

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE VIÇOSA**

**Intervenções em Centros Históricos: Projeto “Novo Centro” e a revitalização urbana em Ponte Nova-MG**

Vitória Maria Andrade Gonçalves  
*Magister Scientiae*

**VIÇOSA - MINAS GERAIS  
2026**

**VITÓRIA MARIA ANDRADE GONÇALVES**

**Intervenções em Centros Históricos: Projeto “Novo Centro” e a revitalização urbana em Ponte Nova-MG**

Dissertação apresentada à Universidade Federal de Viçosa, como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, para obtenção do título de *Magister Scientiae*.

Orientadora: Teresa C. de Almeida Faria

**VIÇOSA - MINAS GERAIS  
2026**

**Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central da Universidade  
Federal de Viçosa - Campus Viçosa**

T

G635i  
2026  
Gonçalves, Vitória Maria Andrade, 2000-  
Intervenções em centros históricos: projeto “Novo Centro”  
e a revitalização urbana em Ponte Nova-MG / Vitória Maria  
Andrade Gonçalves. – Viçosa, MG, 2026.  
1 dissertação eletrônica (101 f.): il.

Inclui apêndices.

Orientador: Teresa Cristina de Almeida Faria.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Viçosa,  
Departamento de Arquitetura e Urbanismo, 2026.

Referências bibliográficas: f. 84-94.

DOI: <https://doi.org/10.47328/ufvbbt.2026.364>

Modo de acesso: World Wide Web.

1. Renovação urbana - Ponte Nova (MG). 2. Centros  
históricos - Ponte Nova (MG). 3. Paisagens culturais -P onte  
Nova (MG). I. Faria, Teresa Cristina de Almeida, 1957-.  
II. Universidade Federal de Viçosa. Departamento de  
Arquitetura e Urbanismo. Programa de Pós-Graduação em  
Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

CDD 22. ed. 711.4098151

**VITÓRIA MARIA ANDRADE GONÇALVES**

**Intervenções em Centros Históricos: Projeto “Novo Centro” e a revitalização urbana em Ponte Nova-MG**

Dissertação apresentada à Universidade Federal de Viçosa, como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, para obtenção do título de *Magister Scientiae*.

APROVADA: 27 de fevereiro de 2026.

Assentimento:

---

Vitória Maria Andrade Gonçalves  
Autora

---

Teresa Cristina de Almeida Faria  
Orientadora

Essa dissertação foi assinada digitalmente pela autora em 17/06/2026 às 09:29:11 e pela orientadora em 17/06/2026 às 13:30:21. As assinaturas têm validade legal, conforme o disposto na Medida Provisória 2.200-2/2001 e na Resolução nº 37/2012 do CONARQ. Para conferir a autenticidade, acesse <https://siadoc.ufv.br/validar-documento>. No campo 'Código de registro', informe o código **KAJ5.283X.M5VC** e clique no botão 'Validar documento'.

Dedico este trabalho à minha família. Meus pais, Afonso e Brígida; meus irmãos, Vítor e Vilene; meus avós, primos, tios e amigos queridos. Dedico a todos aqueles que me amam e torcem por mim.

Este trabalho é fruto de uma caminhada que não foi fácil, ao contrário, foi árdua e houve momentos em que achei que não conseguiria dar conta. Mas desistir não era uma opção, porque concluir este mestrado representava uma conquista inimaginável, um sonho, uma grande vitória. E eu consegui. A primeira da minha família a obter o título de mestra.

Esta conquista não representa uma vitória apenas minha, mas de todos aqueles que vieram antes de mim. De uma família preta de origem humilde, marcada pelo trabalho, pela perseverança e pela coragem de seguir em frente diante das dificuldades. Pessoas que lutam todos os dias. Que dão o seu melhor todos os dias. E que são minha referência e inspiração.

Agradeço a Deus, que esteve comigo em todos os momentos, me deu força, me guiou e me sustentou ao longo desta jornada.

Agradeço à minha orientadora, Professora Teresa Cristina, pela paciência, pelos direcionamentos, pelo apoio e por todo o aprendizado compartilhado. Tê-la como orientadora permitiu que este processo, que naturalmente não é simples, fosse conduzido de maneira organizada e tranquila, mesmo enquanto eu buscava compreender meus próprios pensamentos e os rumos da pesquisa.

Agradeço à minha querida amiga Anna, que trouxe leveza, companheirismo e alegria à jornada do mestrado.

Por fim, agradeço a todos os colegas e professores que contribuíram para esta caminhada de intenso aprendizado e crescimento que foi a pós-graduação.

## **AGRADECIMENTOS**

Este trabalho foi realizado com o apoio das seguintes agências de pesquisa brasileiras: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais (FAPEMIG) e Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

"A cidade não é o problema; a cidade é a solução."  
— Jaime Lerner

## RESUMO

GONÇALVES, Vitória Maria Andrade, M.Sc., Universidade Federal de Viçosa, fevereiro de 2026. **Intervenções em Centros Históricos: Projeto “Novo Centro” e a revitalização urbana em Ponte Nova-MG.** Orientadora: Teresa Cristina de Almeida Faria.

Nas últimas décadas, projetos de revitalização urbana em centros históricos tornaram-se recorrentes no contexto brasileiro, especialmente em cidades médias que enfrentam deslocamento de centralidades e perda de vitalidade socioeconômica. Parte desses projetos parte da premissa de que existiria uma identidade histórica consolidada a ser recuperada por meio de intervenções físicas. Este trabalho problematiza essa suposição a partir da análise do Projeto Novo Centro, implementado em Ponte Nova (MG) a partir de 2016. Com base na abordagem da paisagem cultural e no conceito de Paisagem Urbana Histórica, adota-se metodologia qualitativa que articula revisão teórica e estudo de caso, incluindo análise documental, levantamento cartográfico e observação de campo. Neste trabalho argumenta-se que as intervenções privilegiaram a reorganização infraestrutural e a qualificação formal do espaço público, consolidando o território como nó de circulação, mas sem articular de maneira integrada memória ferroviária, estrutura ambiental do Rio Piranga e práticas sociais contemporâneas. Argumenta-se que a identidade histórica do Centro não se encontra completamente esvaziada, mas tampouco opera como matriz ativa do cotidiano urbano. O estudo propõe deslocar o debate da “recuperação” identitária para a compreensão da paisagem como processo em reconfiguração, indicando que intervenções futuras devem considerar a construção de novas formas de pertencimento compatíveis com transformações estruturais das centralidades em cidades médias.

Palavras-chave: revitalização urbana; cidades médias; paisagem cultural; Ponte Nova; centro histórico

## ABSTRACT

GONÇALVES, Vitória Maria Andrade, M.Sc., Universidade Federal de Viçosa, February, 2026. **Interventions in Historic Urban Centers: the “Novo Centro” Project and Urban Revitalization in Ponte Nova, MG.** Adviser: Teresa Cristina de Almeida Faria.

In recent decades, urban revitalization projects in historic centers have become recurrent in Brazil, particularly in medium-sized cities facing the displacement of centralities and the loss of socio-economic vitality. Many of these initiatives are grounded in the assumption that a consolidated historical identity exists and can be “recovered” through physical interventions. This study challenges such an assumption through the analysis of the Novo Centro Project, implemented in Ponte Nova (Minas Gerais, Brazil) in 2016. Grounded in the cultural landscape approach and in the Historic Urban Landscape framework, the study adopts a qualitative methodology that combines theoretical review and case study, including document analysis, cartographic survey, and field observation. This dissertation argues that the interventions prioritized infrastructural reorganization and the formal qualification of public space, reinforcing the area’s role as a circulation node while failing to integrate railway heritage, the environmental structure of the Piranga River, and contemporary social practices. It is argued that the historic identity of the center has not disappeared; however, it no longer functions as an active structuring matrix of everyday urban life. This research proposes shifting the debate from identity “recovery” toward understanding landscape as a process of ongoing reconfiguration, suggesting that future interventions should foster new forms of belonging compatible with structural transformations in medium-sized cities.

Keywords: urban revitalization; medium-sized cities; cultural landscape; Ponte Nova; historic center

## SUMÁRIO

|   |            |
|---|------------|
| INTRODUÇÃO.....   | 9          |
| CAPÍTULO 1: REVISÃO DE LITERATURA .....   | 13         |
| 1.1. Centros Históricos e intervenções urbanas: conceitos, abordagens e trajetórias .....       | 14         |
| 1.2. Centralidades e Subcentralidades Urbanas .....   | 18         |
| 1.3. Paisagem cultural e o papel da cultura nas políticas urbanas .....                         | 20         |
| 1.4. Urbanismo neoliberal e críticas às dinâmicas contemporâneas de requalificação urbana ..... | 26         |
| CAPÍTULO 2: CONTEXTO E DIAGNÓSTICO DO CENTRO HISTÓRICO DE PONTE NOVA.....                       | 31         |
| 2.1. Apresentação do município .....  | 31         |
| 2.2. Ocupação urbana de Ponte Nova .....  | 33         |
| 2.2.1. A ferrovia como vetor de crescimento urbano .....  | 38         |
| 2.2.2. O Rio Piranga e sua influência na ocupação.....  | 39         |
| 2.3. Formação e transformação do Centro Histórico de Ponte Nova .....                           | 42         |
| 2.4. Reestruturação urbana recente e intervenções públicas (2014-2024).....                     | 46         |
| 2.5. Diagnóstico atual do Centro Histórico .....  | 49         |
| CAPÍTULO 3: O PROJETO NOVO CENTRO E SEU IMPACTO NA ÁREA URBANA.....                             | 56         |
| 3.1. Objetivo e descrição do projeto .....  | 56         |
| 3.2. Impacto do Projeto Novo Centro na área urbana .....  | 61         |
| 3.2.1. Metodologia de análise da paisagem .....   | 62         |
| 3.2.2. Análise dos elementos estruturantes da paisagem urbana .....                             | 67         |
| 3.2.3. O que o Novo Centro revela? .....  | 74         |
| 3.2.4. Direções interpretativas para qualificação urbana.....                                   | 77         |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS .....  | 81         |
| REFERÊNCIAS .....   | 84         |
| APÊNDICE .....  | 95         |
| <b>Apêndice 1 - Tabela Geral – Estações × Horários × Dias .....</b>                             | <b>96</b>  |
| <b>Apêndice 2 – Fichas de Observação .....</b>  | <b>99</b>  |
| <b>Apêndice 3 – Tabela de Síntese Analítica .....</b>   | <b>101</b> |

## INTRODUÇÃO

O desenvolvimento urbano contemporâneo tem sido marcado por intensas transformações que incidem diretamente sobre o uso, a apropriação e o significado dos espaços urbanos, em especial daqueles de domínio público e uso coletivo (Gomes, 2018; Rolnik, 1995). Essas transformações estão associadas, em grande medida, à consolidação de uma lógica de produção do espaço orientada por interesses econômicos e pela atuação do mercado, característica do urbanismo neoliberal, no qual as políticas urbanas passam a responder prioritariamente a estratégias de valorização territorial (Harvey, 1989; 2004). Em cidades brasileiras de pequeno e médio porte, tais transformações têm provocado alterações significativas na estrutura urbana, nos padrões de circulação e nas formas de sociabilidade, impactando de maneira particular as áreas centrais historicamente consolidadas.

Nesse contexto, observa-se que processos de expansão urbana, reconfiguração das centralidades e deslocamento de atividades econômicas e de serviços tendem a fragilizar antigos núcleos urbanos, frequentemente associados aos centros históricos. Esses territórios, que em outros períodos concentraram funções políticas, comerciais, simbólicas e culturais, passam a enfrentar dinâmicas de esvaziamento funcional, perda de vitalidade cotidiana e redução da permanência no espaço público (Vasconcellos; Mello, 2015).

Como resposta a esse quadro, projetos de revitalização urbana têm sido amplamente adotados pelo poder público como estratégia para requalificar áreas centrais e reposicioná-las na dinâmica urbana contemporânea. No entanto, a experiência recente de intervenções em centros históricos revela que a realização de obras de requalificação física nem sempre resulta, por si só, na reativação dos usos sociais, da permanência e da vida urbana nesses espaços. Em muitos casos, observa-se a persistência de paisagens marcadas pela circulação intensa, pelo uso funcional e pela baixa apropriação cotidiana, o que suscita questionamentos sobre os limites e as potencialidades das estratégias de revitalização adotadas (Figueiredo, 2014; Lima; Mesentier, 2020). Tais questões remetem a debates mais amplos sobre a relação entre espaço físico, usos sociais, identidade urbana e paisagem.

Nesse contexto, a noção de paisagem cultural assume papel central nesta pesquisa. Introduzido pela UNESCO em 1992, o conceito reconhece a

inseparabilidade entre natureza e ação humana, compreendendo determinados territórios como resultado da interação histórica entre sociedade, ambiente, práticas culturais e valores simbólicos (Mitchell; Rössler; Tricaud, 2009). Essa abordagem amplia o entendimento dos centros históricos para além de seu valor arquitetônico, incorporando as dimensões sociais, ambientais e culturais que estruturam a experiência urbana e a construção da memória coletiva (Choay, 2001; Halbwachs, 1992). Neste trabalho, o termo “paisagem” é utilizado em consonância com essa perspectiva, considerando que toda paisagem urbana é cultural por resultar das relações entre sociedade e natureza (Claval, 1999; Santos, 1996).

A pesquisa tem como objeto de estudo o Centro Histórico do município de Ponte Nova, em Minas Gerais, área que historicamente concentrou funções políticas, econômicas e simbólicas, mas que, ao longo das últimas décadas, passou por um processo de esvaziamento e perda de centralidade urbana. A expansão da cidade e a consolidação de novas centralidades, como o bairro Palmeiras, contribuíram para o deslocamento de atividades econômicas e fluxos urbanos, alterando significativamente a dinâmica do centro tradicional.

Como resposta a esse processo, foi implementado, a partir de 2016, o Projeto Novo Centro, uma iniciativa de revitalização urbana promovida pelo poder público municipal com o objetivo de requalificar o Centro Histórico e recuperar sua relevância urbana e funcional (Prefeitura Municipal de Ponte Nova, 2016). Após a execução das intervenções físicas previstas pelo projeto, tornou-se possível observar os efeitos dessa transformação na paisagem urbana e suas dinâmicas de uso. A permanência de baixos níveis de apropriação cotidiana e de uso prolongado dos espaços públicos requalificados, contudo, suscita questionamentos sobre os limites das estratégias de revitalização empregadas, evidenciando a necessidade de uma análise crítica sobre os resultados alcançados.

Diante desse quadro, a presente pesquisa parte do seguinte problema central: em que medida as intervenções promovidas pelo Projeto Novo Centro dialogam com a paisagem cultural do Centro Histórico de Ponte Nova e com as práticas sociais que estruturam o uso cotidiano desse território? A partir dessa questão, busca-se refletir sobre os limites de uma revitalização orientada predominantemente pela

requalificação física e sobre a importância de compreender a paisagem urbana como expressão da interação entre espaço, cultura e sociedade.

O objetivo geral da pesquisa consiste em analisar a paisagem do Centro Histórico de Ponte Nova à luz das intervenções promovidas pelo Projeto Novo Centro, buscando compreender como essas ações se articulam — ou não — com os usos sociais, a identidade urbana e a dinâmica contemporânea do território. Como objetivos específicos, pretende-se: (i) contextualizar historicamente a formação e a evolução urbana do Centro Histórico de Ponte Nova; (ii) discutir os conceitos de centralidade urbana, paisagem cultural e revitalização urbana, a partir da literatura especializada; (iii) analisar as transformações físicas e funcionais promovidas pelo Projeto Novo Centro; e (iv) refletir sobre os potenciais e limites dessas intervenções frente às dinâmicas sociais, culturais e ambientais observadas.

