

Turismo e Paisagem: o caso da Praça da Estação em Belo Horizonte/MG

Iomara Albuquerque Giffoni¹

Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca – CEFET/RJ

Resumo: Diante da captação de megaeventos como a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016, o turismo está em voga e passa a figurar como justificativa para a implantação de diversas intervenções na paisagem urbana de suas cidades sede, como é o caso da Praça da Estação, em Belo Horizonte, Minas Gerais. Assim o objetivo deste artigo é estudar as relações entre o turismo e a paisagem e as modificações que a última sofre para adequar-se a atividade em questão. Na primeira parte apresenta-se uma fundamentação teórica sobre o assunto, seguida da apresentação histórica da Praça da Estação e das modificações que este local vem sofrendo para desenvolver o turismo. Metodologicamente fez-se uso da pesquisa bibliográfica e documental, além da visita de campo.

Palavras-chave: Turismo; Paisagem; Praça da Estação; Belo Horizonte.

1. Introdução

Belo Horizonte, capital de Minas Gerais, foi inaugurada em 12 de dezembro de 1897, é também a primeira cidade planejada do país, pensada sob os princípios haussmanianos² de Paris e Washington, pois, conforme Carsalade (2001, p. 53), o momento histórico era de grande identidade com a República recém-instaurada e com os ideais iluministas, o positivismo e a racionalidade. Contudo, se, no traçado da sua planta baixa, Aarão Reis conseguiu expressar o ideário do planejamento da nova capital, atualmente muitos planos e pesquisas são elaborados na tentativa de dar respostas à multiplicidade de questões que se apresentam na urbe belo-horizontina.

A recuperação de áreas degradadas do centro de Belo Horizonte é uma dessas questões que se colocam para o governo municipal. Considerar o desenvolvimento da atividade turística como uma das possibilidades para que se atinja esse objetivo é algo que o poder público mineiro já vislumbrou, tanto que, o incremento do turismo foi

¹ Mestre em Hotelaria e Turismo pela UNIVALI/SC. Especialista em Metodologia do Ensino Superior pelo CEPENMG. Bacharel em Turismo pela PUC/MG. Docente dos cursos de Especialização em Educação Tecnológica, Tecnologia em Gestão de Turismo e Técnico em Turismo e Entretenimento do CEFET-RJ. E-mail: turismara@yahoo.com.br

² Georges Eugène Haussmann, prefeito de Paris que entre 1851 e 1870 reconstrói o espaço urbano dessa cidade, baseado no conceito de Urbanismo Monumental e nas Leis Sanitárias.

citado como uma das justificativas para a implantação de diversas intervenções na paisagem urbana dessa cidade, e marcadamente na área da Praça da Estação.

A escolha da Praça da Estação como objeto de estudo, se justifica principalmente por sua importância histórica. Este local foi o núcleo urbano inicial de Belo Horizonte. A implantação da linha férrea e o prédio da estação ferroviária foram condições básicas para o abastecimento da cidade, sem a qual sua construção não seria possível. Ainda que Belo Horizonte possua outros ícones arquitetônicos, como as obras de Oscar Niemeyer no Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Pampulha, a Praça da Estação, pode ser considerada uma das paisagens urbanas mais antigas da cidade. De acordo com Ulpiano Bezerra de Meneses (2002, p. 29):

[...] a paisagem é um organismo vivo, orgânico, dinâmico e possuidor de uma história e isso se deve ao fato dela concretizar conceitos abstratos, assumindo muitas funções, sendo uma das mais importantes, a de identidade de uma nação ou de um de seus segmentos, tornando-se assim um patrimônio cultural.

Mediante a tudo quanto foi exposto, o objetivo deste trabalho é identificar a relação entre o turismo e a paisagem, e as modificações que esta última sofre para receber a atividade turística. Para exemplificar este fenômeno, apresenta-se um sucinto levantamento histórico da Praça da Estação, na cidade de Belo Horizonte, em Minas Gerais e de como a apropriação para o turismo vem modificando a sua paisagem. Metodologicamente fez-se uso da pesquisa bibliográfica e documental para a discussão sobre turismo e paisagem, bem como para o levantamento histórico, e uma visita de campo em maio de 2012.

2. Paisagem e Turismo

Na conceituação de Santos (1996, p.95), paisagem é “o conjunto de forma que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre o homem e a natureza”. Para Boullón (2002, p.120), a paisagem é uma qualidade estética que os diferentes elementos do espaço físico adquirem somente quando o ser humano os contempla.

