elaborado pelo autor com base no mapa “Sistema Interurbano” do Plano (FJP, 1975, p.4.1)

No que tange a Ouro Preto, evidenciou-se, a partir do diagnóstico, a sua vocação como centro turístico, de valor cultural e, paralelamente, como centro educacional de nível superior. Acreditava-se que, em ambos os casos, esta vocação transcenderia o nível do Sistema Interurbano, ganhando proporções regionais e estaduais no campo educacional, e nacionais e internacionais no campo turístico-cultural.

A região de Saramenha confirmaria sua especialização no setor industrial, abrigando novas áreas para ocupação residencial e comércio e serviços em nível local. Já o distrito de Passagem de Mariana seria a principal área de expansão, intermediário entre as duas cidades, criando-se aí um polo comercial e núcleo residencial, o qual mitigaria a pressão de ocupação das áreas de valor histórico de Mariana e de Ouro Preto, sobretudo desta última.

Ao esboçar o modelo proposto do referido sistema, apontando o grande peso que este tinha para o Plano, o documento chega a conter a seguinte afirmação:

*[...] o fortalecimento deste sistema é a **única forma verdadeiramente eficaz** de promover a Conservação, a Valorização e o Desenvolvimento Urbano de Ouro Preto e Mariana, em perspectivas históricas. [...] Em outras palavras, isto significa que **apenas** a partir da consolidação do Sistema Interurbano, os objetivos reais do Plano serão alcançados (FJP, 1975, p.39) grifos nossos.*

De acordo com o documento, as tendências de expansão do núcleo de Saramenha, à época, manifestavam-se nas seguintes direções: na direção oeste, através da ocupação espontânea das margens da ferrovia e da estrada que leva a Santa Rita de Ouro Preto, e na direção da Lagoa do Gambá, onde estaria se consolidando um centro de comércio. Na ocasião, já se previa que se tal expansão territorial não fosse orientada, ela poderia transbordar o Morro do Cruzeiro na direção de Ouro Preto, o que de fato aconteceu (Figura 2).