Do ponto de vista metodológico, a pesquisa adota uma abordagem qualitativa, fundamentada na análise documental, na revisão bibliográfica e na leitura da paisagem urbana. São mobilizados documentos oficiais, projetos urbanos, legislações, registros iconográficos e materiais institucionais relacionados ao Projeto Novo Centro, bem como referências teóricas que discutem centros históricos, paisagem cultural, urbanismo contemporâneo e políticas de revitalização urbana. A leitura da paisagem é utilizada como instrumento analítico para articular forma urbana, usos do espaço e práticas sociais, permitindo compreender o território para além de sua materialidade.

A dissertação está estruturada em três capítulos, além desta introdução. O Capítulo 1 apresenta a revisão teórica, abordando as intervenções em centros históricos, os conceitos de centralidade e subcentralidade urbana, a noção de paisagem cultural e as críticas às dinâmicas contemporâneas de requalificação urbana. O Capítulo 2 dedica-se à caracterização do município de Ponte Nova e ao diagnóstico do Centro Histórico, contextualizando sua formação, evolução urbana e dinâmica atual. O Capítulo 3 analisa o Projeto Novo Centro, articulando a leitura da paisagem urbana às transformações promovidas pelas intervenções. Do ponto de vista acadêmico, o estudo busca contribuir para o debate sobre requalificação de centros históricos em cidades de pequeno e médio porte, cujas dinâmicas diferem significativamente das grandes metrópoles brasileiras (Carril; Burgos, 2020). Por fim,

no campo prático, busca oferecer subsídios e apontar reflexões para políticas públicas e projetos urbanos integrados e atentos às dimensões culturais, sociais e ambientais da paisagem urbana.

## CAPÍTULO 1: REVISÃO DE LITERATURA

A presente pesquisa se insere no campo dos estudos urbanos com foco nas transformações e nas políticas de revitalização desenvolvidas para os centros históricos de cidades de médio porte<sup>1</sup>, tomando como objeto de estudo o caso do Centro Histórico de Ponte Nova/MG. Segundo Vargas e Castilho (2015), as intervenções em centros históricos surgem como estratégias de requalificação urbana para enfrentar processos de degradação e esvaziamento, buscando devolver vitalidade a essas áreas. Esses espaços, tradicionalmente, incorporam significados históricos e sociais (Choay, 2001; Huyssen, 2000) e têm sido alvo de diversos projetos de intervenção urbana nas últimas décadas, principalmente devido aos impactos das mudanças econômicas e sociais sobre suas dinâmicas (Mesentier & Moreira, 2014).

A discussão teórica parte da compreensão de que os centros históricos não são apenas conjuntos de edificações antigas, mas territórios dotados de memória e identidade aspectos destacados por Halbwachs (1992), ao enfatizar a relação entre memória coletiva e espaço urbano e por Choay (2001) ao tratar do patrimônio como categoria simbólica. Ao mesmo tempo, de acordo com Pesavento (2020), a cidade é um espaço-tempo que guarda marcas do passado, mas que também se ressignifica no presente, de maneira que esses espaços carregam questões complexas de uso, pertencimento e disputas sociais.

A revitalização urbana nesses contextos se apresenta como um campo tensionado entre diferentes interesses: de um lado, a preservação do patrimônio cultural e arquitetônico (Figueiredo, 2014; Mesentier, 2024); de outro, os riscos que a mercantilização do espaço e a lógica do urbanismo neoliberal representam para a vivência e desenvolvimento das urbanidades (Harvey, 2004; Lefebvre, 1991; Vainer, 2009). Como observa Harvey (2014), a requalificação urbana, muitas vezes, se torna um mecanismo de valorização imobiliária, resultando em processos de gentrificação

---

<sup>1</sup> A classificação de cidades em pequeno, médio ou grande porte pode variar conforme critérios populacionais ou funcionais. Neste estudo, considera-se o critério do REGIC (Regiões de Influência das Cidades, IBGE, 2018), que categoriza os municípios segundo seu papel e influência regional. Ponte Nova é classificada como Centro Sub-regional B (nível 3B), integrando um arranjo populacional que exerce influência sobre municípios vizinhos por meio da oferta de serviços administrativos, de saúde, educação e comércio especializados, típica de cidades de médio porte.

e exclusão social, aspectos também destacados anteriormente por Smith (1979, 2002).

O referencial teórico deste trabalho está ancorado em três eixos principais: (1) os conceitos e debates em torno das intervenções em centros históricos e da revitalização urbana nesses espaços (Bonduki, 2010; Castilho, 2022; Figueiredo, 2014; Oliveira; Vargas; Castilho, 2015); (2) a noção de paisagem cultural e o papel da cultura como vetor de políticas urbanas (Arantes, 1996; Mitchell; Rössler; Tricaud, 2009; UNESCO, 2011); e (3) as críticas às dinâmicas contemporâneas de revitalização/ requalificação/ reabilitação urbana (Harvey, 2004; Smith, 2002; Vainer, 2009). Esses eixos serão abordados à luz de autores que discutem o urbanismo crítico, a valorização do patrimônio e os conflitos em torno do uso e apropriação do espaço urbano, buscando construir uma leitura teórica que dialogue diretamente com o caso de Ponte Nova e com o projeto “Novo Centro”.

### **1.1. Centros Históricos e intervenções urbanas: conceitos, abordagens e trajetórias**

O termo “Centro Histórico”, conforme explicam Vasconcellos e Mello (2015), remetia inicialmente ao contexto europeu, onde o núcleo urbano original das cidades era delimitado por muralhas e apresentava uma tipologia arquitetônica e urbanística específica. Com a evolução da urbanização e as transformações socioeconômicas ocorridas ao longo dos séculos XIX e XX, como discute Choay (2001), esse conceito foi sendo ressignificado e ampliado para incluir dimensões simbólicas, identitárias e culturais, tornando-se aplicável a diferentes contextos urbanos. Segundo a autora, essa ampliação está relacionada à mudança nas formas de apropriação e uso do solo urbano, que deslocaram os centros de suas funções originais, mas mantiveram neles uma carga histórica e representativa. Isso ressalta a ideia de que compreender o centro histórico exige uma abordagem abrangente, que considere não apenas os aspectos morfológicos e arquitetônicos, mas também as práticas sociais e a memória coletiva que conferem sentido ao espaço (Halbwachs, 1992; Pesavento, 2020).

Como centralidade urbana, esses territórios simbolizavam não apenas o ponto de partida físico do crescimento urbano, mas também o espaço de encontro, socialização e materialização das identidades coletivas, o núcleo onde se concentravam as atividades políticas, econômicas, religiosas e sociais (Arantes, 1996;

Rolnik, 1995). Conforme Fridman (1999), a estrutura fundiária e as relações de propriedade moldaram a forma urbana e influenciaram a dinâmica social dessas áreas centrais, o que explica parte das disputas que ainda hoje caracterizam os centros históricos. Ao mesmo tempo, Oliveira e Castilho (2022) afirmam que o crescimento acelerado, a expansão periférica e a modernização urbana contribuíram para a perda de funções tradicionais dos centros, desencadeando processos de degradação e abandono.

Nas últimas décadas, os centros históricos de diversas cidades brasileiras têm sido objeto de intervenções urbanas voltadas à sua requalificação ou revitalização, em resposta aos processos de deterioração física, esvaziamento populacional e perda de centralidade econômica que essas áreas enfrentam. As intervenções em centros históricos seguiram diferentes padrões ao longo do tempo, refletindo não apenas prioridades políticas e econômicas, mas também paradigmas teóricos que orientaram o planejamento urbano em distintos contextos históricos e geográficos (Vaz; Silveira, 2015). Ao analisar essas transformações, Vargas e Castilho (2015) identificam três grandes fases que caracterizam as intervenções nos centros históricos: Renovação Urbana (1945-1970), Preservação Urbana (1970-1980) e Reinvenção Urbana (1990 em diante), cada uma associada a diferentes visões sobre patrimônio, modernização e reuso.

A “Renovação Urbana” corresponde ao período do pós-guerra, fortemente influenciado pelos ideais do Movimento Moderno, que propunha uma ruptura com o passado e a construção de uma nova ordem urbana. Segundo Benévolo (1994), esse movimento defendia um urbanismo racional e funcional, pautado pela separação de usos e pela padronização espacial. Nesse contexto, priorizava-se a demolição de estruturas existentes para dar lugar a edificações e infraestruturas que refletissem os princípios da racionalidade e da eficiência. Para Lamas (2017), a concepção modernista buscava um modelo urbano que superasse as limitações históricas, privilegiando a lógica e o controle formal do espaço. Essa exaltação ao novo estava ancorada na crença de que apenas por meio da reconstrução física seria possível superar os traumas das Grandes Guerras e da Grande Depressão, que marcaram o que Hobsbawm (1995) denominou “Era das Catástrofes”. A destruição do velho não era vista como perda, mas como uma etapa necessária para o surgimento de uma

cidade melhor, mais higienizada, eficiente e, sobretudo, alinhada com os ideais de progresso técnico e social daquele momento histórico.

Porém, como destacam Nascimento e Colchete Filho (2023), a destruição de cidades europeias durante a Segunda Guerra gerou uma reflexão crítica sobre a modernização, resgatando a importância do ambiente construído como portador de memória. A partir dos anos 1980, surgiram debates voltados à valorização da cultura e da identidade urbana (Carril & Burgos, 2020; Pesavento, 2020), marcando o período denominado por Vargas e Castilho (2015) como “Preservação Urbana”, caracterizado pela restauração de edifícios e recuperação de espaços públicos. Segundo Mitchell, Rössler e Tricaud (2009), esse período também foi marcado, em nível internacional, pelo fortalecimento das diretrizes da UNESCO na conservação de paisagens urbanas históricas, incluindo recomendações para equilibrar preservação e desenvolvimento. No Brasil, entretanto, Oliveira e Castilho (2022) apontam que grande parte das ações de preservação ocorreram de forma fragmentada, com foco em intervenções pontuais, como recuperação de fachadas ou criação de áreas isoladas, sem integração com a dinâmica urbana.

Nos anos 1990, com a globalização e a lógica neoliberal de produção da cidade, inicia-se o ciclo das “Reinvenções Urbanas” (Vargas & Castilho, 2015). Esse período é marcado pela intensificação de estratégias voltadas à reconfiguração dos centros históricos, frequentemente associadas à introdução de novos usos, à requalificação de espaços públicos e à tentativa de reinserção dessas áreas nas dinâmicas econômicas contemporâneas. É nesse contexto que os conceitos de “revitalização”, “requalificação”, “reabilitação” se tornam recorrentes no vocabulário técnico e político das gestões públicas e dos discursos sobre o “resgate” das áreas centrais. Apesar de muitas vezes utilizados como sinônimos, esses termos também carregam distinções importantes. Segundo Meneguello (2008), a reabilitação urbana implica restaurar a função e o uso original de uma determinada área, respeitando sua morfologia e dinâmica social. Já a revitalização costuma implicar a introdução de novos usos e sentidos aos espaços, o que pode, em muitos casos, romper com o passado e promover profundas transformações, nem sempre benéficas à população local. A requalificação, por sua vez, sugere uma tentativa de atualizar os espaços urbanos, muitas vezes a partir de intervenções estéticas, funcionais e de infraestrutura, voltadas a novos públicos e demandas.

Portanto, compreender as intervenções em centros históricos exige uma análise atenta tanto dos instrumentos urbanísticos quanto dos contextos políticos, sociais, econômicos e culturais que os moldam. De acordo com a Recomendação sobre a Paisagem Urbana Histórica da UNESCO (2011), a gestão deve integrar patrimônio, planejamento, legislação, participação social e economia local, evitando abordagens setoriais. Segundo Figueiredo (2014), a legislação urbanística tem papel central para conciliar preservação e desenvolvimento, definindo parâmetros de uso, escala e proteção compatíveis com a vida urbana. Lima e Mesentier (2020) mostram que, nas metrópoles brasileiras, a articulação entre política urbana e patrimônio demanda olhar para centralidades adjacentes (centro e pericentro) e seus conflitos de uso. Ao contrário de uma preservação meramente cenográfica, Santos et al. (2022) apontam que integrar “patrimônio e plano” é condição para que a reabilitação produza inclusão e não apenas imagem.

Segundo Bonduki (2010), muitas experiências brasileiras não conseguiram reverter a tendência estrutural de deslocamento de atividades para novas frentes imobiliárias, resultando em requalificações pontuais que nem sempre se traduzem em reconquista plena de vitalidade urbana. De modo semelhante, Chibiaqui e Nórr (2020) observam que processos de revitalização podem alterar padrões de uso e reconfigurar fluxos urbanos sem, necessariamente, reposicionar o centro histórico como polo de usos cotidianos diversificados. Vargas (2022) acrescenta que, no contexto atual marcado pela digitalização e pelas centralidades que se reterritorializam, torna-se necessário pensar políticas mais ajustadas às novas dinâmicas de comércio, serviços e circulação. Esse cenário coloca em evidência um dilema recorrente nas intervenções em áreas centrais: como promover a recuperação econômica sem comprometer os vínculos culturais associados a esses territórios. Nesse sentido, Mesentier (2024) destaca que projetos de requalificação tem o potencial de mobilizar ações capazes de influenciar os processos de permanência e apropriação do espaço, ao mesmo tempo em que aponta o valor do patrimônio como vetor de desenvolvimento urbano, quando articulado a políticas públicas inclusivas e às práticas cotidianas da cidade.

Por fim, o último ponto aqui discutido em relação às intervenções em Centros Históricos diz respeito ao lugar da população frente a essas ações. Isso porque, conforme colocado por Campos Filho (2001), os processos de transformação urbana

devem incorporar participação cidadã, de modo a evitar que projetos sejam impostos de forma autoritária e descolados das necessidades locais. Isso dialoga com diversos conceitos e ações em grande debate atualmente relacionados às práticas *bottom-up* (de baixo para cima) em contraposição às *top-down* (de cima para baixo), sendo estas últimas aquelas em que as instituições, administração pública, governos e governantes, tendem a impor seus projetos e interesses sobre os da população que será diretamente afetada por isso.

Diante desse conjunto de abordagens, torna-se evidente que as intervenções em centros históricos se inserem em um campo marcado por diferentes concepções de patrimônio, por disputas em torno dos usos do espaço urbano e por estratégias variadas de requalificação. Ao mesmo tempo em que esses projetos se apresentam como respostas aos processos de esvaziamento e perda de centralidade, eles também revelam limites e tensões relacionados à articulação entre preservação, dinâmica urbana e práticas sociais contemporâneas, aspectos fundamentais de serem levados em consideração ao analisar o caso do projeto “Novo Centro” em Ponte Nova/MG.

## **1.2. Centralidades e Subcentralidades Urbanas**

O conceito de centralidade está no cerne da compreensão da estrutura urbana e remonta às primeiras formulações teóricas da geografia urbana. Segundo Corrêa (1989), a centralidade corresponde à capacidade de determinados pontos do espaço urbano concentrarem atividades e fluxos, desempenhando funções de comando e articulação territorial. Essa ideia se relaciona ao princípio da concentração de funções econômicas, políticas e simbólicas, que confere ao centro da cidade uma posição de destaque no sistema urbano. De acordo com Sposito (1991, 2001), a centralidade não é apenas uma característica física, mas também funcional, vinculada à densidade de interações sociais e à presença de atividades polarizadoras.

Historicamente, a área central assumiu papel primordial na organização da cidade, sendo, por muito tempo, o núcleo das atividades comerciais, administrativas e de serviços, além de espaço de sociabilidade de atividades culturais e religiosas (Vasconcellos & Mello, 2015; Villaça, 2001). Para Barros (2017), a centralidade se traduz não apenas pela localização geográfica, mas pela hierarquia funcional e pela

atratividade que concentra deslocamentos e investimentos, tornando-se um elemento estruturador do espaço urbano.

Entretanto, o padrão de centralidade não permaneceu estático ao longo do tempo. Com o crescimento urbano e as transformações socioeconômicas das cidades, observa-se um processo de desconcentração das atividades tradicionalmente concentradas no centro “original”, dando origem a novas áreas com funções comerciais e de serviços. Conforme Corrêa (2010), essa descentralização está associada à expansão do tecido urbano, ao aumento da mobilidade e às mudanças nas estratégias locacionais do capital. Em cidades médias, como destaca Samarane Barros (2017), essa dinâmica manifesta-se na formação de subcentralidades, espaços que, mesmo não alcançando a complexidade funcional do núcleo central, desempenham papel significativo na estrutura urbana, oferecendo bens e serviços em escala local ou regional.