Na visão de Yazigi (2002, p.13), o turismo está intrinsecamente ligado à paisagem, uma vez que esta lhe serve de atrativo, independente de ser natural ou

antrópica. Se o homem, ao deslocar-se, é motivado por impulso de quebra de cotidiano, a paisagem é o primeiro referencial de mudança.

Iná Elias de Castro (2002, p.124) em Paisagem e Turismo coloca que: o paradoxo das cidades brasileiras considera a paisagem como um recurso econômico do turismo, no momento em que este usufrui o fato de esta também poder ser entendida como uma imagem, utilizando-a por meio de fotografias e obras de arte divulgadas pelos meios de comunicação capazes de despertar nas pessoas o desejo de serem conhecidas. Assim, para essa autora, a paisagem turística poderia ser entendida como a natureza e sua gama de bens culturais, se tornando uma paisagem estetizada e valorizada. Ferrara (2002, p.79) completa essa idéia ao afirma que: o apelo visual caracteriza o sistema cultural do nosso tempo e a publicidade turística faz da exploração da imagem seu grande atrativo.

A esse ponto, cabe resgatar agora o conceito de atrativo turístico, uma vez que a Praça da Estação se enquadra nessa classificação. Na visão de Lohmann e Panosso (2008, p.390), nem sempre seria possível apresentar uma definição de atrativos turísticos devido à diversidade de tipos existentes. Cooper *et all* (2001, p.327) chama os atrativos turísticos de atrações turísticas e, segundo esse autor, estas:

podem ser agrupadas como aquelas que são presentes na natureza e as artificiais. As primeiras incluem a paisagem, o clima, a vegetação, as florestas e os animais selvagens. As outras são principalmente os produtos da história e da cultura, mas também incluem complexos de entretenimento criados artificialmente, como os parques temáticos.

Já Ignarra (2003, p.53) traz uma visão a partir do ser humano e afirma que esse é um conceito complexo, uma vez que os turistas procuram sempre conhecer aquilo que é diferente do seu cotidiano. Assim, a atratividade dos pontos turísticos é subjetiva e varia de pessoa para pessoa. Logo, quanto mais raro for um atrativo, maior será sua atratividade. Pearce (1991, p.53) dirá apenas que atrativo turístico é um dado lugar, natural ou construído, que é foco de atenção do turista.

Considerando que a Praça da Estação é um atrativo artificial, pois foi construído, e que se situa dentro de uma cidade, cabe levar a discussão sobre paisagem para dentro do espaço urbano, e é exatamente isso que Scherer (2002, p.103) faz ao dizer que a paisagem nos conta muito sobre a maneira como as pessoas viveram nas cidades e que a melhor coisa que uma cidade tem a oferecer ao turista é ela mesma, na medida em que

cada cidade tem sua feição, seus sons, aromas e paisagens, seus encantos explícitos ou reservados e que a tornam única. Nesse sentido Nunes (2002, p.219) corrobora apontando que:

Quando a humanidade quer narrar sua história, tiram dos refúgios da memória, paisagens perdidas no tempo e no espaço para nelas situar os fatos. E assim até os dias de hoje turistas do mundo todo, fazem fila para conhecer locais onde se deu os mais incríveis fatos, na tentativa de serem testemunhas da história [...] e assim podemos dizer que sem paisagem a própria história seria outra.

Acrescentando o aspecto simbólico, Cruz (2002, p.115) vê a paisagem carregada de signos em uma dimensão tanto do que é visível, concreto e real, quanto do que faz parte do imaginário do espaço geográfico. Nesse sentido a transformação das paisagens criadas para o turismo é uma forma de apresentar signos que se mantêm no imaginário dos turistas e visitantes.

Logo, faz-se necessário conhecer a história da Praça da Estação, localizar as ações do homem e o seu significado, para entendê-la enquanto paisagem e o papel do Turismo nesse processo.

3. A Praça da Estação

Apesar de Wirth (2006, p.92) apontar que a principal justificativa para a implantação de ferrovias em Minas Gerais era o escoamento da sua produção, principalmente do café; para a cidade de Belo Horizonte a ferrovia teve uma função diversa, servia para abastecer a cidade de tudo o quanto era necessário para a sua construção, além de transportar as pessoas e suprimentos. Dentro dessa lógica é que dois anos antes da inauguração da nova capital, no dia 7 de setembro de 1895, foi inaugurado oficialmente o ramal da Estrada de Ferro Central do Brasil – E.F.C.B., entre Belo Horizonte e a estação de General Carneiro, situada no município de Sabará. E o primeiro prédio da Estação Ferroviária, FIG. 1, foi inaugurado em 1897.