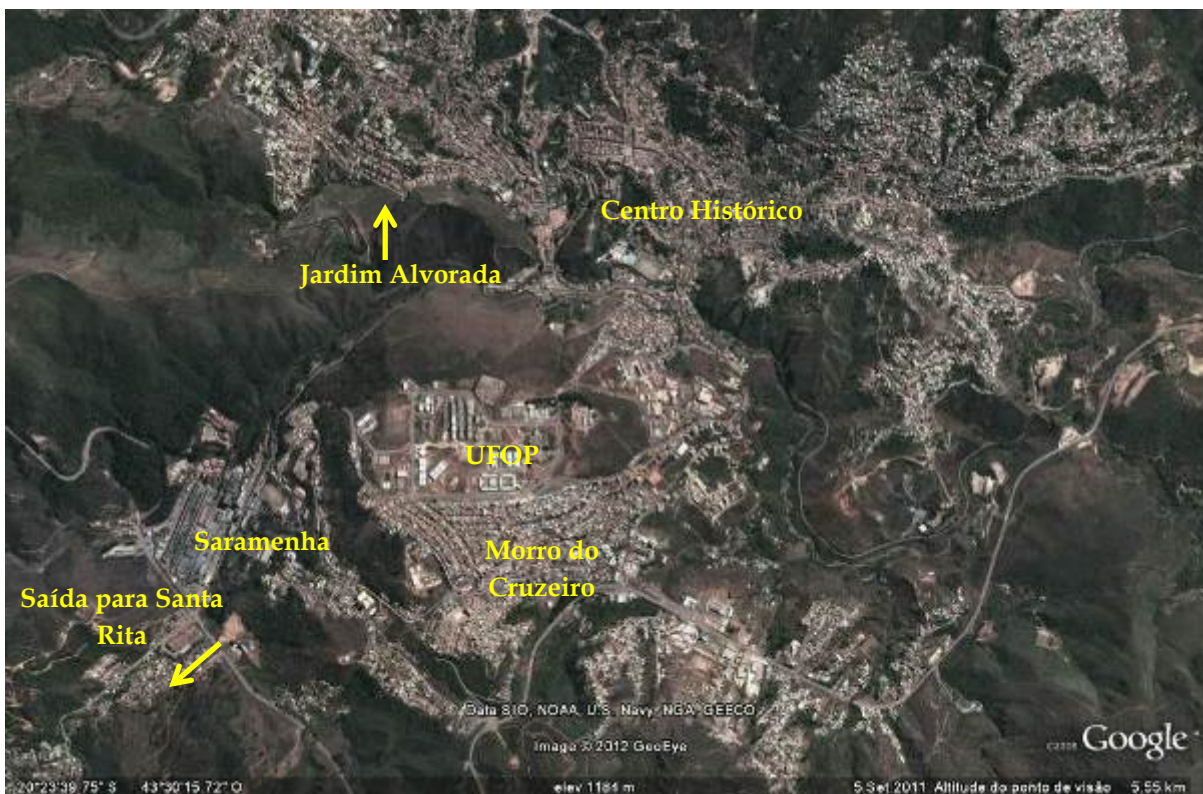


Figura 2: Imagem aérea do Distrito Sede de Ouro Preto, destacando os bairros Saramenha e o Morro do Cruzeiro. Fonte: Google Earth (capturado em 19 set. 2012).

Entretanto, independentemente da expansão que se previa, a equipe do Plano constatou que a implantação do núcleo de Saramenha já havia afetado sobremaneira a organização espacial de Ouro Preto, apontando que os importantes fluxos existentes entre eles e a demanda crescente de serviços urbanos a que Ouro Preto deveria satisfazer vinham gerando, a cada dia, novas necessidades de transformações no núcleo antigo.

No caso de Ouro Preto, outra proposta de expansão, porém, secundária, consistia na região conhecida como Buraco Quente, local onde, posteriormente, foi implantado o loteamento Jardim Alvorada (Figura 3). É interessante destacar que o Plano da FJP chegava, inclusive, a detalhar a estrutura viária básica das principais áreas de expansão urbana. Verifica-se que o traçado do arruamento do loteamento Jardim Alvorada, aprovado em 1981, é bem parecido com o proposto no plano.



Figura 3: Bairro Jardim Alvorada, construído na região do antigo “Buraco Quente”. Fonte: Arquivos do autor (2009).

Segundo Simão (2001), o âmago da proposta elaborada pela Fundação João Pinheiro possuía o mesmo conceito do Plano Viana de Lima: as áreas de expansão deveriam estar fora do núcleo urbano antigo. A intenção era desestimular ao máximo as novas ocupações nos núcleos históricos, sendo até mesmo mais radical que o plano do arquiteto português, uma vez que “qualquer nova edificação não era desejável”. Para Motta (1987), evitava-se, assim, o esforço de buscar soluções para as novas ocupações, mesmo, como referido, tendo-se constatado as necessidades de transformações no núcleo antigo.

Na concepção da equipe, a solução para o desenvolvimento urbano e preservação dos núcleos históricos de Ouro Preto e Mariana, dentro de uma perspectiva histórica, só seria encontrada externamente a esses núcleos. Afirmava-se que não se poderia encarar a Área de Expansão de Ouro Preto como destinada a absorver população, mas apenas como válvula de escape, destinada a casos em que não fosse encontrada solução nos demais outros núcleos. Considerava-se que a extrema limitação de se propor alterações na estrutura física de Ouro Preto não só havia criado a obrigação de satisfazer, fora do núcleo, a demanda habitacional, como tornado inviável qualquer intervenção “cirúrgica”, seja para disciplinar o uso do solo, seja para adequar o sistema de vias à solicitação crescente do tráfego de veículos.

Considerando-se indesejável qualquer nova edificação, tanto em expansão do tecido urbano, como no adensamento das áreas já urbanizadas, as intervenções possíveis ficariam praticamente restritas aos projetos de paisagismo e restauração, às reformas internas de edificações existentes e à reconstrução daquelas que ruíram. A construção de novas habitações em Ouro Preto deveria se processar em locais pré-determinados, sob um controle absoluto e em ritmo o mais contido possível, de forma a se estabilizar. Deste modo, com a execução do Plano, as únicas alterações sensíveis na estrutura urbana seriam a ampliação da área consolidada, através da incorporação de zonas em transformação e o deslocamento do centro gravitacional da cidade para o sul, em função da nova via de acesso, da concentração das atividades administrativas e do terminal rodoviário no ponto de chegada desta via ao tecido urbano.