As subcentralidades caracterizam-se por concentrações comerciais e de serviços em pontos estratégicos, geralmente associados a eixos viários ou áreas de expansão urbana (Siqueira, 2010; Villaça, 2001). Elas surgem, segundo Barros (2017), tanto por fatores econômicos — como a busca por áreas de menor custo de instalação — quanto por motivações sociais e urbanísticas, como a necessidade de aproximar serviços das populações periféricas. Esses espaços podem apresentar diversidade funcional, atraindo fluxos de consumo e desempenhando papel polarizador em determinadas zonas da cidade, ainda que subordinados ao centro principal.

Para Vargas (2022), o surgimento de novas centralidades não implica o desaparecimento do núcleo central, mas a coexistência de diferentes níveis hierárquicos de centralidade, resultando em uma rede de lugares articulados e, ao mesmo tempo, concorrentes. Essa configuração desafia as estratégias de planejamento urbano, pois demanda políticas capazes de articular a preservação do centro histórico à dinamização de subcentros, garantindo equilíbrio entre acessibilidade, vitalidade econômica e inclusão social.

No contexto desta pesquisa, compreender os conceitos de centralidade e subcentralidade é essencial para analisar a estrutura urbana de Ponte Nova, onde o Centro Histórico convive com áreas que vêm assumindo funções de polarização local,

como o bairro Palmeiras. Essa análise permitirá identificar as relações entre as intervenções propostas para o “Novo Centro” e a dinâmica mais ampla da cidade, marcada por processos de reorganização espacial e redistribuição de atividades.

### **1.3. Paisagem cultural e o papel da cultura nas políticas urbanas**

Nos debates sobre o espaço urbano, Otilia Arantes, em 1996, já identificava uma mudança em curso, na qual o tema passava a se articular progressivamente às discussões sobre “paisagem” e, posteriormente, sobre “cultura”. Essa inflexão, segundo a autora, evidenciava a crescente centralidade da dimensão cultural na produção da cidade. Dessas aproximações derivam inúmeras camadas de reflexão que se prolongam até o presente, como a tensão entre preservação do patrimônio cultural e a “tábula rasa” das intervenções modernistas (Moreira, 2004; Nascimento; Colchete Filho, 2023).

Como assinala Huyssen (2000), a paisagem urbana se converte em palco de disputas simbólicas, nas quais a memória e a identidade coletiva podem ser instrumentalizadas ou silenciadas. Nesse sentido, Choay (2001), aponta que esse embate evidencia o caráter ideológico das escolhas sobre o que preservar e o que demolir, pois a patrimonialização nunca é neutra. As intervenções sobre a paisagem urbana, portanto, não se restringem a decisões técnicas ou formais, mas expressam valores, representações e modos de vida que estruturam o vínculo entre grupos sociais e o território que habitam.

A compreensão dos centros históricos como territórios vivos, e não como meros conjuntos de edificações antigas, levou a uma ampliação do olhar sobre o patrimônio urbano. Essa mudança de perspectiva possibilitou a inserção do conceito de paisagem cultural, entendido como o resultado da interação dinâmica entre sociedade e meio ambiente ao longo do tempo, expressando-se tanto por elementos materiais quanto imateriais. De acordo com Mitchell, Rössler e Tricaud (2009), a noção de paisagem cultural reforça a ideia de que o patrimônio não pode ser separado de seus usos sociais cotidianos, sendo essencial a integração entre conservação e desenvolvimento local. Nesse mesmo sentido, Rössler (2006) destaca que as paisagens culturais representam um “programa de referência” para a UNESCO, por evidenciarem a inseparabilidade entre natureza e cultura. A própria UNESCO (2013), define essas paisagens como expressões de práticas, valores e modos de vida que

moldam e são moldados pelos territórios. Pesavento (2020) acrescenta que a memória urbana se constrói justamente na continuidade entre passado e presente, o que torna os centros históricos espaços socialmente relevantes não apenas por sua arquitetura, mas pelas práticas culturais que ali se reproduzem e se transformam.

A partir dessa perspectiva, o patrimônio deixa de ser visto como um conjunto de objetos a serem “congelados” e passa a ser compreendido como uma construção coletiva, constantemente ressignificada pelos sujeitos e pelas práticas que o habitam. Isso dialoga com as afirmações de Halbwachs (1992), que aponta que a memória social é sempre reconstruída a partir das condições presentes, o que significa que o patrimônio é permanentemente reinterpretado à luz das experiências atuais. Nesse mesmo sentido, Huysen (2000) observa que a cultura da memória se tornou um elemento central da vida urbana, mas também sujeita a disputas e usos políticos. De acordo com Chuva (2020), é justamente essa dimensão da herança cultural, como presença e não apenas como passado, que possibilita a atualização dos sentidos atribuídos ao patrimônio no contexto urbano atual.

Como destacam Carril e Burgos (2020), os espaços públicos e os lugares de memória, sobretudo aqueles ligados às trajetórias de grupos historicamente marginalizados, podem se tornar arenas de resistência e reconhecimento. Essa leitura é reforçada por Pesavento (2020), ao argumentar que a relação entre cidade, memória e patrimônio urbano deve ser entendida em sua dimensão temporal, articulando permanências e transformações. Assim, a cultura, quando concebida de maneira integrada às dinâmicas sociais, pode consolidar identidades, dar visibilidade a narrativas diversas e impulsionar a cidadania cultural.

No entanto, como observa Arantes (1996), a cultura também se converteu em um atributo gerador de valor fundiário, frequentemente instrumentalizado por políticas que privilegiam o turismo e a atração de investimentos. Para a autora, o poder público, ao reduzir a cultura a uma “modalidade de falso gasto público” (p. 233), esvazia seu potencial como prática de cidadania e legitimidade democrática. Essa crítica dialoga com Figueiredo (2014), ao alertar para o risco de captura do patrimônio pela lógica do mercado por meio da legislação urbanística, e com Zamparini, Gualtieri e Lurati (2023), que demonstram como ícones arquitetônicos e culturais podem operar como artefatos de identidade aspiracional, muitas vezes dissociados das vivências locais.

Considerando esse panorama, coloca-se como uma questão central, como argumentam Mesentier e Moreira (2014), imaginar “outros caminhos possíveis para a sociedade em que vivemos” (p. 49). Essa proposta vai ao encontro da reflexão de Harvey (2004), para quem uma utopia verdadeiramente transformadora deveria enfrentar as desigualdades sociais e urbanas, reconhecendo as populações residentes como protagonistas e não como figurantes de processos espetacularizados. Em outras palavras, como afirma Lima e Mesentier (2020), a memória social se constitui na articulação entre materialidade herdada e práticas sociais presentes, o que exige políticas urbanas que preservem não apenas os edifícios, mas também as formas de vida e identidades que lhes dão sentido.

A cultura tornou-se mais um objeto de consumo e, por compreenderem esse papel que o “produto cultural” passou a ocupar, muitos governos, mesmo diante de diversas crises urbanas, continuam a priorizar investimentos em atividades culturais voltadas ao turismo e à atração de capital. Segundo Bonduki (2010), essa estratégia aparece com frequência em programas de revitalização de centros históricos, nos quais a dimensão cultural é mobilizada como motor econômico, mas nem sempre articulada à realidade social local. Nesse mesmo sentido, Chibiaqui e Nór (2020) observam, ao analisar o processo de revitalização em áreas centrais de Florianópolis, que tais intervenções podem comprometer a vitalidade urbana ao promover usos descolados da vida cotidiana. Assim, a cultura, ao invés de constituir-se como prática de cidadania, corre o risco de ser tratada como mercadoria a serviço de estratégias de marketing urbano.

No entanto, também é necessário considerar situações em que a cultura sob os holofotes produziu efeitos positivos, ampliando a cidadania, fortalecendo identidades minoritárias e dando visibilidade a narrativas antes marginalizadas. Como destacam Santana e Ferreira (2022), a educação patrimonial pode desempenhar um papel fundamental nesse processo, ao promover a consciência crítica e o envolvimento da população na preservação de seus bens culturais. Langaro (2023) reforça esse ponto ao mostrar como memórias locais e disputas simbólicas podem gerar resistência frente a narrativas oficiais, criando espaços de contra-hegemonia no campo do patrimônio. Dessa forma, quando incorporada a partir de processos participativos, a cultura tem potencial de se constituir em instrumento de inclusão social e fortalecimento comunitário.

É nesse horizonte que a gestão integrada assume relevância, mesmo diante de seus desafios. De acordo com Abascal e Bilbao (2024), as políticas de revitalização só alcançam resultados socialmente duradouros quando conseguem conciliar avanços urbanísticos com a inclusão de múltiplas vozes no processo de decisão. Nesse sentido, experiências de participação comunitária analisadas por Sanoff (1992, 2006) mostram que a construção coletiva dos projetos urbanos fortalece o senso de pertencimento e de legitimidade democrática. Ao deslocar o foco da espetacularização do espaço urbano para a valorização de sua dimensão social, a cultura pode, de fato, constituir-se como vetor de cidadania e não apenas como vitrine de consumo.

O valor da cultura tende a ser reduzido ou deturpado à medida que é assimilado pelo urbanismo liberal e transformado em mais um instrumento de segregação socioespacial. No entanto, essa não é a única perspectiva para a cultura urbana. Como observa Arantes (1996), a generalização da noção de cultura revela que “tudo agora é cultura”, o que expande as possibilidades de leitura da cidade como espaço de múltiplas manifestações. Como afirma Moreira (2004), a cidade é resultado da sobreposição de camadas complexas que podem ser interpretadas pela noção de cultura urbana, ou seja, a reunião de múltiplos modos de vida. Essa leitura é reforçada por Lamas (2017), ao apontar que a morfologia urbana traduz a articulação entre o espaço construído e as práticas sociais que nele se desenvolvem. Nessa direção, Arantes (1996) já alertava para a necessidade de uma “volta à cidade de tipo muito especial”, que concebesse a arquitetura como forma-lugar, valorizando todos os contextos urbanos e não apenas os espaços nobres. Essa perspectiva encontra ressonância em abordagens mais recentes sobre paisagem cultural e sustentabilidade. Fabbricatti, Boissenin e Citoni (2020) argumentam que a resiliência comunitária depende da valorização da herança cultural como recurso para o futuro, integrando preservação e inovação. Assim, pensar a cidade como território vivo exige incorporar múltiplos olhares sobre a cultura urbana.

A ampliação conceitual da cultura urbana encontra correspondência nas teorias que tratam da paisagem como mediação entre forma, percepção e experiência social. Nesse sentido, o debate sobre a paisagem urbana desloca-se de uma abordagem puramente estética ou morfológica para uma compreensão fenomenológica e simbólica do espaço, na qual o olhar, a memória e a prática cotidiana se tornam dimensões constitutivas da forma urbana. Essa perspectiva teórica reforça a ideia de

que a cidade é simultaneamente um objeto físico e uma construção cultural, um “palimpsesto” de experiências coletivas em permanente reconstrução. Assim, as leituras da paisagem urbana permitem articular os campos da forma e da cultura, revelando como o espaço é produzido, percebido e significado pelos sujeitos que o habitam.

De acordo com Lynch (1960), a imagem da cidade é construída a partir da experiência cotidiana de seus habitantes, que elaboram representações mentais dos percursos, marcos e limites urbanos, processo essencial para o sentimento de orientação e pertencimento. Del Rio (1990) amplia essa discussão ao destacar que o desenho urbano, quando orientado por um planejamento integrado, deve priorizar o contexto local e a memória coletiva, evitando soluções homogêneas que apaguem a diversidade cultural e espacial. Já Cullen (2015) propõe compreender a paisagem urbana em sua dimensão sensível, ressaltando que a forma como é percebida e vivenciada influencia diretamente sua apropriação social. Assim, a cultura urbana não pode ser reduzida a mero recurso do capital, pois se produz também nas práticas populares e nas formas cotidianas de resistência ao mercado.

Essa concepção da cidade como construção simbólica e sensível conduz inevitavelmente à reflexão sobre as formas de intervir em tais contextos. Se a paisagem urbana é resultado de práticas culturais e experiências coletivas, as ações de planejamento e desenho urbano devem reconhecer e dialogar com essas dimensões imateriais. A tradução prática desse entendimento implica deslocar o foco das políticas de intervenção, tradicionalmente orientadas pela lógica da requalificação física, para abordagens que valorizem os vínculos sociais, as memórias e as identidades locais. É nesse ponto que o debate sobre cultura urbana e paisagem se articula às discussões sobre revitalização, resiliência e permanência comunitária, temas centrais nas experiências contemporâneas de gestão e projeto urbano.

Ao analisar os diversos projetos de intervenção urbana das últimas décadas, Mesentier e Moreira (2014) destacam que os valores simbólicos da paisagem resultam de processos históricos e da interação contínua entre sociedade e território, sendo fundamentais para a identidade coletiva. O sentimento de identidade, por sua vez, se constrói por meio da criação e da ressignificação de símbolos ao longo do tempo. Através do trabalho e das relações sociais estabelecidas no espaço, a sociedade

transforma a paisagem, atribuindo-lhe significados que se associam à memória coletiva. Vasconcellos e Mello (2015) retomam essa preocupação ao levantar uma questão central: como garantir, por meio de planos de revitalização, a permanência da cultura local e a fixação dos seus habitantes? Essa inquietação é reforçada por Lima e Mesentier (2020), ao afirmarem que a memória coletiva não se limita à materialidade herdada, mas se constrói na relação entre edificações, usos e sujeitos no presente.

Entretanto, os processos de tombamento, preservação e requalificação revelam-se intrinsecamente ligados à atribuição de valor e à seleção de narrativas. Como alerta Le Goff (1990), aqueles que controlam os processos de patrimonialização tornam-se “senhores da memória e do esquecimento”, definindo quais histórias serão preservadas e quais permanecerão silenciadas. Essa perspectiva é retomada por Halbwachs (1992), ao afirmar que a memória coletiva é socialmente construída e orientada por estruturas de poder que selecionam o que será lembrado e o que será esquecido. Huyssen (2000) acrescenta que a “sedução pela memória” pode levar à espetacularização patrimonial, transformando espaços vivos em vitrines culturais. Smith (2002) aprofunda essa crítica ao apontar que os processos de revitalização frequentemente são guiados por interesses imobiliários globais, resultando em segregação socioespacial.

Essa mercantilização do espaço repercute, inevitavelmente sobre a forma como a memória e o patrimônio são apropriados nas políticas urbanas contemporâneas. Nascimento e Colchete Filho (2023) observam que a generalização da memória para todo um município pode funcionar como estratégia de coesão social, mas também como mecanismo de controle simbólico, quando determinadas narrativas são privilegiadas em detrimento de outras. Nesse sentido, a memória coletiva, que poderia ser instrumento de pertencimento, é muitas vezes mobilizada como ferramenta de dominação. Nessa mesma linha crítica, Langaro (2023) evidencia que as disputas de memória em espaços públicos expressam justamente essas assimetrias de poder, pois legitimam versões hegemônicas do passado e marginalizam histórias subalternas.

A compreensão crítica desses processos exige, portanto, questionar não apenas qual história é preservada, mas quem a define e quem permanece excluído

desse relato. Para Chuva (2020), a herança cultural deve ser entendida como presença em diálogo com o presente, gerando disputas contínuas de sentido e pertencimento. Essa perspectiva é reforçada por estudos que evidenciam as dimensões de classe, raça e poder nos processos de reconhecimento patrimonial (Ferreira, 2022; Carril; Burgos, 2020), bem como por abordagens que defendem a integração entre paisagem cultural, resiliência urbana e adaptação às transformações sociais e ambientais (Dastgerdi; Kheyroddin, 2022).