FIGURA 1 – Primeiro Edifício da Estação
Fonte: Jornal Hoje em Dia

A Praça da Estação, como é popularmente conhecida, começou a ser construída em 1904 e foi inaugurada em 1914. Sendo seu primeiro prédio demolido, por não atender mais à demanda de passageiros. A estação da FIG. 2 foi inaugurada em 11 de novembro de 1922. Em 1924, recebe o atual nome, Praça Rui Barbosa.



FIGURA 2 – Segundo Edifício da Estação
Fonte: www.descubraminas.com.br

De acordo com o estudo intitulado “O processo de formação do espaço urbano da Região Metropolitana de Belo Horizonte, 1897-1985”, realizado pelo órgão estadual Planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte - PLAMBEL (1986, p.78), a evolução da estrutura urbana dessa cidade segue a seguinte periodização:

- 1º. Período (1897/1920) – Caracterizado pela implantação da nova capital, gerando uma cidade sobretudo administrativa.
- 2º. Período (1920/1937) – A cidade assume o papel de pólo econômico e social e apresenta um grande crescimento de população e área urbanizada.
- 3º. Período (1937/1950) – O poder público implementa uma série de mudanças modernizantes no espaço urbano e altera significativamente sua imagem.
- 4º. Período (1950/1967) – Caracterizado pelo desenvolvimento da indústria, com a ocupação da Cidade Industrial e a implantação da Mannesmann. O processo de metropolização ganha forte impulso.
- 5º. Período (1967/1977) – Ampliação das desigualdades urbanas ao nível da infra-estrutura e serviços urbanos e “aprofundamento da segregação social do espaço”.
- 6º. Período (1977/1988) – Periferização dos loteamentos e assentamentos, crescimento imobiliário acentuado.

Exatamente no ano de 1988, o Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais - IEPHA/MG decreta o tombamento do “Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Praça da Estação”, compreendendo a Praça, Jardins e Esculturas, Estação Central, Antiga Estação Ferroviária Oeste de Minas, Casa do Conde de Santa Marina, Edifício Chagas Dória, Serraria Souza Pinto, Escola de Engenharia da UFMG, Instituto de Eletrotécnica, Antigo Instituto de Química, Pavilhão Mário Werneck e Viaduto Santa Teresa.

Cabe salientar a peculiaridade das referidas construções, que possuem o espaço interno de grandes dimensões, pois esta área abrigou o setor industrial dos primórdios da cidade até a sua transferência para o CINCO – Centro Industrial de Contagem, na gestão de Juscelino Kubitschek como prefeito de Belo Horizonte, entre 1940 e 1945.

Na década de 1980, também acontece à implantação do Sistema de Transporte Coletivo da Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH e do Trem Metropolitano (metrô de superfície), e que teve seus impactos.

Entre os anos 80 e 2000 a Praça da Estação assume características de terminal identificado como Terminal Rui Barbosa. O número de ônibus que irá circular na região, tendo como ponto final a Rua Aarão Reis junto a Praça, vão afirmar o caráter de passagem e atrair o comércio popular e informal. [...] A maioria das linhas com ponto nesta área [...] destinam-se a atender bairros periféricos [...] caracterizando uma alteração na utilização do comércio da região, considerando principalmente sua apropriação por usuários de baixa renda, devido às linhas de bairros da periferia e da região metropolitana. (ARROYO, 2004, p. 117-120)

Dentre as ações que demonstram consciência da situação de degradação desse patrimônio por parte da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte – PBH destaca-se o concurso realizado em 1996, cujo projeto vencedor é de autoria dos arquitetos Flávio Grillo, José Eduardo Beggiato e Edwiges Leal. Ilustrado na FIG. 3, propunha a reestruturação desse espaço, consolidando a sua imagem de grande esplanada com estacionamento subterrâneo para veículos e com infra-estrutura para eventos; capeamento de trecho do Ribeirão Arrudas e retomada do traçado original e dos jardins da outra parte da Praça. Parte da esplanada foi executada na época, sendo que o restante do projeto ficou paralisado por falta de financiamento. Como se pode observar nas imagens, muito da atual configuração da Praça tem origem nele.