Acrescenta-se ainda que o Plano apresentava uma proposta de zoneamento, com um modelo simplificado de uso do solo, a partir da seguinte classificação de usos: estimulados, admitidos, controlados e proibidos. Propôs, também: alternativas de tráfego e a implantação de novas vias que diminuíssem as pressões de circulação de veículos no centro de Ouro Preto; medidas de restauração e paisagismo a serem adotadas para uma extensa lista com os principais imóveis de interesse histórico; e uma reformulação na estrutura administrativa dos municípios, buscando implantar um sistema de planejamento nos mesmos. Porém,

[...] apesar da abrangência de suas análises e propostas, o plano não chegou a ser implantado devido às dificuldades político-administrativas, refletindo o distanciamento, característico da administração pública no Brasil, entre a produção técnica, realizada com recursos públicos e por iniciativa do Poder Público, e compromisso o desse mesmo poder em implementar e levar adiante as propostas dos documentos técnicos, muitas vezes aprovados como leis municipais (Bhering et al, 2005).

Até mesmo o elemento considerado de maior importância pela equipe para a consolidação do sistema nunca saiu do papel:

O Sistema Viário Principal ao nível do Sistema Interurbano apoia-se na estrutura rodoviária responsável pela interligação dos núcleos entre si. É o elemento mais importante na consolidação das principais funções a serem desenvolvidas entre os quatro centros principais, e, como tal, deve ser composto por vias capazes de permitir tráfego fluido e intenso (FJP, 1975, p.46).

Numa reflexão, trinta e cinco anos depois da conclusão dos trabalhos, Rodrigo Andrade assim justifica o “fracasso” da proposta:

As experiências que tivemos foram, infelizmente, em parte, negativas. Éramos jovens, entusiasmados pelo planejamento urbano, mas um tanto teóricos e, depois de fazer levantamentos e análises muito aprofundados de todos aqueles aspectos, acabamos por estabelecer algumas propostas idealistas, mas irrealizáveis naquelas circunstâncias: trabalhávamos com dois municípios que praticamente assistiram de modo desconfiado o seu desenvolvimento, sem capacidade técnica de entendê-las nem financeira de implantá-las, e uma participação muito rasa da comunidade. Hoje faríamos um trabalho menos ambicioso e mais participativo. De todo modo, resultou um acervo importante de conhecimento daquela realidade, muito maior do que os modestos resultados práticos que terá proporcionado (IEPHA, 2009).

Na própria introdução do produto final entregue aos municípios, já se pode notar a mínima participação popular:

*Durante o seu desenvolvimento, foram realizados, **entre os contratantes e a equipe técnica**, três Seminários de Avaliação. O primeiro para apresentação do Diagnóstico, o segundo para a escolha de alternativas e discussão das primeiras proposições, e o terceiro para pequenos ajustes nas proposições, já então **apresentadas em caráter quase definitivo** (FJP, 1975, p.3) grifos nossos.*

Na prática, tanto o Plano elaborado pela Fundação João Pinheiro, como o Plano Viana de Lima, nunca foram implementados (a não ser em aspectos muito pontuais), ainda que este último tenha sido ratificado em suas linhas gerais por decreto municipal. As críticas que ambos receberam advêm do distanciamento da cidade, tendo sido desenvolvidos sem a participação das comunidades locais, bem como do poder municipal. De qualquer modo, o IPHAN aproveitou as informações como argumentação ao analisar algumas propostas de parcelamento do solo e “*como fontes, ainda que incompletas, de subsídios úteis para o trabalho do dia-a-dia na aprovação de projetos. E Ouro Preto continuou crescendo internamente, no centro histórico, e nas periferias, atingindo mesmo as áreas previstas para expansão*” (Motta, 1987, p.119) e para, além delas.

Considerações Finais

O “Plano de Conservação, Valorização e Desenvolvimento de Ouro Preto e Mariana” avançava em relação às tentativas anteriores ao tratar a preservação do patrimônio numa perspectiva que ia além do seu acervo físico, mas como uma forma de melhoria das condições de vida das populações locais. Ele pode ser encarado como um retrato de sua época. Não só pelo fato de trazer um rico diagnóstico sobre os dois municípios, mas também por se tratar de um produto que carrega em seu bojo a concepção de planejamento urbano compreensivo e de viés tecnocrático, vigente na década de 1970.