Assim, ao “revitalizar”, “requalificar” ou “reformatar” áreas urbanas, produzem-se não apenas novas formas espaciais, mas também novas narrativas, identidades e hierarquias simbólicas. Como observa Moreira (2004), quando orientadas pela estetização e pela mercantilização do espaço, essas intervenções tendem a gerar “cidades in vitro”, artificialmente mantidas por estratégias de turistificação e consumo, que esvaziam a vivência cotidiana e fragilizam a permanência das populações locais. A paisagem urbana, longe de ser neutra, constitui-se, assim, como campo de disputas materiais e simbólicas, no qual diferentes grupos lutam pela legitimidade de suas memórias, identidades e formas de habitar a cidade.

#### **1.4. Urbanismo neoliberal e críticas às dinâmicas contemporâneas de requalificação urbana**

As intervenções urbanas nos centros históricos não acontecem em um vácuo político, tampouco são isentas de interesses econômicos. Segundo Araújo e Pereira (2020), essas intervenções estão fortemente vinculadas a disputas por significados, interesses econômicos e estratégias de valorização imobiliária. É nesse contexto que emergem fenômenos como gentrificação, estetização do espaço e exclusão social, frequentemente associados às dinâmicas contemporâneas de requalificação urbana.

O conceito de gentrificação foi formulado originalmente por Ruth Glass na década de 1960 e, desde então, tem sido amplamente debatido por diversos autores. Neil Smith (1979) foi um dos primeiros a sistematizar o fenômeno sob a perspectiva da economia política, ao propor a teoria da *rent gap* (lacuna de renda fundiária), segundo a qual territórios centrais degradados tornam-se alvos de reintegração ao circuito imobiliário quando a diferença entre o valor atual e o valor potencial de mercado se torna suficientemente atrativa. Essa leitura é ampliada pelo próprio Smith (1996, 2002), que interpreta a gentrificação como um desdobramento direto do

urbanismo neoliberal, no qual o capital financeiro se apropria dos espaços urbanos para fins de acumulação.

Na mesma linha, Lees, Slater e Wyly (2008) destacam que a gentrificação constitui um processo complexo e multidimensional, que extrapola a transformação física ou estética dos espaços, envolvendo dimensões econômicas, políticas e sociais. Para os autores, trata-se de um mecanismo global estruturado por relações de poder e estratégias do mercado imobiliário, configurando uma das expressões mais visíveis do neoliberalismo urbano.

Nesse contexto, o espaço urbano passa a ser tratado como mercadoria, sendo instrumentalizado para estratégias de valorização imobiliária e marketing territorial (Mesentier & Moreira, 2014; Vainer, 2009). Harvey (2014) observa que qualquer elemento capaz de agregar valor de troca à terra urbana torna-se objeto de disputa entre o capital e o poder público, redefinindo prioridades urbanas e orientando intervenções que privilegiam a atratividade econômica em detrimento da função social da cidade. Como aponta Carlos (2020), esse processo revela a mercantilização do espaço urbano e a prevalência da lógica do capital sobre a função social da cidade.

No plano simbólico e cultural, essas dinâmicas são acompanhadas por processos de estetização e seleção da memória urbana. De acordo com Huysen (2000), o “boom da memória” e a estetização podem transformar traços do passado em cenografias de consumo, deslocando experiências urbanas vividas por imagens e narrativas espetacularizadas. Choay (2001), denomina esse fenômeno de “museificação”, quando o patrimônio é preservado prioritariamente por seu valor estético-turístico, perdendo os vínculos com seus usuários. Pesavento (2020) acrescenta que, sem mediações sociais, políticas e educativas, a memória urbana tende a ser capturada por usos seletivos e mercantis do passado. Nessa mesma direção, Arantes, em 1996, já criticava políticas culturais que instrumentalizam o patrimônio como “animação” da cidade, subordinando-o a lógicas de marketing territorial.

Esse processo contradiz o objetivo inicial de preservação do espaço, pois, ao afastar os moradores originais, desestrutura-se o tecido social e cultural que caracterizava a região. Como consequência, observa-se o aumento da segregação socioespacial e a fragmentação das identidades coletivas, o que impacta diretamente

a cultura urbana. Essa dinâmica favorece o surgimento de um estado de “anomia nas cidades”, definido por Lima e Mesentier (2020, p. 58503) como a ausência de consensos em torno de objetivos e regras coletivos, resultando em fenômenos como alienação, racismo, preconceito social e violência difusa.

Ainda que não se manifeste de forma idêntica em todos os contextos, a gentrificação tende a produzir um esvaziamento da diversidade social dos centros históricos, substituindo práticas cotidianas locais por usos mais voltados ao consumo e ao turismo. Como destacam Pinto e Galvanese (2015), essa dinâmica é frequentemente legitimada por discursos de preservação cultural e requalificação, que mascaram seus impactos socioespaciais. Em muitos casos, a estetização do espaço público, materializada em reformas paisagísticas, padronizações arquitetônicas e mobiliário urbano, funciona como instrumento simbólico de exclusão, construindo uma narrativa de ordem, limpeza e segurança para atrair novos investidores e usuários.

Gomes (2018) aprofunda essa reflexão ao mostrar que o espaço público, antes locus de encontro e diversidade, é transformado em cenário de circulação seletiva, um ambiente controlado que reflete os valores e interesses dominantes. Essa crítica dialoga com Henri Lefebvre (1999), que já denunciava a negação do direito à cidade, entendida como a restrição do espaço urbano à lógica do consumo, em detrimento de sua dimensão política e coletiva.

No contexto brasileiro, Vainer (2009) alerta para a consolidação da chamada “cidade-empresa”, na qual a competitividade e a atração de investimentos se sobrepõem aos direitos sociais e ao planejamento democrático. Mais recentemente, Abascal e Bilbao (2024) identificam que as políticas de requalificação urbana em áreas centrais operam frequentemente sob um urbanismo de exceção, caracterizado pela flexibilização de normas urbanísticas e pelo enfraquecimento dos processos participativos, favorecendo grandes projetos e interesses privados.

A partir da articulação entre os eixos teóricos discutidos – intervenções em centros históricos, valorização da paisagem cultural e críticas ao urbanismo neoliberal – evidencia-se que a revitalização urbana é um processo complexo, que ultrapassa o simples redesenho físico das cidades. Trata-se, sobretudo, de uma disputa em torno de significados, memórias e usos sociais do espaço urbano, na qual se definem quais vozes serão legitimadas e quais serão silenciadas nos processos de transformação

(Araújo; Pereira, 2020). Nessa perspectiva, como ressaltam Vaz e Silveira (2015), os centros históricos não podem ser compreendidos apenas como cenários estéticos ou como mercadorias culturais, mas como territórios vivos, cuja vitalidade depende da permanência das práticas cotidianas. Isso implica reconhecer a cultura não como adorno ou atrativo turístico, mas como elemento estruturante da vida urbana (Pesavento, 2020), articulando patrimônio material e imaterial, valores simbólicos e modos de vida que conformam a experiência urbana (UNESCO, 2011).

Segundo Dastgerdi e Kheyroddin (2022), pensar a revitalização a partir da paisagem cultural exige considerar as interações sociais e ecológicas, integrando estratégias de preservação à sustentabilidade urbana. Corredores culturais, por exemplo, são instrumentos capazes de articular patrimônio, cultura e desenvolvimento local, criando redes de fluxos, atividades e usos que fortalecem a diversidade urbana (Vaz; Silveira, 2015). Experiências como o Projeto Corredor Cultural, no Rio de Janeiro, buscaram promover essa integração ao propor ações de recuperação do patrimônio, requalificação de cortiços, oferta cultural e diálogo comunitário, associando reabilitação física à inclusão social (Vaz; Silveira, 2015). No entanto, a efetividade dessas ações depende de projetos articulados entre poder público, iniciativa privada, instituições acadêmicas e sociedade civil, além de estratégias de gestão participativa (Pinto; Galvanese, 2015).

As experiências que articulam paisagem cultural, inclusão social e reabilitação urbana também encontram respaldo em abordagens institucionais e normativas mais recentes, que buscam superar ações fragmentadas por meio de políticas integradas de planejamento. O Desenvolvimento Urbano Integrado, proposto pelo Ministério das Cidades (2024), representa um avanço ao propor políticas articuladas em múltiplas escalas, integrando setores e promovendo maior coerência territorial. Tal abordagem reforça a necessidade de pensar a revitalização como uma estratégia transversal, incorporando dimensões socioeconômicas, culturais e ambientais e garantindo processos participativos efetivos (Fiocruz; Ministério das Cidades, 2025). Essa concepção está em consonância com a recomendação da UNESCO (2011) sobre a importância de políticas que tratem os centros históricos como paisagens urbanas históricas, conciliando preservação e desenvolvimento.

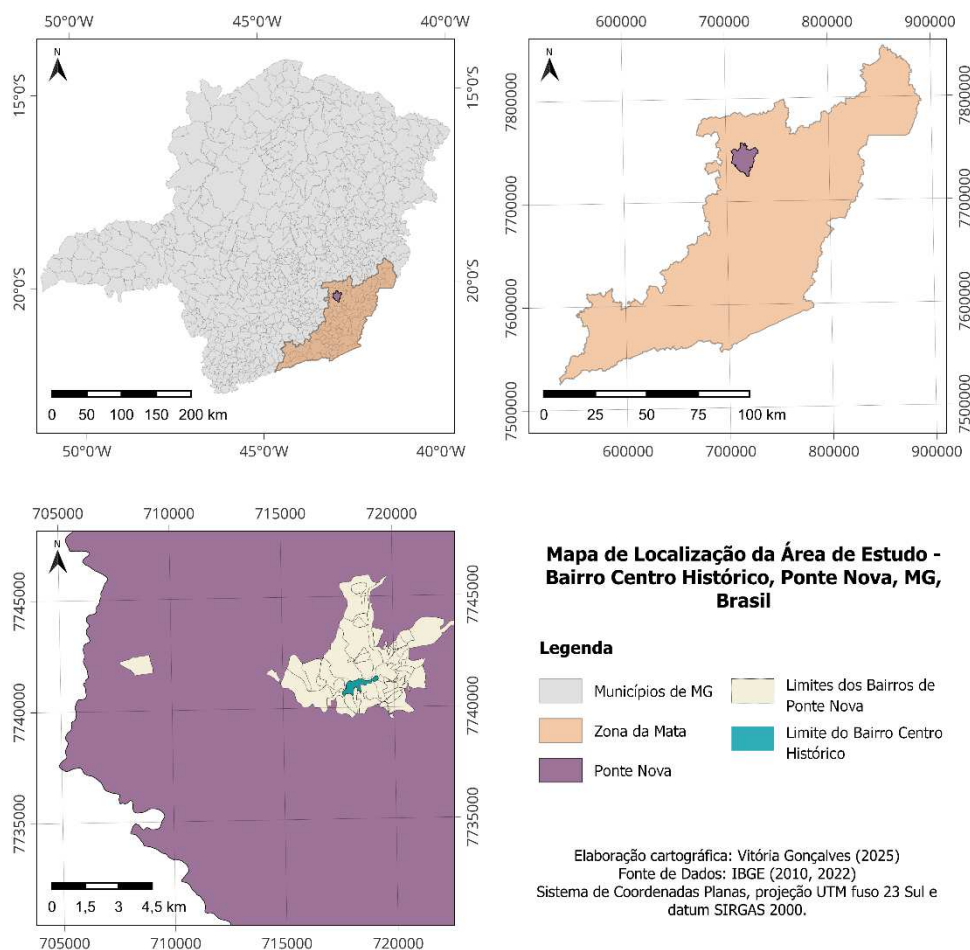
Por fim, como afirmam Pinto e Galvanese (2015, p. 135), “por mais que haja disposição e determinação de cidadãos, entidades e comunidade em requalificar um centro histórico, essa empreitada, por sua própria natureza, não pode prescindir da atuação do poder público, especialmente do poder local”. Embora seja essencial a participação social, cabe ao Estado garantir coordenação institucional, acesso equitativo aos benefícios e o cumprimento da função social da cidade. Esse é um desafio que perpassa todos os níveis de gestão urbana e que será central na análise do caso do Projeto “Novo Centro”, objeto do presente estudo. A partir desse arcabouço teórico, o capítulo seguinte dedica-se à contextualização e ao diagnóstico do Centro Histórico de Ponte Nova, buscando compreender as características territoriais, urbanas e socioespaciais que fundamentam a análise do Projeto “Novo Centro”.

## CAPÍTULO 2: CONTEXTO E DIAGNÓSTICO DO CENTRO HISTÓRICO DE PONTE NOVA

### 2.1. Apresentação do município

Localizado na Zona da Mata mineira, a aproximadamente 180 km de Belo Horizonte, capital do estado de Minas Gerais, o município de Ponte Nova possui uma população estimada de 57.776 habitantes e área territorial de 470 km<sup>2</sup>, conforme o último Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2022). Segundo a nova divisão regional instituída pelo IBGE (2021), Ponte Nova integra a Região Geográfica Intermediária de Juiz de Fora e a Região Geográfica Imediata de Ponte Nova, fazendo divisa com os municípios de Acaiaca, Amparo da Serra, Barra Longa, Guaraciaba, Oratórios, Rio Doce, Santa Cruz do Escalvado, Teixeiras e Urucânia.

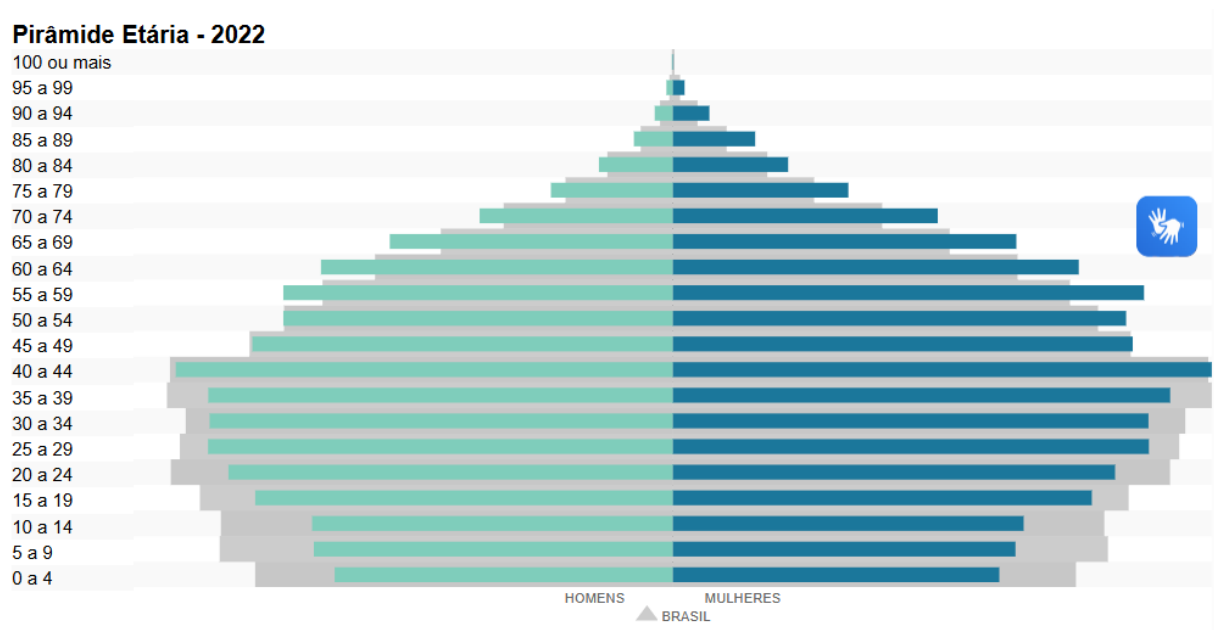
Figura 01 - Diagrama de localização do município de Ponte Nova-MG



Fonte: IBGE (2010, 2022). Organização da autora.