FIGURA 3 – Cronograma da reestruturação da Praça da Estação projeto de 1996.
 Fonte: Jornal Estado de Minas

Em 2001 acontece o “Fórum Quatro Estações”, no qual foi elaborada uma “operação urbana”³, dentro das diretrizes da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo municipal; o que possibilitou negociar a cessão do prédio da estação ferroviária e da Praça da Estação, em regime de comodato, ao Instituto Cultural Flávio Gutierrez - ICFG⁴, com o objetivo de implantar no local o Museu de Artes e Ofícios - MAO. Em setembro de 2003 iniciam-se as obras. A Praça revitalizada foi inaugurada em 12 de agosto de 2004 e em 14 de dezembro de 2005 o MAO.

[...] em seus nove mil metros quadrados de área estão os prédios históricos da Estação Central da cidade, sendo que no local funcionam uma estação de metrô de superfície [...] e um ramal ferroviário da Estrada de Ferro Vitória-Minas – EFVM; [...]o aproveitamento das áreas externas próximas ao local de embarque e desembarque de passageiros e a criação de um jardim-museu e espaços para restaurante, área de eventos, loja e áreas de convivência [...] (MURTA, 2008, p.86).

Na sequência a região passa por novas intervenções advindas do Projeto Linha Verde. Projeto do Governo do Estado que objetivou ligar o centro da capital ao Aeroporto Internacional Tancredo Neves, através da construção de uma via de trânsito rápido. Na região de interesse desse estudo, foi construído o “Boulevard Arrudas”, finalizado em maio de 2007, consistiu na cobertura do Ribeirão Arrudas a fim de dar lugar a pistas mais largas para o tráfego, faixas preferenciais para o transporte coletivo e completo tratamento paisagístico, visto na FIG. 4.



FIGURA 4 – Trecho do Boulevard Arrudas / Praça da Estação.
Fonte: www.linhaverde.com.br

Em janeiro de 2004 a Prefeitura de Belo Horizonte lançou o “Plano de Reabilitação do Hipercentro⁵ de Belo Horizonte – Centro Vivo”, que Vilela (2006, p.17) define como:

³ Instituída no município de Belo Horizonte pelo Plano Diretor do Município, Lei No. 7.165, aprovada em 27 de agosto de 1996, tem por objetivo viabilizar projetos urbanísticos especiais previamente delimitados.

⁴ O ICFG foi criado em 1998, é uma entidade do terceiro setor, sem fins lucrativos, que tem por objetivo a preservação, difusão e valorização do patrimônio cultural brasileiro.

⁵ Área definida como objeto de zoneamento (Zoneamento Hipercentro - ZHIP) pela Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo Urbano no. 7165 de 27 de agosto de 1996, Cap. II, art. 7º., XXV:

§ 2º. Entende-se por área central a delimitada pela Avenida do Contorno.

[...] um conjunto de obras que visam à recuperação da área central, dividido em três linhas principais de atuação: “inclusão social e revitalização econômica”; “revitalização urbanística, ambiental e cultural”; e “segurança”. Através das referidas ações, o Programa tem como meta criar condições para reforçar o papel do Hipercentro como centro simbólico de Belo Horizonte, da metrópole nela centrada, bem como o de Minas Gerais; valorizar a diversidade de suas atividades e consolidá-lo como local de encontro; e por fim, transformá-lo em lugar “bom para morar, trabalhar, passear, aprender, conviver”.

Para Vilela (2006, p. 19), o Programa Centro Vivo abarcou a Praça da Estação principalmente por ser um local de grande fluxo de pessoas, prevendo várias ações com o propósito de consolidá-lo como eixo de concentração de equipamentos culturais, de lazer e de realização de grandes eventos a céu aberto.

Em sua segunda versão, datada de maio de 2007, a metodologia adotada no referido plano buscou obter uma visão ampla, foram realizadas diversas pesquisas, como por exemplo, o mapeamento do perfil dos usuários do hipercentro de Belo Horizonte, cujo objetivo foi dar subsídios à adequação dos projetos de recuperação de cada lugar ao perfil dos seus usuários tradicionais. A partir daí foram apresentadas e analisadas uma série de propostas para todo o Hipercentro de Belo Horizonte, a fim de estabelecer uma ordem de prioridade para implantação, cujos critérios foram: o potencial estratégico da proposta; sua viabilidade econômica; seu grau de independência em relação às demais propostas; a abrangência espacial e o seu potencial de inclusão social.

Cabe salientar a existência de planos nos níveis municipal, estadual e federal para a área de Turismo, no mesmo período. Contudo todos eles são genéricos nas ações propostas, por isso se trabalha aqui com o Plano de Reabilitação do Hipercentro.