A extensa equipe multidisciplinar que trabalhou na elaboração do Plano reflete a “nova burocracia”, composta pelos tecnocratas, à frente das questões de planejamento urbano no Brasil àquela época. Ao analisar o trabalho, quase quarenta anos após sua elaboração, constata-se, facilmente, que a tecnocracia predominou, sem qualquer cerimônia, dado que não houve empenho em somar a participação popular às reflexões de cada área de estudo e às tomadas de decisão. Durante sua elaboração, aconteceram três seminários de avaliação, com a presença apenas dos contratantes e da equipe técnica, gerando as proposições em caráter quase definitivo, como apontado no texto. Além disso, o próprio Rodrigo Andrade, coordenador do trabalho, já admitiu que as proposições eram idealistas e irrealizáveis naquelas circunstâncias, tendo em vista que os municípios não possuíam capacidade técnico-administrativa nem financeira para compreendê-las, implantá-las e geri-las.

Salienta-se que a iniciativa de elaboração do Plano não partiu dos próprios municípios, frente às suas demandas internas, nem mesmo do setor técnico do IPHAN, responsável pela gestão dos dois núcleos tombados. Ela nasceu no Centro de Desenvolvimento Urbano da Fundação João Pinheiro, quando Viana de Lima apresentou ao Governo estadual seu trabalho para a cidade de Ouro Preto. No afã de se trabalhar com o planejamento regional, com sua retórica obrigatória e premente daqueles anos e, também, “pela similitude dos problemas, proximidade e interdependência entre as duas cidades”, a própria equipe cogitou a conveniência de estender tal trabalho a Mariana, pouco se atendo às idiossincrasias locais.

Entretanto, apesar do vasto diagnóstico referente aos municípios, as propostas concentram-se no pretense sistema interurbano formado pelas sedes municipais, Saramenha e Passagem de Mariana, desconsiderando os diversos distritos que ambos os municípios possuem e suas inter-relações entre si e com as sedes. O mapeamento apresentado no documento, com grande predominância da área que abrange o sistema interurbano, denota esta situação.

Algumas hipóteses que explicariam o pequeno alcance do trabalho podem ser lançadas e poderiam aqui ser enumerados vários (possíveis) motivos do fracasso do Plano, alheios ao conteúdo deste, tais como falta de vontade política, desinteresse municipal em gerir o uso e a ocupação do solo, rivalidade histórica entre os municípios, falta de recursos financeiros e humanos, etc. Acrescenta-se que àquela época, ainda, não havia sido instalado um escritório técnico do IPHAN em Ouro Preto, o que, de todo modo, enfraqueceria

qualquer tentativa real de controle e normatização. Todavia, talvez na própria concepção do plano, no cerne de suas proposições, ao dar grande peso ao sistema interurbano, já reside o verdadeiro motivo de seu fracasso. As relações entre Ouro Preto e Saramenha, de fato, consolidaram-se, levando inclusive à conurbação das manchas urbanas, porém, mais como fruto de um processo espontâneo do que propriamente como um direcionamento prático de planejamento urbano. Por sua vez, o distrito de Passagem de Mariana continua com pouca expressão como área de expansão para a sede de Ouro Preto, em detrimento ao grande crescimento que se observou ao longo dos anos em sentido oposto, rumo ao distrito de Cachoeira do Campo e também na própria região de Saramenha.

É interessante destacar que, em momento algum no documento que compõe o diagnóstico, nota-se tendência natural ou vontade política para se formar tal sistema interurbano idealizado pela equipe. Acrescenta-se ainda que o Plano destacava, como elemento mais importante para a consolidação do sistema referido, a execução do Sistema Viário Principal, o que também não saiu do papel, comprometendo qualquer expectativa para a sua real formação.

Embora tenha realizado um trabalho ousado e ambicioso, ao propor que as áreas de expansão ficassem fora dos núcleos antigos, a equipe “fechou os olhos” para o intenso e iminente crescimento urbano (e demográfico) que se vislumbrava em Ouro Preto, com a consolidação do setor industrial e do crescimento do setor educacional com a expansão da Universidade Federal de Ouro Preto - UFOP. Assim, a busca de alternativas práticas e aplicáveis para as novas ocupações foi praticamente nula, em contraposição ao crescimento desordenado que se espalhou pelas áreas vazias, internas ao sítio.

Acrescenta-se ainda que, apesar do empenho do IPHAN em realizar o trabalho, àquela época, a Prefeitura Municipal não tinha o interesse – embora tivesse a obrigação – em gerir o uso e ocupação do solo. Deste modo, o alcance do Plano foi bastante restrito, sendo engavetado pelo Executivo Municipal.