A análise da pirâmide etária de Ponte Nova-MG (Figura 02) referente ao ano de 2010 (IBGE, 2010) revela importantes transformações na estrutura demográfica do município, apontando para um quadro de envelhecimento populacional. A redução expressiva das faixas etárias mais jovens (0 a 14 anos) indica uma tendência de queda na taxa de natalidade, acompanhada pela ampliação dos grupos etários acima de 60 anos, especialmente entre 60 e 74 anos. Observa-se, ainda, um expressivo contingente populacional entre 25 e 44 anos, correspondente à população economicamente ativa.

Figura 02 - Pirâmide etária do município de Ponte Nova



Fonte: IBGE (2010).

Essa configuração representa um fenômeno cada vez mais comum em cidades de médio porte no Brasil, resultado da transição demográfica que o país vivencia desde o final do século XX (Faria; Spode, 2024). Tal processo implica a necessidade de revisão das políticas públicas locais, com foco na reestruturação dos serviços de saúde, transporte, mobilidade urbana e habitação, de modo a atender a uma população com demandas cada vez mais diversificadas e envelhecidas (Silva; Galindo, 2018).

A economia de Ponte Nova-MG apresenta um perfil diversificado, com destaque para os setores de serviços, comércio, agropecuária e indústria de laticínios. Em 2021, o município registrou um Produto Interno Bruto (PIB) de aproximadamente

R\$ 2,14 bilhões, com um PIB per capita de R\$ 35.748,00 (IBGE, 2023). A composição do valor adicionado bruto revela que os serviços - incluindo comércio varejista, saúde, educação e administração pública - correspondiam a cerca de 56,5 % do PIB municipal, seguidos pela indústria com 24,5 % e pela agropecuária com 2,3 % (IBGE, 2023). Entre os principais empreendimentos industriais do município, destaca-se o Laticínios Porto Alegre, cuja sede administrativa e parte da produção se concentram em Ponte Nova. Além disso, o setor agropecuário, ainda que com menor peso no PIB, é relevante pela expressiva produção suinícola - Ponte Nova é o 8º maior produtor de suínos em Minas Gerais (IMA, 2023) - e pela tradicional pecuária leiteira. A economia local é ainda impulsionada por um setor de serviços consolidado, que sustenta a função de Ponte Nova como centro regional de atendimento em saúde, educação, comércio e administração, responsável por cerca de 38 % dos empregos formais do município (RAIS/MTE, 2022).

A análise dos dados populacionais e econômicos de Ponte Nova revela um município de porte médio, com base urbana consolidada, papel regional expressivo e setor de serviços em expansão, especialmente nas áreas de saúde, educação e agroindústria. No entanto, a compreensão do papel urbano atual de Ponte Nova requer o retorno à sua formação e evolução territorial ao longo dos séculos, uma vez que muitos dos elementos que estruturam sua dinâmica contemporânea - como a centralidade, o traçado viário, a ocupação das margens do rio e as relações com o entorno rural - estão diretamente vinculados aos processos históricos de constituição do seu espaço urbano (Neves, 2019). A investigação sobre sua origem, crescimento e transformações ao longo do tempo é, portanto, fundamental para compreender os condicionantes que moldaram sua configuração territorial e os desafios urbanos que hoje se colocam.

## **2.2. Ocupação urbana de Ponte Nova**

O território que hoje constitui o município de Ponte Nova foi inicialmente ocupado por povos indígenas, sobretudo os Puris e Aimorés, como ressaltam estudos sobre a ocupação colonial na Zona da Mata mineira (Neves, 2019). A colonização portuguesa na região intensificou-se na segunda metade do século XVIII, com a concessão de sesmarias e a chegada de famílias oriundas das áreas mineradoras. Nesse contexto, a formação do núcleo urbano original de Ponte Nova deve-se à

iniciativa do padre João do Monte Medeiros, membro da influente família Monte Medeiros, que doou parte das terras da Fazenda Vau-Açu para a construção da Capela de São Sebastião e Almas, inaugurada em dezembro de 1770, marco que catalisou o povoamento local (Neves, 2019). Antes disso, em 1762, uma ponte de madeira havia sido erguida sobre o rio Piranga, no território da Fazenda das Almas, a fim de viabilizar a travessia entre sesmarias e articular os fluxos de circulação (Prefeitura De Ponte Nova, 2015).

Nesse momento o cenário brasileiro era marcado pela intensa atividade mineradora, especialmente na região de Minas Gerais, que impulsionou o crescimento econômico e populacional da colônia. Essa época, conhecida como Ciclo do Ouro, também trouxe transformações sociais e urbanas, com o surgimento de novas cidades e vilas. Assim, segundo Neves (2019), no que diz respeito a Ponte Nova, a ponte que originou o nome da cidade funcionava como ligação entre as duas margens do rio Piranga e como conexão estratégica entre os arraiais de Ouro Preto e Arraial do Cabo, na Capitania de Minas, e a Capitania do Espírito Santo. Essa infraestrutura contribuiu para a fixação de exploradores das minas ao longo do rio, favorecendo a consolidação da ocupação do território.

A elevação da vila à categoria de cidade ocorreu em 30 de outubro de 1886, consolidando sua centralidade emergente. Durante o século XIX, o município passou por uma reestruturação econômica, marcada pela decadência do ciclo minerador e pela ascensão das atividades agropecuárias, especialmente a lavoura canavieira (Neves, 2019). A inauguração da Usina Ana Florência (1883) e a instalação da Estação da Leopoldina Railway (1886) foram determinantes para a integração regional, ampliando os fluxos de mercadorias e pessoas (Marchi et al., 2005; Neves, 2019). De acordo com Marchi et al. (2005), a ferrovia desempenhou papel estruturante, articulando a produção agrícola à economia urbana e fomentando o surgimento de novos bairros e atividades comerciais.

O desenvolvimento urbano de Ponte Nova esteve historicamente associado à concentração fundiária e à ação das elites agrárias, que controlavam os principais recursos econômicos e políticos. Segundo Neves (2019), após a queda da mineração, a economia se reorganizou em torno da produção de açúcar, do café e da pecuária, processos que reforçaram a desigualdade socioespacial. Nesse cenário, o

desenvolvimento urbano de Ponte Nova esteve diretamente atrelado às atividades agrícolas e agropecuárias, sendo conduzido por uma elite fundiária que concentrava poder econômico, influência política e acesso privilegiado à infraestrutura urbana em consolidação.

No início do século XIX e durante a virada para o XX, a expansão urbana acompanhou o crescimento da economia açucareira: com o advento das primeiras usinas, a produção exigia circulação de mercadorias e energia, atraindo comerciantes, tropeiros, artesãos e pequenos comerciantes que se estabeleceram nas margens do Piranga, junto ao núcleo inicial. As grandes famílias passaram a lotear áreas urbanas, enquanto trabalhadores e pequenos produtores migrantes ocupavam gradualmente os lotes mais periféricos (Marchi et al., 2005).

Esses grupos dominantes não apenas moldaram os rumos da economia local, mas também foram os principais beneficiários do que se poderia chamar de “luxos urbanos” à época (fim do século XIX e início do século XX), como acesso à educação, mobilidade e serviços básicos, enquanto amplas parcelas da população viviam à margem desse processo. Como destaca Milton Santos (2000), o espaço urbano brasileiro é marcado por uma profunda desigualdade na distribuição de bens e serviços, refletindo a lógica de uma urbanização seletiva, na qual o território é apropriado de maneira diferenciada conforme o lugar social de cada grupo.

Esse processo evidencia que as cidades brasileiras, desde sua gênese, foram estruturadas por relações de exclusão, nas quais a produção do espaço sempre esteve a serviço de poucos, enquanto as majorias têm seus direitos urbanos sistematicamente negados. Nesse sentido, as raízes do desenvolvimento urbano de Ponte Nova revelam uma configuração espacial marcada por cidadania mutilada (Santos, 2000) e usos desiguais do território, categorias fundamentais na análise crítica de Milton Santos, que permanecem presentes até os dias atuais sob novas formas de segregação e marginalização.

Com o crescimento contínuo, as áreas do vale do rio Piranga, ligando o Centro Histórico aos bairros Palmeiras e Guarapiranga, também foram ocupadas. Essas regiões passaram a receber pequenos produtores rurais e trabalhadores migrantes das áreas rurais próximas, atraídos por novas possibilidades de lotes subsidiados ou terras mais acessíveis para cultivo e moradia. Esse movimento segue a lógica das

idades médias brasileiras no século XX, marcada por processos de autoconstrução e expansão periférica, caracterizados pela ausência de planejamento estatal efetivo e pela precariedade das condições urbanas (Maricato, 2011; Villaça, 2012). Como observa Corrêa (2010), esse padrão reforçou uma urbanização fragmentada, com centralidades valorizadas e periferias desprovidas de infraestrutura, configurando desigualdades socioespaciais persistentes.

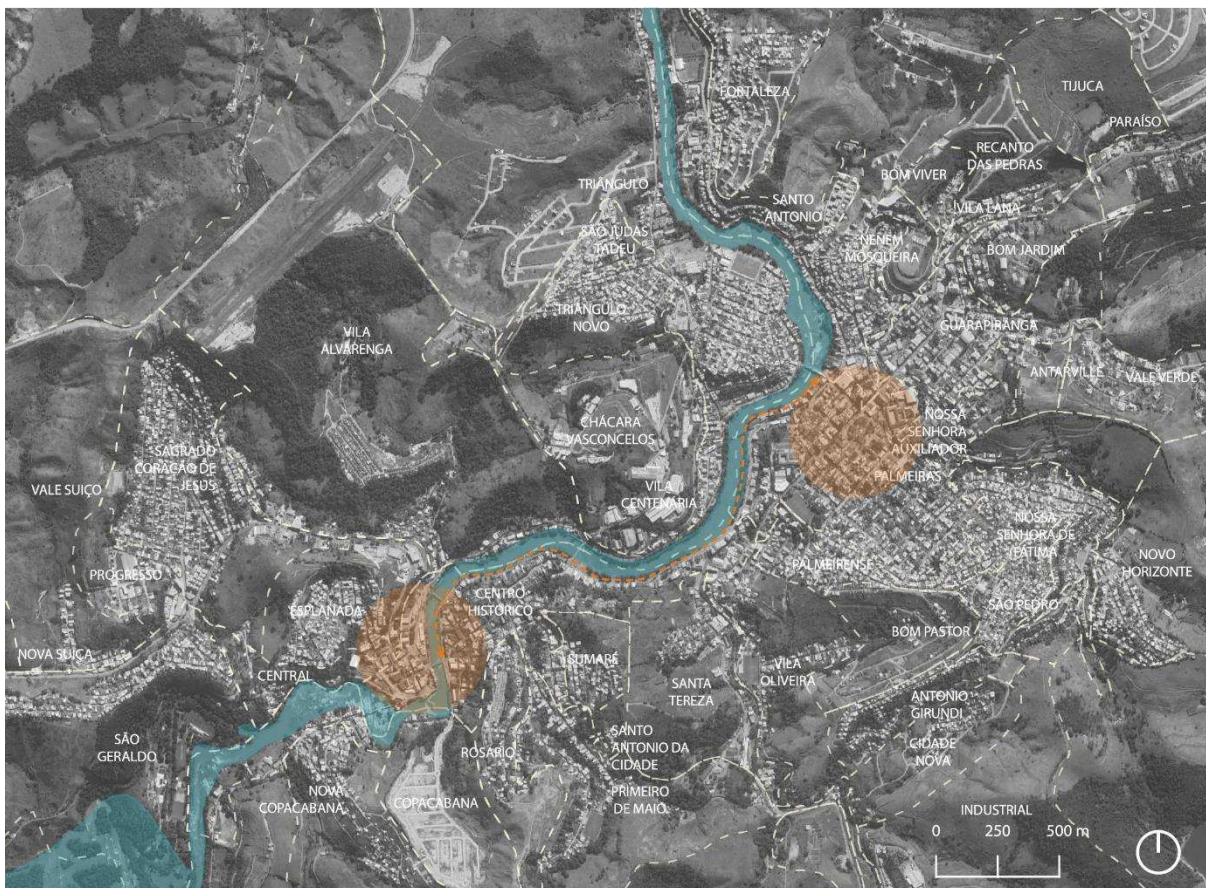
Ao revisitar os processos de formação e ocupação urbana de Ponte Nova, nota-se que a narrativa sobre seu desenvolvimento tende a privilegiar os agentes ligados ao poder econômico, sendo contada a partir do olhar das elites agrárias, das estatísticas econômicas e das marcas da modernidade técnica. No entanto, essa narrativa silencia os sujeitos que, mesmo à margem, foram fundamentais para a construção da cidade, a exemplo de famílias negras e pobres que migraram do campo para a cidade sem acesso a políticas públicas, invisibilizadas na paisagem e na memória oficial. Como aponta Souza (2018), a produção do espaço urbano no Brasil é marcada pela exclusão histórica de grupos vulneráveis, cujas contribuições raramente são incorporadas aos discursos oficiais.

Essas contradições históricas, entre o progresso técnico e a exclusão social, entre o discurso da modernidade e as desigualdades espaciais, deixaram marcas profundas na organização territorial de Ponte Nova. A configuração urbana que hoje se observa é, portanto, resultado de um processo cumulativo de disputas e permanências, em que o capital econômico e simbólico moldou o uso e o valor dos espaços. A estrutura da cidade expressa essas assimetrias, revelando áreas que concentraram investimentos, infraestrutura e prestígio social, em contraste com outras que permaneceram à margem das políticas públicas e da memória oficial. Nesse contexto, compreender a formação das centralidades urbanas de Ponte Nova permite visualizar como tais desigualdades se materializaram na paisagem e como a expansão urbana produziu novos polos de dinamismo e fragmentação.

Em Ponte Nova, a área que hoje compõe o Centro Histórico, núcleo de formação da cidade, foi onde a centralidade inicialmente se consolidou, concentrando as principais atividades comerciais, religiosas, administrativas e culturais. Entretanto, a evolução urbana do município contribuiu para a emergência de novas áreas de polarização. A Figura 03 ilustra a presença de dois polos principais: o Centro Histórico,

à margem esquerda do rio Piranga, e uma outra centralidade, mais recente, localizada no bairro Palmeiras, na margem oposta. Enquanto o primeiro mantém relevância simbólica e patrimonial, associado à memória urbana, o segundo assume crescente protagonismo funcional, abrigando equipamentos públicos, atividades comerciais e fluxos diários de consumo e trabalho.

Figura 03 – Centralidades principais do município de Ponte Nova-MG



Fonte: Google Earth (2023). Com alterações feitas pela autora.

Esse processo reflete o fenômeno descrito por Barros (2017) e Vargas (2022), no qual a centralidade urbana se descentraliza e se multiplica, sem que o núcleo original perca totalmente sua importância. Em Ponte Nova, observa-se uma configuração de centralidades complementares, na qual o Centro Histórico e o centro no Bairro de Palmeiras coexistem em relações de interdependência e, em certa medida, de concorrência.

A constituição de novas centralidades e a redistribuição das funções urbanas em Ponte Nova, não ocorreram de forma isolada, mas em diálogo com infraestruturas que redefiniram fluxos e hierarquias espaciais ao longo do tempo. Entre essas

infraestruturas, a ferrovia se destaca como um dos principais vetores de reconfiguração territorial, atuando como catalisadora de expansão e modernização urbana. Sua implantação marcou uma nova etapa no processo de urbanização pontenovense, cuja influência se estendeu para além dos aspectos econômicos, interferindo diretamente na morfologia, nas práticas cotidianas e na paisagem cultural da cidade — aspectos aprofundados a seguir.

### 2.2.1. A ferrovia como vetor de crescimento urbano

A chegada da Estrada de Ferro Leopoldina em Ponte Nova, em 1886, alterou significativamente a organização espacial e econômica do município, consolidando sua função como entreposto regional e ampliando sua conectividade com centros urbanos como Leopoldina, Juiz de Fora, Vitória e Rio de Janeiro. Conforme observam Oliveira e Corrêa (2018), as ferrovias no Brasil foram vetores essenciais da urbanização, provocando uma reorganização das funções urbanas e atraindo atividades econômicas, além de facilitar o escoamento da produção agrícola e industrial.