Apresenta-se na FIG. 5, um quadro sinóptico com as ações do referido plano que estão ligadas ao Conjunto Arquitetônico da Praça da Estação e ao turismo, dispostas pela ordem de prioridade do documento original. Em Maio de 2012 fez-se uma pesquisa de campo a fim de verificar se as propostas haviam sido implantadas até aquele momento, ou não. Em termos globais, das oito propostas existentes, apenas uma foi implantada. É um índice baixo, se considerarmos isoladamente o Plano de Reabilitação do Hipercentro, contudo, se for considerado o total de intervenções realizadas com as obras na Praça – esplanada e jardins, Museu de Artes e Ofícios - MAO e Boulevard Arrudas, vê-se que a área foi alvo de um grande investimento.

Ordem prioridade	Propostas Plano de Reabilitação do Hipercentro de BH	Situação
17	Fechamento de pista do Boulevard aos domingos para atividades de lazer	30/05/2012 Não foi implantado
24	Feira de antiguidades, objetos usados, sebos e brechós na Rua Sapucaí “[...] viabilização de acesso e utilização da área situada em nível intermediário entre a Rua Sapucaí e a linha férrea para implantação de feira de objetos usados / brechós proposta para o local” Pág. 32	30/05/2012 Não foi implantado
27	Promoção de novos eventos culturais em espaços públicos “[...] outros eventos poderão acontecer em imóveis subutilizados ... galpões ao longo do Boulevard Arrudas ...” Pág. 33	30/05/2012 Proposta genérica
39	Recuperação de Baixios de viadutos: Floresta e Santa Teresa “desobstrução e tratamento urbanístico dessas áreas com melhoria da iluminação e implantação de mobiliário urbano que propicie a utilização dos mesmos por pedestres, caracterizando-as como pequenas praças. No caso do [...] Viaduto da Floresta, a área sob o mesmo deverá ser tratada de modo a integrar a Casa do Conde de Santa Marinha à Praça da Estação através da Rua Aarão Reis.” Pág.32	30/05/2012 Não foi implantado .
45	Operação urbana Cada do Conde/Boulevard Arrudas “Objetivos estratégicos: - Reforço do caráter cultural, integrando os equipamentos existentes e propostos através do eixo do Boulevard Arrudas; - Atração de novos empreendimentos imobiliários de caráter empresarial, diversificando os usos existentes e trazendo mais animação para a região; - Renovação urbana com concentração de potencial construtivo em áreas subutilizadas nos quarteirões em torno da Casa do Conde e em frente ao Parque Municipal, ao longo do Boulevard; - Recuperação e reocupação das edificações de interesse cultural com usos culturais diversos; - Aumento da oferta de estacionamentos privados para atender a demanda dos equipamentos culturais e eventos da região.” Pág. 44	30/05/2012 Não foi implantado
50	Implantação de transporte turístico interligando pontos de interesse no hipercentro e outros locais da cidade	30/05/2012 Não foi implantado
52	Projeto de tratamento paisagístico da Rua Sapucaí “[...] tratamento urbanístico prevendo recomposição da arborização, regularização das calçadas, recuperação da balaustrada e iluminação especial para valorizar os edifícios de interesse cultural” Pág. 32	30/05/2012 Não foi implantado
62	Projeto de espaço para prática de Esportes Radicais Urbanos “[...] propõe-se [...] a implantação de equipamentos destinados à prática de skate, na modalidade <i>street</i> , em via lateral embaixo do viaduto Santa Tereza.” Pág.33	30/05/2012 Implantado

FIGURA 5 – Quadro Propostas do Plano de Reabilitação do Hipercentro de Belo Horizonte
 Fonte: Elaborado pela autora

Observa-se que as propostas 17 - Fechamento de pista do Boulevard aos domingos para atividades de lazer; 24 - Feira de antiguidades, objetos usados, sebos e brechós na Rua Sapucaí; 27 - Promoção de novos eventos culturais em espaços públicos

e 62 - Projeto de espaço para prática de Esportes Radicais Urbanos, visam propiciar a ocupação e apropriação desses espaços pela população mantendo o perfil do usuário identificado na pesquisa.