Entretanto, mesmo sem nunca ter recebido uma aprovação formal pelas administrações municipais ou estadual, seu diagnóstico é bastante rico e consiste em um dos melhores acervos, daquela época, referente a ambos os municípios. Ele foi usado, sobretudo pelo Escritório Técnico do IPHAN para as análises de projetos no dia-a-dia. Algumas proposições ecoaram já na segunda metade da década de 1970 e podem ter influenciado a aprovação de algumas leis, tais como as que definiram a Zona de Proteção do Município, o

Plano Rodoviário Municipal e as normas para a legalização da ocupação de terrenos. Além disso, algumas propostas foram implementadas, ainda que tardiamente e de forma remodelada pelas conjunturas coevas. Porém, até mesmo estas não foram frutos do planejamento urbano e sim da pressão do Ministério Público e da UNESCO, tendo Ouro Preto seguido sua história sem condições e métodos eficazes de planejamento urbano, tão pleiteados com a execução deste plano.

O sistema de planejamento que pretendeu instalar, produto mais importante que o Plano em si, somente começou a se delinear, efetivamente, na Prefeitura de Ouro Preto, a partir do ano de 2003, por pressão do Ministério Público e em função da possível perda do título de Patrimônio da Humanidade. Em consequência, em 2006, foi criada a Secretaria Municipal de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano, que vem trazendo muitos avanços para o município.

Referências Bibliográficas

- BHERING, I. G. A., AZEVEDO JUNIOR, M. T., CERQUEIRA, L. M. 2005. *Gestão do patrimônio histórico: uma avaliação a partir do processo de elaboração da legislação urbanística de Ouro Preto* [Em linha]. Disponível em: <http://www.xienanpur.ufba.br/142.pdf> [Consult. 11 Jun. 2011].
- CURY, I. (org.) 2009. *Cartas patrimoniais*, 3 ed. Rio de Janeiro, IPHAN.
- ENGEARP Arquitetura e Engenharia. 1991. *Plano Diretor de Ouro Preto*. Prefeitura Municipal de Ouro Preto.
- FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO 1975. *Plano de conservação, valorização e desenvolvimento de Ouro Preto e Mariana*, Belo Horizonte, FJP.
- INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE MINAS GERAIS - IEPHA, MG. 2009. *Do idealismo ao pé no chão* [Em linha]. Disponível em: http://www.iepha.mg.gov.br/index.php?option=com_content&task=view&id=611 [Consult. 21 Mar. 2011].
- LIMA, A. E. V. 1969. *Ouro Preto: Rapport et Propositions Pour la Conservation, Recuperation et Expansion*. UNESCO.
- MONTE-MÓR, R. L. M. 2007. Planejamento Urbano no Brasil: emergência e consolidação. *Etc... espaço, tempo e crítica*, v.1, n.º.1(4), p. 71-96,15.

- MORAES, F. B. (1996). *Gestão Metropolitana: uma reflexão sobre sua trajetória e perspectivas a partir da experiência da Região Metropolitana de Belo Horizonte*. Dissertação. Belo Horizonte, Universidade Federal de Minas Gerais.
- MOTTA, L. 1987. A Sphan em Ouro Preto: uma história de conceitos e critérios. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, n. 22, p. 108-122.
- SANT'ANNA, M. (1995). *Da cidade-monumento à cidade-documento: a trajetória da norma de preservação de áreas urbanas no Brasil (1937-1990)*. Dissertação. Salvador, Universidade Federal da Bahia.
- SILVA, P. R. da. (2006). *A postura da municipalidade na preservação do patrimônio cultural urbano*. Dissertação. Brasília, Universidade de Brasília.
- SIMÃO, M. C. 2001. *Preservação do patrimônio cultural em cidades*, Belo Horizonte, Autêntica.
- TELLES, A. S. Viana de Lima e o Brasil. 1996. IN: SECCA, A., ALMEIDA, P. V. (org.) 1996. **Viana de Lima: arquitecto 1913-1991**. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Árvore, Centro de Actividades Artísticas, CRL.
- TEIXEIRA, R. S. & Moraes, F.B. (2012). O Plano Viana de Lima para Ouro Preto: a circulação das ideias na construção da cidade patrimônio. In: *XII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*, 15-18 Out., Porto Alegre, RS.