Em Ponte Nova, a presença da ferrovia ampliou o comércio e a circulação de pessoas e contribuiu para a ocupação de novos bairros, estruturando um eixo de desenvolvimento que se expandia a partir da estação. O entorno ferroviário configurou-se como núcleo de intensa atividade urbana, com a instalação de hotéis, armazéns, oficinas e moradias operárias. Segundo Neves (2019), esse processo inseriu o município como polo intermediário na rede urbana da Zona da Mata.

A partir da segunda metade do século XX, com a consolidação do transporte rodoviário e a redução dos investimentos no sistema ferroviário, diversas cidades brasileiras passaram por processos de desativação de estações e abandono de infraestruturas ferroviárias. Em Ponte Nova, o declínio da ferrovia repercutiu na reorganização do entorno da estação e na transformação da dinâmica urbana do centro, contribuindo para processos de esvaziamento, mudança de vocações e degradação física. Para Spagnollo e Oliveira de Almeida (2022), o desaparecimento da ferrovia representa também uma ruptura simbólica, ao enfraquecer o imaginário de progresso e integração territorial associado à sua presença.

A paisagem urbana anteriormente estruturada pela ferrovia passou a incorporar galpões desativados, terrenos ociosos e fragmentações espaciais, enquanto novas formas de mobilidade passaram a reorganizar os fluxos urbanos sem necessariamente integrar essas áreas. Como observa Ferreira (2022), antigos territórios ferroviários frequentemente permanecem como áreas latentes nas cidades brasileiras, marcadas por tensões entre memória, obsolescência e potencial de reconfiguração.

A influência da ferrovia ainda pode ser percebida na configuração atual do Centro Histórico, como será discutido no item 2.3. As estações desativadas, antigos armazéns e os eixos comerciais derivados dessa infraestrutura constituem permanências espaciais que revelam camadas sobrepostas da formação urbana. Essas marcas interferem na organização do uso do solo, na mobilidade e na conservação patrimonial, compondo um quadro de heranças espaciais que tensionam memória e abandono.

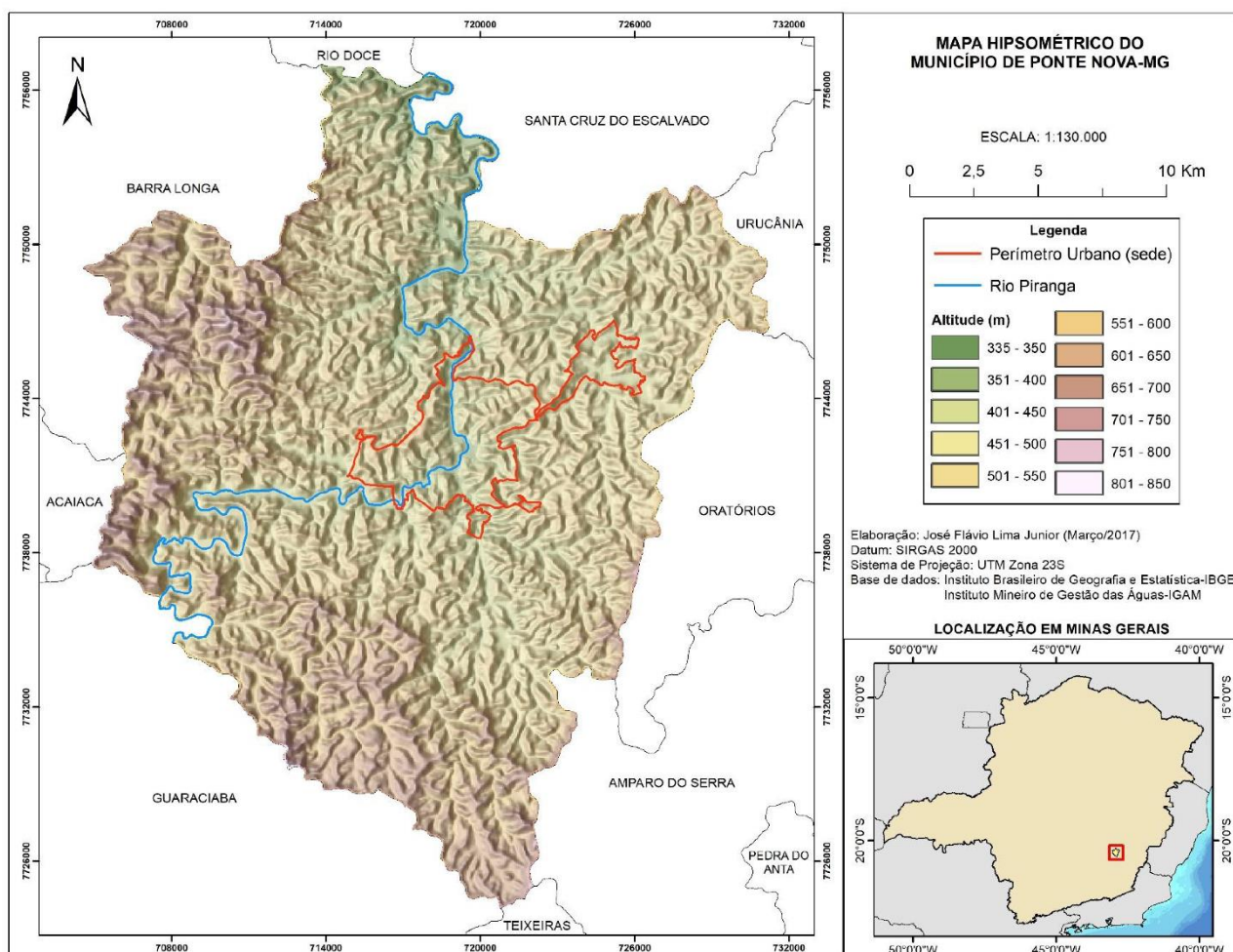
#### 2.2.2. O Rio Piranga e sua influência na ocupação

O rio Piranga exerce papel estruturante na morfogênese de Ponte Nova e integra a configuração mais ampla da bacia do rio Doce. O Piranga compõe a sub-bacia homônima, com aproximadamente 17.571 km<sup>2</sup>, totalmente situada em Minas Gerais, abrangendo parcial ou integralmente 77 municípios. O encontro do Piranga com o rio do Carmo, na divisa entre Ponte Nova e Rio Doce, origina o rio Doce propriamente dito, um dos principais cursos d'água do Sudeste brasileiro, cuja bacia drena cerca de 83 mil km<sup>2</sup> em Minas Gerais e Espírito Santo (ANA, 2015). A bacia do Piranga, por sua vez, integra o alto curso da bacia do rio Doce e apresenta características típicas de áreas serranas da Zona da Mata mineira: relevo fortemente dissecado, vales encaixados e uma rede densa de drenagem que organiza a ocupação urbana e rural (IGAM, 2017; IBGE, 2025).

No âmbito municipal, o Piranga percorre Ponte Nova de sudoeste a nordeste, funcionando como eixo fisiográfico que articula áreas centrais, bairros tradicionais e zonas de expansão urbana. Como evidenciam os dados hipsométricos sistematizados por Lima Júnior (2017) e apresentados na Figura 04, o município apresenta predomínio de altitudes médias entre 351 e 600 m, com declividades acentuadas que conduzem o escoamento superficial para o vale principal. A sede urbana localiza-se

justamente no compartimento de menor amplitude altimétrica, associado à planície aluvial do Piranga, ambiente naturalmente mais propenso a processos de inundação sazonal, tal como registrado em municípios vizinhos da bacia (IGAM, 2017).

Figura 04 – Mapa hipsométrico do município de Ponte Nova



Fonte: Lima Júnior (2017).

Desde o início do povoamento regional, os cursos d'água funcionaram como vetores de ocupação, oferecendo condições favoráveis à circulação, abastecimento e fertilidade das planícies de inundação (Magalhães; Schemes; Prodanov, 2020). No plano morfológico, rios urbanos tendem a constituir eixos estruturadores que organizam vias, frentes edificadas e perspectivas visuais. Lynch (1960) identifica elementos hídricos como "linhas" e "bordas" de forte potencial imagético, fundamentais à orientação espacial e à construção da identidade coletiva. Complementarmente, Cullen (2015) ressalta o papel dos percursos ribeirinhos na experiência sequencial da paisagem, enquanto Lamas (2017) interpreta as margens

como unidades formais que articulam cheios e vazios na composição urbana. Esses aportes indicam que o rio Piranga não se restringe a um elemento físico da drenagem, mas integra a imagem e a memória urbana de Ponte Nova, em consonância com a abordagem do *Historic Urban Landscape*, que propõe integrar valores ambientais, históricos e sociais na gestão do patrimônio em cidades vivas (UNESCO, 2011).

Os rios de médio porte em regiões de Mata Atlântica apresentam cheias regulares ligadas ao regime pluviométrico concentrado do verão, o que, associado ao uso do solo e à impermeabilização urbana, tende a intensificar picos de vazão (ANA, 2015; Tucci, 2008). No caso de Ponte Nova, Marchi et al. (2005) registram que a ocupação das faixas marginais do Piranga, anterior à consolidação de instrumentos de gestão ambiental, contribuiu para a exposição de moradias e infraestrutura viária a processos de alagamento e erosão.

Em diversas cidades brasileiras de porte semelhante, a ocupação dos territórios ribeirinhos tem resultado na transformação dos rios em espaços residuais, frequentemente tratados como fundos de lote ou como infraestruturas exclusivamente técnicas (Vasconcelos; Marta, 2022). Intervenções predominantemente hidráulicas (como canalizações, retificações e contenções rígidas) tendem a redefinir o curso d'água como elemento funcional da drenagem, desvinculando-o da experiência urbana e da paisagem. Estudos indicam que tais intervenções podem alterar a dinâmica hidrológica local, reduzindo infiltração e acelerando escoamentos superficiais (Tucci, 2008).

Essa transformação dos rios em áreas técnicas e invisibilizadas tem implicações diretas na paisagem cultural e ambiental. Como destaca Magalhães, Schemes e Prodanov (2020), cursos d'água urbanos desempenham funções ecológicas relevantes, contribuindo para a regulação microclimática, conectividade ambiental e qualificação paisagística. A supressão ou descaracterização dessas funções interfere tanto na dinâmica ambiental quanto na percepção urbana do território.

A discussão contemporânea sobre rios urbanos desloca-se da abordagem estritamente hidráulica para uma perspectiva integrada, que reconhece os cursos d'água como infraestrutura verde-azul e como componentes estruturais da paisagem cultural. Sob a ótica da gestão de risco, tais abordagens integradas recomendam

combinar medidas estruturais leves, como renaturalização de margens, jardins de chuva, bacias de retenção distribuídas, e não estruturais (controle de usos, educação ambiental e sistemas de alerta), evitando soluções exclusivamente hidráulicas (Fiocruz; Ministério das Cidades, 2025). Em termos de governança, a literatura enfatiza processos participativos continuados para pactuar prioridades, mapear conflitos de uso e monitorar resultados (Sanoff, 1992; 2006); metodologias de “geografia voluntária” podem apoiar o registro colaborativo de pontos de alagamento, ilhas de calor e trechos críticos ao longo do rio (Goodchild, 2007).

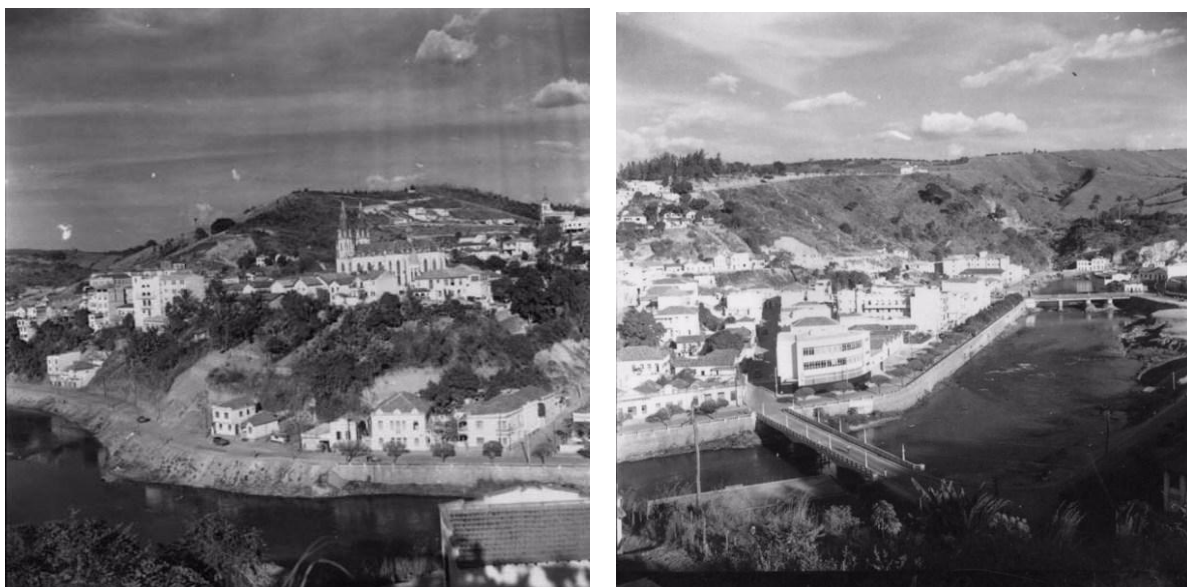
Nesse sentido, o Rio Piranga pode ser compreendido como elemento central na estruturação histórica, morfológica e simbólica de Ponte Nova. Sua presença articula funções ambientais e referências identitárias que permanecem inscritas na configuração urbana. A leitura integrada da bacia, da dinâmica fluvial e da morfologia da cidade permite compreender tanto vulnerabilidades associadas à ocupação da planície aluvial quanto as tensões entre memória, uso urbano e infraestrutura.

### **2.3. Formação e transformação do Centro Histórico de Ponte Nova**

A formação do Centro Histórico de Ponte Nova resulta da articulação entre fatores naturais, infraestruturais e socioculturais que, ao longo do tempo, moldaram a morfologia urbana e definiram as centralidades do município. A ocupação inicial da área se deu sobre um espigão alongado, cuja culminância é marcada pela atual Igreja Matriz de São Sebastião, implantada em posição dominante no alto do morro. Essa configuração expressa um padrão recorrente nas cidades mineiras dos séculos XVIII e XIX: igrejas e edifícios de relevância cívica eram posicionados em pontos elevados tanto por razões simbólicas quanto pela adaptação ao relevo acidentado (Lamas, 2017). A Matriz tornou-se, assim, um marco visual e identitário da paisagem urbana, organizando o tecido construído e estruturando os fluxos cotidianos.

As fotografias a seguir (Figura 05) oferecem um registro da conformação paisagística e morfológica do Centro Histórico nos momentos iniciais da consolidação urbana na área, revelando a relação estreita entre topografia e ocupação urbana. O crescimento do núcleo central esteve igualmente condicionado à proximidade com o Rio Piranga. O curso d'água funcionava como eixo de circulação, fonte de recursos e limite natural, orientando a expansão inicial do povoado e servindo de suporte para atividades produtivas e serviços urbanos (Neves, 2019).

Figura 05 – Centro Histórico de Ponte Nova-MG. Vista para a Matriz São Sebastião no alto do morro – Sem data



Fonte: Prefeitura de Ponte Nova (2022).