Já as propostas 39 - Recuperação de Baixios de viadutos: Floresta e Santa Teresa; 45 - Operação urbana Cada do Conde/Boulevard Arrudas e 52 - Projeto de tratamento paisagístico da Rua Sapucaí, vem consolidar essa região como um espaço para eventos. Atualmente ela se destaca na paisagem urbana de Belo Horizonte pela sua baixa volumetria representada por edificações de apenas um pavimento e de grande espaço interno, explicada exatamente pelo fato dessas edificações serem remanescentes da época do plano piloto da cidade, quando a região era eminentemente industrial. Historicamente, encontram-se registros, em momentos diversos, da ocupação da Praça como local sede de eventos. Nesse sentido, para além do fato da importância da conservação dos atrativos para o desenvolvimento do turismo, observa-se que este último pode ajudar na recuperação de áreas urbanas desvalorizadas, levando-as a retomar a condição de elemento de identidade da cidade, da sua história e tradição.

Por fim, a não execução da proposta 50 - Implantação de transporte turístico interligando pontos de interesse no hipercentro e outros locais da cidade, é que se considera de maior impacto negativo para o turismo, visto as distâncias entre os pontos turísticos da cidade e o fato da mesma ser uma capital, já abrigando problemas de trânsito inerentes a sua condição. Em termos práticos significa uma menor visitação dos atrativos, gerando menos renda e concentrando-a nos atrativos de fácil acesso.

Para a Copa de 2014 é importante que todas as ações estejam implantadas. De qualquer forma, existe no referido plano o mérito de planejar esse espaço de forma contextualizada com seu histórico e uso atual, pensando-o em sua totalidade.

4. Turismo na Praça da Estação

Veja bem, se a Praça da Estação foi modificada com o objetivo de propiciar o turismo, o meio mais eloquente de verificar se o objetivo foi alcançado é verificar no local a existência da atividade turística, através da presença do próprio turista. Em sua dissertação de mestrado, Giffoni (2010) efetuou pesquisa junto ao Museu de Artes e Ofícios – MAO justamente com esse propósito, considerando este como um indutor de

fluxo turístico para o local. A autora levantou que a referida instituição possui dois tipos de controle de visitantes:

1- Emissão do ingresso - que é o dispositivo que dá acesso ao acervo do MAO e que irá registrar a totalidade dos visitantes do museu, por se constituir em um procedimento obrigatório;

2- Lista de Visitantes – localizada na recepção do MAO, cujo preenchimento é opcional e não são todos os visitantes que o fazem, logo, neste dado existe uma margem de erro, que segundo o Setor Educativo do MAO, eles não conseguem mensurar, uma vez que a soma geral de visitantes incluem os eventos, exposições temporárias e escolas. Por esse motivo o MAO trabalha com o percentual e não com um número absoluto. Como será esse quantitativo que nos servirá de referencial do fluxo turístico na Praça da Estação, e a unidade de medida adotada no setor turístico é “número de visitantes”, para se ter um comparativo é preciso ter o mesmo padrão, se igualou os parâmetros.

Quanto ao recorte temporal, Giffoni (2010) levou em consideração, que, uma vez que o MAO se dispôs a ceder esses dados, essa se configurava em uma oportunidade de obter uma informação mais complexa, de um período mais longo, então foi solicitado o registro de visitantes de julho 2008 até o último mês que eles tivessem a informação, que na época, foi setembro de 2009. Apresentam-se esses dados sistematizados na FIG.6 á seguir.

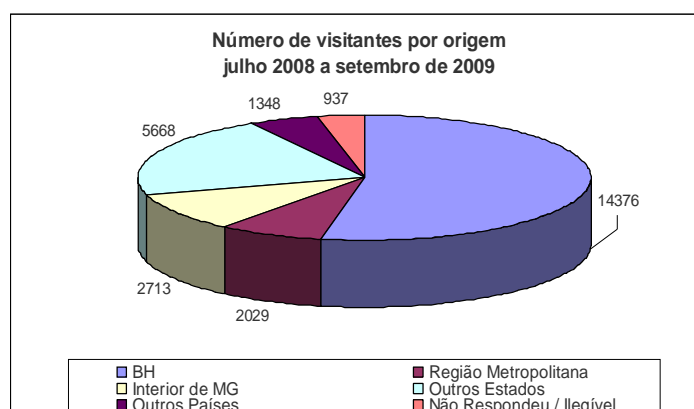


FIGURA 6 – Gráfico Número de visitantes por origem julho/2008 a setembro/2009.

Fonte: Museu de Artes e Ofícios.