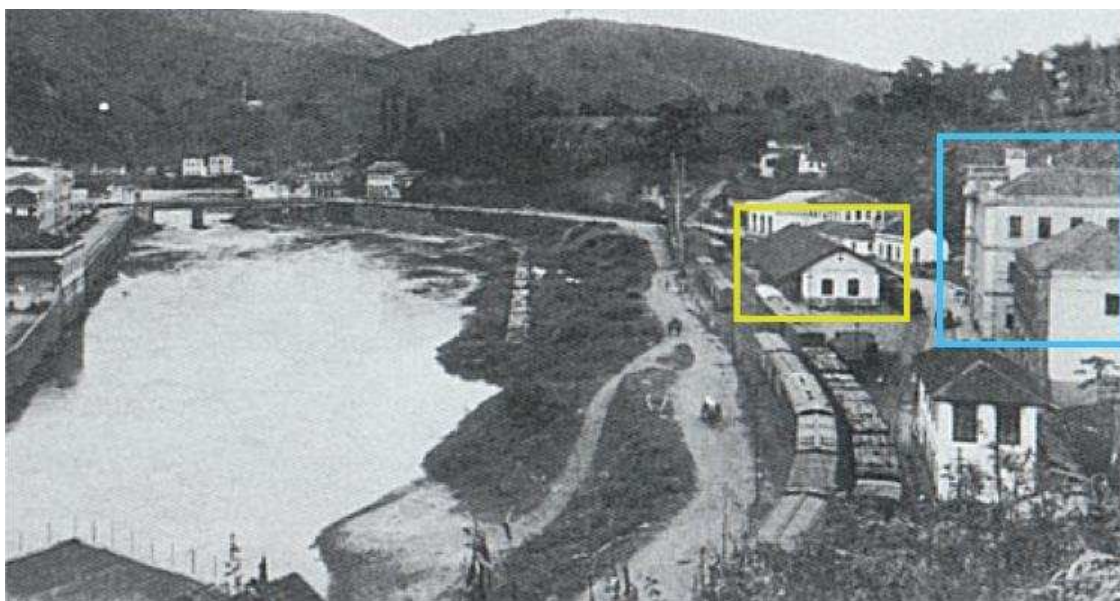
O Centro Histórico de Ponte Nova teve seu desenvolvimento profundamente influenciado pela presença da ferrovia e pela conformação do rio Piranga. No passado, duas linhas ferroviárias margeavam o rio na região central: a Linha Ferroviária Leopoldina e a Linha da Central do Brasil. A presença dos trilhos e estações foi um dos vetores mais significativos da urbanização local no século XIX, estabelecendo conexões com centros urbanos maiores e estimulando o comércio, o transporte de passageiros e o escoamento da produção agroindustrial (Lima Júnior, 2017; Neves, 2019).

A primeira estação ferroviária, vinculada à Estrada de Ferro Leopoldina, foi inaugurada em 1886. Já em 1926, a cidade passou a integrar também o ramal da Central do Brasil, consolidando-se como um entroncamento ferroviário estratégico. A passagem dos trens, além de promover a integração territorial, representava um símbolo de modernidade e progresso técnico, associando a paisagem do centro histórico à imagem de um município promissor e economicamente dinâmico (Ferreira, 2022; Oliveira; Correa, 2018).

Nesse contexto de modernização impulsionada pela ferrovia, edificações de grande valor simbólico foram construídas, como o Hotel Glória. Inaugurado em 1925 diante da estação da Leopoldina, o edifício tornou-se um ícone da prosperidade local

associada aos fluxos ferroviários, ao comércio e ao ciclo da cana-de-açúcar. Sua volumetria imponente e expressão arquitetônica sóbria refletiam novas aspirações urbanas e reforçavam o status do centro como polo econômico, social e cultural do município.

Figura 06 – Centro Histórico de Ponte Nova-MG. Destaque para o Hotel Glória (em azul) e para a antiga Estação Ferroviária da Linha Leopoldina (em amarelo) – Sem data



Fonte: Acervo João Mattos (2022).

Nesse período, a lógica de formação do Centro Histórico articulava-se, portanto, a um conjunto de fatores que combinavam topografia, religiosidade, comércio local e circulação regional, integrado ao Rio Piranga e sustentado por fluxos econômicos e sociais que convergiam para essa área. Essa vitalidade, entretanto, estava intimamente associada às infraestruturas de mobilidade e às dinâmicas produtivas que marcaram as primeiras décadas do século XX. A ferrovia, nesse contexto, não foi apenas meio de transporte, mas elemento estruturador da paisagem urbana e do imaginário modernizador de Ponte Nova (Neves, 2019).

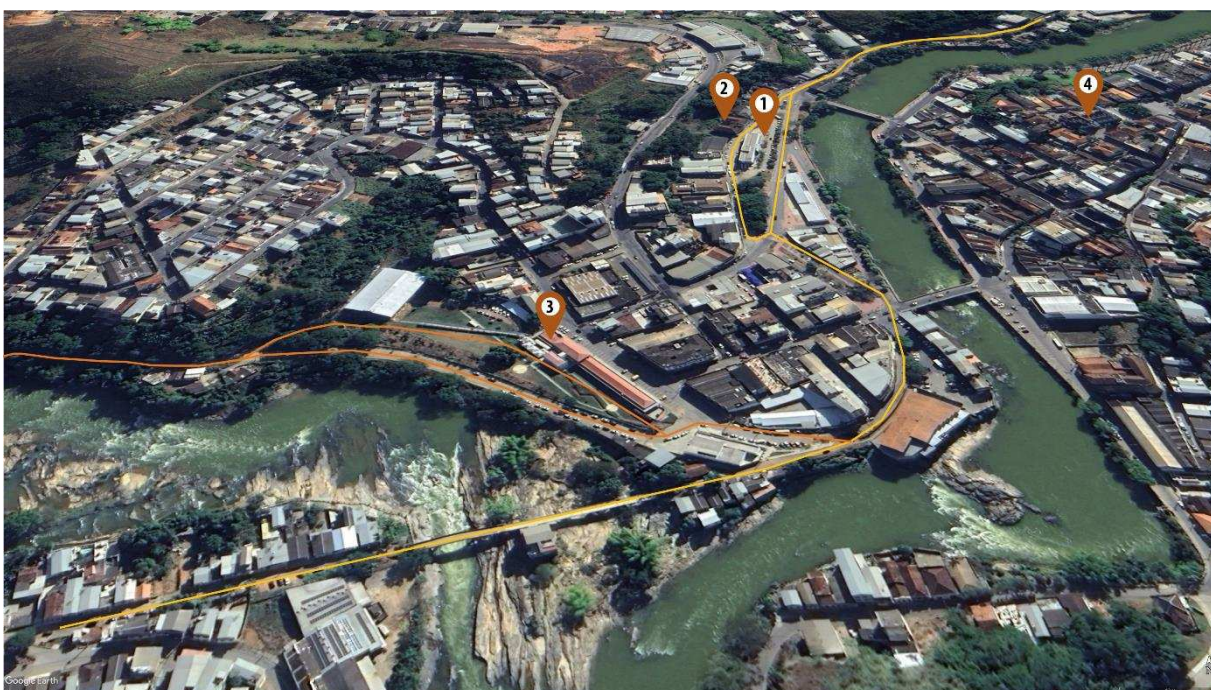
A Figura 07 ilustra a localização e extensão das antigas linhas férreas no Centro Histórico. Nela, observa-se a posição estratégica de elementos como:

- a antiga estação da Leopoldina,
- a estação da Central do Brasil,
- o Hotel Glória,

- a Matriz de São Sebastião,
- e o Rio Piranga.

O traçado das linhas, representado na cartografia da Figura 07, evidencia como a ferrovia estruturava não apenas a circulação territorial, mas também a lógica de crescimento urbano, reforçando o papel central do bairro no contexto histórico da cidade.

Figura 07 - Vista de satélite da região do Centro histórico em Ponte Nova demarcando o traçado das linhas ferroviárias que existiram no município



Fonte: Google Earth (2023). Com alterações feitas pela autora.

#### Legenda

1: Antiga Estação Ferroviária da Linha Leopoldina.

2: Hotel Glória

3: Antiga Estação Ferroviária da Linha Central do Brasil.

4: Matriz de São Sebastião

Linha Amarela: Traçado da antiga Linha Ferroviária Leopoldina

Linha Laranja: Traçado da antiga Linha Ferroviária Central do Brasil

A partir da segunda metade do século XX, porém, o cenário urbano começou a se transformar. O processo nacional de substituição progressiva do transporte

ferroviário pelo rodoviário levou à desativação de linhas, ao abandono de estações e à desmobilização de áreas antes inteiramente dedicadas à circulação ferroviária (Ferreira, 2022). Em Ponte Nova, tanto a estação da Leopoldina quanto a da Central do Brasil foram desativadas: a primeira foi posteriormente convertida em Secretaria Municipal de Saúde, enquanto a segunda permaneceu por décadas em estado de abandono, até ser reformada no ano de 2016 para abrigar o Instituto Federal de Minas Gerais (IFMG) – Campus Ponte Nova.

O declínio ferroviário coincidiu com a consolidação de novos eixos viários e com a expansão urbana para além do núcleo tradicional. Gradualmente, o centro perdeu parte de sua função de polo econômico e simbólico, passando a apresentar sinais de estagnação física, subutilização de espaços e deterioração de edifícios históricos (Neves, 2019). Ao mesmo tempo, a ausência de políticas integradas de preservação e requalificação contribuiu para a fragilização de bens patrimoniais, como o próprio Hotel Glória e a Matriz de São Sebastião, cuja importância simbólica se manteve, mas cujas condições materiais sofreram oscilações ao longo das décadas.

Assim, a trajetória do Centro Histórico revela um processo contínuo de transformação, marcado por ciclos de expansão, reconfiguração e declínio. A formação sobre o espigão central, a centralidade religiosa, a chegada e o auge da ferrovia, o surgimento de marcos patrimoniais e, posteriormente, o esvaziamento decorrente das mudanças no sistema de mobilidade compõem uma narrativa que explica a paisagem urbana atual. Esses elementos constituem o substrato histórico sobre o qual incidirão, nas últimas décadas, novas dinâmicas de reestruturação, como a instalação do IFMG, a construção de novos equipamentos públicos e as intervenções municipais recentes, que serão analisadas na seção seguinte.

#### **2.4. Reestruturação urbana recente e intervenções públicas (2014-2024)**

A partir do ano de 2014, o Centro Histórico de Ponte Nova passou a experimentar um ciclo de intervenções e reocupações que buscaram reverter décadas de esvaziamento urbano, deterioração do patrimônio edificado e fragmentação dos espaços públicos. Esse processo, embora marcado por ações isoladas e nem sempre integradas, representa uma inflexão importante na dinâmica urbana local e constitui o pano de fundo das discussões que culminaram no Projeto “Novo Centro”, objeto de análise no Capítulo 3. As transformações recentes articulam a adaptação de

estruturas ferroviárias desativadas, a implantação de novos equipamentos públicos e a busca pela recomposição da vitalidade urbana em uma área historicamente significativa, mas profundamente impactada pela desativação das ferrovias no final do século XX e outros fenômenos urbanos.

Um dos marcos mais relevantes desse ciclo foi a reocupação da antiga Estação da Central do Brasil, edifício que permaneceu abandonado e subutilizado após a desativação das ferrovias no município. O abandono das duas estações, Leopoldina e Central, além de comprometer o patrimônio edificado, produziu vazios urbanos ao longo do Rio Piranga, enfraquecendo a centralidade histórica e desfavorecendo a economia local.

Figura 08 – Vistas da antiga estação da Central – 2013



Fonte: Google Maps (2022).

Nesse contexto, a cessão do edifício da Estação da Central ao Instituto Federal de Minas Gerais (IFMG), em 2014, constituiu um ponto de mudança. A instituição reformou o prédio e implantou ali cursos técnicos e o Ensino Médio Integrado, atraindo diariamente estudantes e trabalhadores de Ponte Nova e municípios do entorno. Segundo dados institucionais, o campus contabiliza atualmente cerca de 275 alunos matriculados, distribuídos entre os três anos do Ensino Médio, além de um corpo docente e administrativo composto por aproximadamente 18 profissionais (IFMG, 2023). Esse fluxo cotidiano de pessoas ampliou a movimentação no bairro, favorecendo comércios locais e contribuindo para uma ocupação mais ativa do espaço público.

Figura 09 – Vistas da antiga estação da Central – atual IFMG – (2024 e 2019)



Fonte: Google Maps (2024); Leonardo de Paiva Barbosa (2019).

A literatura aponta que equipamentos educacionais de médio porte podem desempenhar papel estruturante em áreas urbanas estagnadas, ao gerar vitalidade, circulação e usos cotidianos capazes de reativar fragmentos da cidade (Gehl, 2010; Jacobs, 2000). No caso de Ponte Nova, a reativação da antiga estação não apenas recuperou um imóvel de valor histórico, mas também reposicionou o entorno como espaço de passagem e permanência, com impactos diretos na percepção de segurança, circulação e densidade de usos.

Outro marco do período, foi a construção do Centro de Artes e Esportes Unificados (CEU das Artes), equipamento federal previsto pelo Programa “Praças dos Esportes e da Cultura”, do Ministério da Cultura (MinC, 2012). O CEU das Artes foi concebido para integrar, em um único espaço, biblioteca, salas multiuso, auditório, áreas esportivas e ambientes de convivência. Em Ponte Nova, entretanto, apenas parte desse programa foi efetivamente implantada, resultando principalmente na instalação do novo edifício da Biblioteca Municipal, inaugurado em 2019.

A implantação da biblioteca em área próxima à antiga Estação da Central, atual IFMG, ampliou a oferta de espaços culturais no Centro Histórico e introduziu um novo polo de fruição e aprendizado na região. O equipamento reforça a importância da cultura como vetor de requalificação urbana, conforme apontam Pinto e Galvanese (2015) e Chibiaqui e Nór (2020), sobretudo em municípios médios cujo patrimônio histórico se encontra vulnerável a processos de desuso e deterioração.

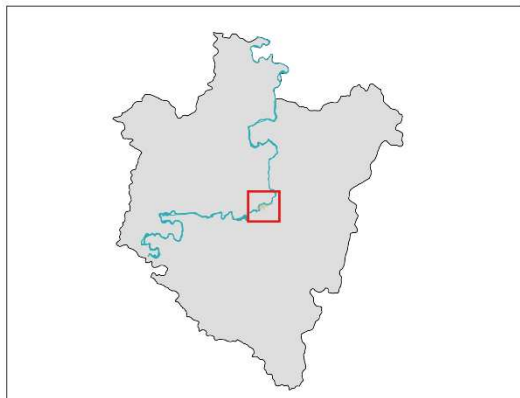
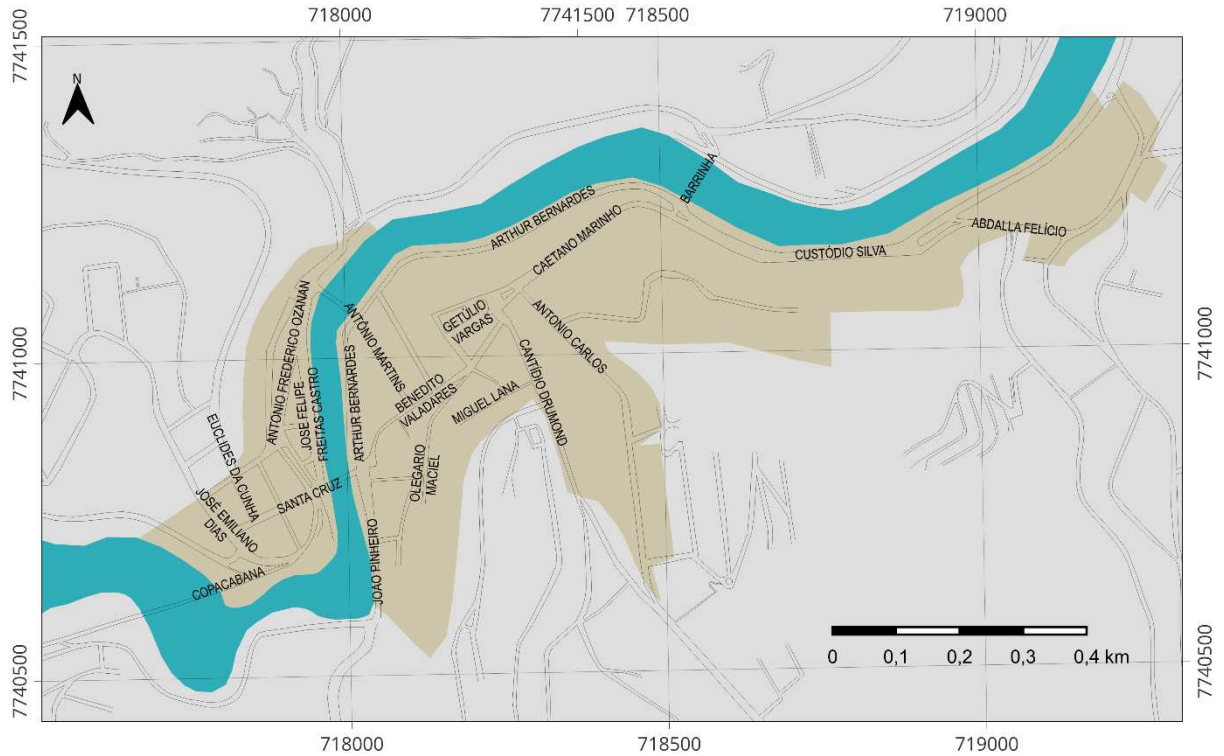
No entanto, a localização da biblioteca, embora estrategicamente próxima ao IFMG, não resultou na criação de um corredor cultural integrado. Como observa Barros (2017), a área apresenta calçadas estreitas ou descontínuas, travessias inseguras, barreiras físicas e lotes subutilizados que comprometem a mobilidade a pé

e a experiência urbana. A falta de continuidade espacial entre os equipamentos instalados reforça a percepção de isolamento e dificulta a formação de um circuito urbano integrado. A ausência de espaços públicos qualificados entre os dois equipamentos, somada à falta de continuidade das calçadas e à inexistência de áreas de permanência e convivência, compromete a articulação urbana entre eles. Assim, cada intervenção resultou em um pólo isolado dentro do Centro Histórico, sem gerar uma rede de espaços conectados ou um percurso cultural contínuo.