Seguindo as orientações da Organização Mundial de Turismo - OMT, para ser considerada turista, a pessoa deve cumprir alguns requisitos, dentre os quais se destaca dois: estar fora do seu local de residência e permanecer na cidade um período superior a

24 horas. Levando-se em consideração o tempo de deslocamento destes grupos até Belo Horizonte, só têm a possibilidade de cumprir estes pré-requisitos os grupos: Interior de MG – 2713 visitantes, Outros Estados – 5668 visitantes e Outros Países 1348 visitantes, o que gera um total de 9.729 visitantes que se encaixam no perfil do turista. Esse montante corresponde a 29% dos visitantes que preencheram a lista, praticamente um terço dos visitantes do MAO.

Visto de uma outra forma, se em 14 meses, 9.729 turistas visitaram o MAO, pode-se inferir que houve um fluxo turístico médio de aproximadamente 695 turistas/mês no local. Isso vezes os 12 meses do ano, perfazem um total de 8.339 visitantes. De acordo com informação veiculada no portal Turismo – Belo Horizonte e Minas Gerais, Belo Horizonte teve aproximadamente um total de 57 mil visitantes em 2008. Guardadas as devidas proporções, pois os recortes temporais são diferentes, mas para fins de exercício, correlacionando esses dados, pode-se dizer que 14,6% dos turistas que estiveram em Belo Horizonte visitaram o MAO / Praça da Estação.

Como colocado na seção anterior, à baixa taxa de visitação é o primeiro impacto negativo que causa a não-execução dos planos propostos e isso tem uma relação direta com o desenvolvimento do turismo. Em longo prazo, pode-se consolidar a imagem de um destino apenas de turismo de negócios, diminuindo a taxa de permanência na cidade e gerando baixa ocupação dos equipamentos turísticos nos fins de semana.

5. Considerações Finais

A Praça da Estação em Belo Horizonte, Minas Gerais, enquanto paisagem exemplifica quão complexa pode ser a sua existência, pois a relação com o turismo é apenas uma de tantas outras relações que acontecem nesse local. Ao longo da sua história pode-se observar que as demandas vão se modificando, e a sua paisagem foi sendo modificada, adaptada ao olhar e pensamentos correntes.

Diante da captação de megaeventos como a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016, o turismo está em voga e passa a figurar como justificativa para diversas intervenções nos centros urbanos, tendo em vista a exposição que a participação dessas cidades como uma das cidades sede trás. No caso da Praça da Estação, não foi diferente, cabendo salientar que existem planos nas três instancias do

governo – federal, estadual e municipal - com metas quantificadas para o setor turístico; que elas só se efetivarão com a presença e permanência do turista em Belo Horizonte e que para tanto a existência de atrativos como a Praça da Estação é imprescindível.

O aspecto cênico, de um grande palco a céu aberto, dado a Praça da Estação, bem como, o bloco de intervenções planejadas para o Conjunto Arquitetônico da Praça da Estação, demonstra como a atividade turística, especialmente os megaeventos atuam como agentes transformadores e condicionadores do espaço urbano e dos moradores da cidade. Outro aspecto é que apesar da importância da conservação dos atrativos para o desenvolvimento do turismo, este ajuda a recuperar áreas urbanas degradadas e propicia que elas retornem a condição de elementos de identidade da cidade de sua história e tradição.

Tem-se que pontuar que a não-execução dos planos propostos tem seus impactos negativos no desenvolvimento do turismo, sendo a baixa taxa de visitação dos atrativos turísticos uma das primeiras a ser percebidas.

Enfim, o turismo é uma atividade multifacetada que se inter-relaciona com diversos segmentos econômicos e exige para o seu desenvolvimento um complexo conjunto de ações setoriais. Somente através da ação integrada da esfera pública com a iniciativa privada é que os recursos turísticos poderão se transformar efetivamente em produtos turísticos capazes de promover o desenvolvimento sustentável da atividade com valorização e proteção do patrimônio.

Referencias Bibliográficas

ARROYO, Michele Abreu. **Reabilitação Urbana Integrada e a Centralidade da Praça da Estação**. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais: Gestão das Cidades) – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais – PUC-MG, Belo Horizonte, 2004.

BOULLÓN, Roberto C. **Planejamento do espaço turístico**. Tradução Josely Vianna Baptista. Bauru: EDUSC, 2002.

CARSALADE, F. L. **Arquitetura: Interfaces**. Belo Horizonte: AP Cultural, 2001. v. 1.

CASTRO, Iná Elias de. Paisagem e Turismo. O paradoxo das cidades brasileiras. IN: YÁZIGI, Eduardo (org). **Turismo e paisagem**. São Paulo: Contexto, 2002, v.1 p. 121-140.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. As paisagens artificiais criadas pelo turismo. In: YÁZIGI, Eduardo (Org.). **Turismo e paisagem**. São Paulo: Contexto, 2002, v. 1. p. 107-119.

COOPER, Chris; FLETCHER, John; WANHILL, Stephen; GILBERT, David e SHEPHERD, Rebeca. **TURISMO: Princípios e Práticas**. 2º ed – Porto Alegre: Bookman, 2001.

Descubraminas. **Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Praça da Estação**. Disponível em: http://www.descubraminas.com.br/Turismo/DestinoAtrativoDetalhe.aspx?cod_destino=1&cod_atrativo=1616. Acesso em 20/06/07.

FERRARA, L. D.. Os Lugares Improváveis. In: YÁZIGI, Eduardo. (Org.). **Turismo e Paisagem**. São Paulo: Contexto, 2002, v.1. p. 65-82

GIFFONI, I. A. **Belo Horizonte: da cidade planejada ao planejamento da cidade. Turismo na Praça da Estação**. Dissertação (Mestrado em Turismo e Hotelaria) - Universidade do Vale do Itajaí - UNIVALI, Balneário Camboriú, 2010.

IGNARRA, Luiz Ribeiro. **Fundamentos do turismo**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2003. 2 ed.

Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais. **Decreto nº 27.927 de 15/03/1988**. Disponível em: <http://www.iepha.mg.gov.br>. Acesso em: 03/01/2009.

Jornal Estado de Minas. **Praça da Estação**. Belo Horizonte, 13 de agosto de 2007, Seção Gerais, p. 24.

Jornal Hoje em Dia. **BH Ano 100**. Belo Horizonte, 5 de janeiro de 1997, Seção Minas, p. 11.

Linha Verde. **Galeria de Fotos**. Disponível em: http://www.linhaverde.mg.gov.br/imprensa/index.php?pag=3&ims=1&id_galeria=2&busca=co. Acesso em 20/06/07.

LOHMANN, Guilherme; PANOSSO, Alexandre. **Teoria do Turismo: conceitos, modelos e sistemas**. São Paulo: Aleph, 2008.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. A paisagem como fato cultural. In: YÁZIGI, Eduardo. (Org.). **Turismo e Paisagem**. São Paulo: Contexto, 2002, v.1, p. 29-64.

MURTA, R. S. **Patrimônio material e turistificação: um estudo sobre a Praça da Estação**. Dissertação (Mestrado em Turismo e Meio Ambiente) - Centro Universitário UNA, Belo Horizonte, 2008.

NUNES, Celso. A Paisagem como Teatro. In: YÁZIGI, Eduardo. (Org.). **Turismo e Paisagem**. São Paulo: Contexto, 2002, v.1. p.215-223.

PEARCE, P. L..Analysing tourist attractions. **Journal of Tourism Studies**, v.2, n.1, p.46-55, 1991.

Planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte. **O processo de formação do espaço urbano da Região Metropolitana de Belo Horizonte, 1897-1985**. Belo Horizonte: PLAMBEL, 1986.

Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. **Plano de Reabilitação do Hipercentro de Belo Horizonte**. Maio, 2007.

SANTOS, Milton **A natureza do espaço. Técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Huzitec, 1996.

SCHERER, Rebeca. Paisagem Urbanística, Urbanização Pós Moderna e Turismo. In: YÁZIGI, Eduardo. (Org.). **Turismo e Paisagem**. São Paulo: Contexto, 2002, v.1. p. 83-106.

Turismo – Belo Horizonte e Minas Gerais. **Estatística e dados atualizados de 2008 sobre turismo em Belo Horizonte e Minas Gerais**. Disponível em: <http://bhturismo.blogspot.com.br/2009/03/estatisticas-e-dados-atualizados-de.html>. Acesso em 09/08/2012.

VILELA, Nice Marçal. **Hipercentro de Belo Horizonte: movimentos e transformações espaciais recentes**. Dissertação de mestrado. UFMG. 2006.

WIRTH, John. Minas e a Nação. Um estudo de poder e dependência regional, 1889-1937. In: - CARDOSO, Fernando Henrique, et al. **O Brasil republicano: estrutura do poder e economia (1889-1930) em História geral da civilização brasileira**; t.3; v.8 Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. 8ed.

YÁZIGI, Eduardo. A importância da paisagem. In: YÁZIGI, Eduardo. (Org.). **Turismo e Paisagem**. São Paulo: Contexto, 2002, v.1, p. 11-27.