## **2.5. Diagnóstico atual do Centro Histórico**

Atualmente, o bairro Centro Histórico é formalmente reconhecido pela legislação municipal como macrozona urbana do distrito-sede de Ponte Nova, conforme estabelece a Lei Complementar nº 4.029, que dispõe sobre o Plano Diretor Estratégico de Desenvolvimento Sustentável (PLEDS). No âmbito do zoneamento, o entorno imediato do Hotel Glória, encontra-se inserido na Zona de Proteção Patrimonial (ZPP), conforme a Lei nº 3.445 de Ocupação, Uso do Solo e Zoneamento Urbano. Tal legislação impõe diretrizes específicas para preservação e controle do uso e ocupação do solo, reconhecendo a relevância histórica e arquitetônica da área.

Figura 10 - Ruas do Bairro Centro Histórico



**Bairro Centro Histórico Segundo Setores Censitários**

**Legenda**

- Ponte Nova
- Rio Piranga
- Limite do Bairro Centro Histórico
- Ruas

Elaboração cartográfica: Vitória Gonçalves (2025)  
 Fonte de Dados: IBGE (2010, 2022)  
 Sistema de Coordenadas Planas, projeção UTM fuso 23 Sul e datum SIRGAS 2000.

Fonte: IBGE (2010, 2022). Organização da autora.

Apesar desse enquadramento normativo, a dinâmica observada no território revela contrastes entre reconhecimento legal e uso efetivo do espaço urbano. A área concentra equipamentos públicos e privados que atendem à população local e a bairros adjacentes, configurando-se como polo de serviços durante o horário comercial.

Figura 11 – Entorno do Hotel Glória – Diagrama de Localização de Equipamentos Urbanos e Diagrama de Sistema Viário



Fonte: Elaboração pela autora (2025).

Ao analisar a mobilidade dos bairros do entorno do Centro Histórico — Esplanada, Central, Copacabana, Nova Copacabana, Sagrado Coração de Jesus e São Geraldo — observa-se que o Centro funciona como um nó estratégico no sistema viário municipal. Grande parte desses bairros se conecta à cidade por meio da Av. Arthur Bernardes, conhecida como Beira-Rio, eixo estruturante que atravessa a área de estudo e concentra fluxos pendulares diários. Essa condição reforça o papel do Centro Histórico como espaço de passagem obrigatória e circulação intensa.

A presença do IFMG adiciona complexidade a essa dinâmica. A instituição atrai estudantes da cidade e de municípios vizinhos, nos períodos diurno e noturno,

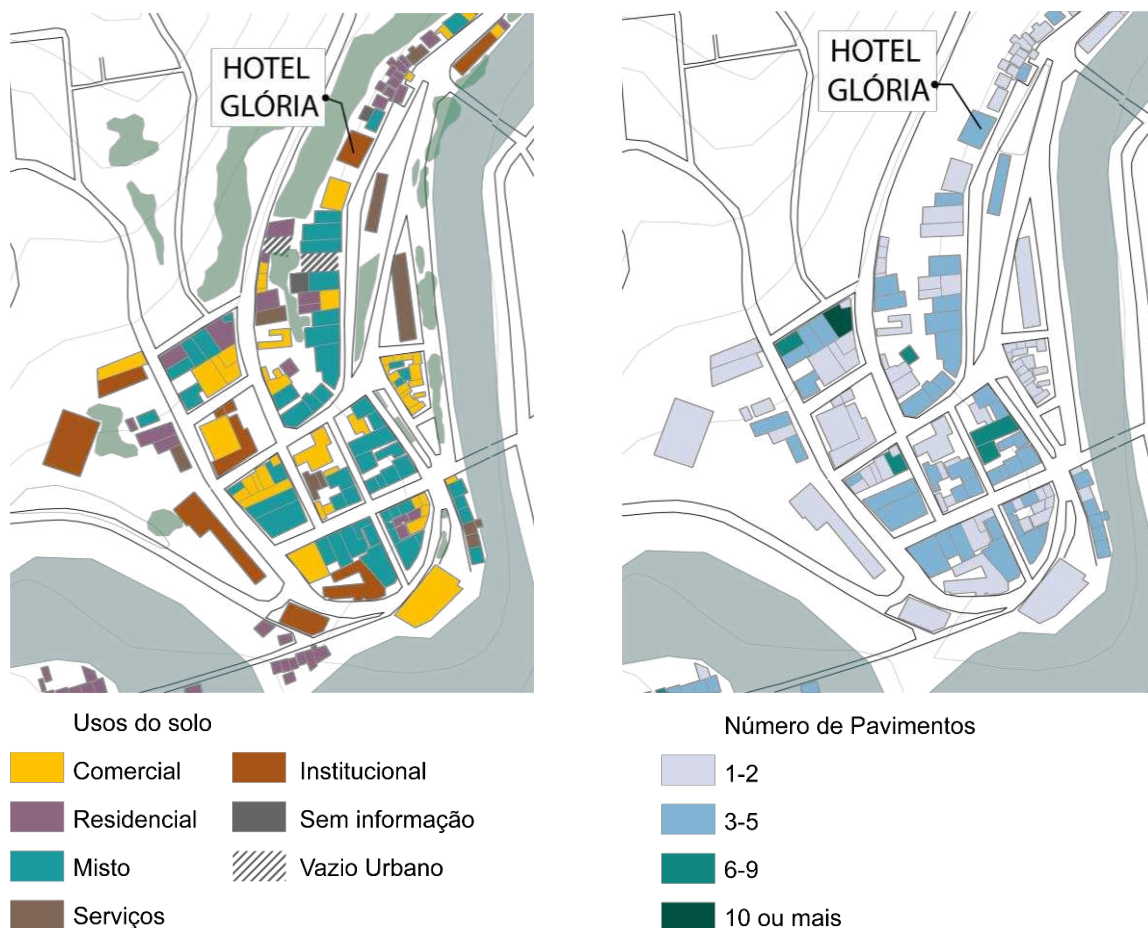
intensificando a circulação pedonal nos horários de entrada e saída. Tal fluxo exerce pressão direta sobre a infraestrutura local de mobilidade.

As vias de acesso à instituição, especialmente a Rua Carlos Gomes, apresentam configuração predominantemente orientada ao tráfego veicular. Trata-se de rua de mão dupla, com largura significativa e estacionamento em ambos os lados, cujas calçadas são estreitas, irregulares e descontínuas. Em diversos trechos, a ausência de elementos de moderação de tráfego e de qualificação do espaço pedonal restringe a experiência do caminhar, particularmente nos períodos noturnos.

O levantamento e diagnóstico realizados na área de intervenção evidenciam um tecido urbano marcado pela diversidade de usos, com a presença simultânea de comércios, serviços e residências. Esse padrão de ocupação constitui característica estruturante do Centro Histórico, contribuindo para maior intensidade de uso no período diurno. As atividades comerciais e de prestação de serviços concentram-se majoritariamente ao longo das avenidas Euclides da Cunha e Santa Cruz, conformando um eixo comercial contínuo que funciona como principal referência de fluxo cotidiano e atratividade para a população local e dos bairros vizinhos.

Nas quadras centrais, predominam edificações de uso misto, em que o térreo é ocupado por estabelecimentos comerciais e os pavimentos superiores por unidades residenciais. Esse arranjo, recorrente nas cidades brasileiras de porte médio, favorece a convivência de atividades distintas em um mesmo lote, estimulando circulação de pedestres e garantindo uso contínuo das vias. No entanto, o trabalho de campo revela que parte dessas edificações se encontra desocupada ou em estado de abandono, evidenciando processos de esvaziamento e perda de vitalidade que comprometem a atratividade do bairro.

Figura 12 – Entorno do Hotel Glória – Diagrama de Uso e Ocupação e Gabaritos das Edificações



Fonte: Elaboração pela autora (2025).

Além da ociosidade de algumas edificações, identificam-se vazios urbanos e áreas subutilizadas, sobretudo nos limites do antigo traçado ferroviário e em pontos próximos ao IFMG. Tais espaços configuram áreas estratégicas do ponto de vista morfológico e locacional, uma vez que se situam em áreas de articulação entre fluxos pedonais, eixos viários estruturantes e equipamentos institucionais. Considerando a instalação do Instituto Federal de Minas Gerais (IFMG) no antigo edifício da Estação da Central e o consequente aumento da demanda por moradia estudantil, torna-se ainda mais relevante fortalecer e diversificar os usos mistos na área. O adensamento residencial associado a usos comerciais e institucionais tende a favorecer deslocamentos a pé, valorizar o comércio de proximidade e estimular ciclos de uso mais contínuos ao longo do dia.

A análise dos gabaritos evidencia uma tendência recente de verticalização moderada no Centro Histórico de Ponte Nova, sobretudo em edificações de uso misto e residencial. Essa mudança decorre de um conjunto de fatores estruturantes, entre eles a presença do IFMG, que ampliou a demanda por moradia estudantil e estimulou o mercado imobiliário a produzir novas tipologias habitacionais nos últimos dez anos.

De maneira geral, a área de intervenção apresenta prédios entre 3 e 5 pavimentos, conformando um perfil urbano de média densidade que caracteriza boa parte das cidades de porte médio em Minas Gerais. Nas quadras onde se concentram comércios e serviços — em especial ao longo das Avenidas Santa Cruz e Euclides da Cunha — predominam edificações de uso misto, com térreos voltados ao comércio e pavimentos superiores destinados à moradia. Essa tipologia é compatível com as diretrizes da Zona Comercial 2 (ZC2), segundo a Lei de Uso e Ocupação do Solo e Zoneamento Urbano (Lei nº 3.445/2016), que permite uso comercial intenso, integração com serviços e adensamento vertical mais elevado.

Para a ZC2, o gabarito máximo permitido é de 10 pavimentos, o que indica que, embora a maior parte das edificações atuais não ultrapasse 5 pavimentos, existe forte potencial construtivo ainda não explorado pelo mercado. Esse parâmetro normativo sinaliza o incentivo ao adensamento em uma área dotada de infraestrutura urbana consolidada e de forte atratividade funcional, reforçando a vocação do Centro para abrigar moradia verticalizada associada a usos comerciais e institucionais.

Em contraste, a Rua Dr. José de Freitas Castro — onde está localizado o Hotel Glória — encontra-se inserida na Zona de Proteção Patrimonial (ZPP), categoria que estabelece condições mais restritivas de ocupação com o objetivo de preservar a ambiência histórica, volumetrias tradicionais e relações de escala. Para essa zona, o gabarito máximo permitido é de 4 pavimentos, e as edificações existentes respeitam esse limite, mantendo a coerência morfológica e a legibilidade da paisagem histórica.

Essa distinção entre ZC2 e ZPP revela a coexistência de duas lógicas urbanas no Centro Histórico: uma voltada ao adensamento funcional e habitacional, estimulada pela presença do IFMG e pelo dinamismo comercial; e outra voltada à preservação do patrimônio edificado e da escala urbana tradicional. A leitura conjunta dos mapas e da legislação indica que o desafio atual consiste em articular essas duas dinâmicas por meio de diretrizes que promovam integração volumétrica, qualificação das frentes

urbanas e compatibilidade entre novas construções e o conjunto histórico, garantindo que a verticalização moderada não comprometa a ambiência urbana, as vistas significativas ou o papel simbólico das edificações de valor cultural.

A leitura conjunta da morfologia urbana, da distribuição de usos, dos vazios identificados, da dinâmica gerada pelo IFMG e das diretrizes normativas evidencia um território marcado por sobreposições: fluxos intensos e permanências frágeis; potencial construtivo significativo e restrições patrimoniais; infraestrutura consolidada e áreas subutilizadas. O Centro Histórico de Ponte Nova apresenta, portanto, uma condição simultaneamente estratégica e tensionada, na qual coexistem capacidade de adensamento, fragilidades espaciais e disputas associadas à preservação e à transformação. Essa configuração constitui a base para a análise das intervenções promovidas pelo Projeto Novo Centro, desenvolvida no capítulo seguinte.

## **CAPÍTULO 3: O PROJETO NOVO CENTRO E SEU IMPACTO NA ÁREA URBANA**

### **3.1. Objetivo e descrição do projeto**

Diante desse contexto, em 2018, o Projeto “Novo Centro” foi lançado pela administração pública de Ponte Nova. Com o objetivo de promover a reabilitação do Entorno do Hotel Glória, o projeto surge de uma parceria firmada em 2016 entre a Prefeitura e a Companhia de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais (CODEMIG). Segundo o Termo de Referência (2018) do projeto, a CODEMIG seria responsável pela restauração do Hotel Glória, com o propósito de criar um grande centro cultural. Esse centro pretendia beneficiar a comunidade e impulsionar o desenvolvimento cultural e social da região. Em contrapartida, a Prefeitura Municipal comprometeu-se a reabilitar o entorno do hotel, uma área que há muito tempo enfrentava problemas de abandono e uso inadequado, como prostituição e tráfico de drogas. O projeto incluía uma série de intervenções urbanas, como a restauração da chamada “Rodoviária Velha”, a melhoria da infraestrutura da área e a promoção de atividades culturais e comerciais. Conforme consta no documento, a obra sob responsabilidade da Prefeitura seria de grande importância para o município, pois “além de trazer prosperidade e visibilidade à região, ela irá beneficiar a população como um todo, tanto nos aspectos sociais, quanto nos culturais e urbanísticos” (p. 5).

O projeto enfrentou desafios financeiros desde o início. Com um recurso inicial de R\$490.000,00 disponibilizado pela Caixa Econômica Federal, tornou-se necessário dividir a intervenção em fases. A primeira fase concentrou-se na reabilitação da “Rodoviária Velha,” com a proposta de transformar essa área em uma grande praça de convivência e eventos culturais e gastronômicos. Esta fase também incluiu melhorias na infraestrutura, como a reconfiguração do ponto de ônibus e a reformulação das ruas, com asfaltamento, sinalização e travessias de pedestres elevadas.

A reforma da Rodoviária Municipal constitui uma dessas ações. A intervenção buscou melhorar a infraestrutura física, ampliar áreas de embarque e desembarque e reorganizar a circulação de pedestres, contribuindo para qualificar esse ponto de acesso central da cidade (Prefeitura de Ponte Nova, 2022).

Figura 13 – “Rodoviária Velha” antes da reforma – Setembro de 2013

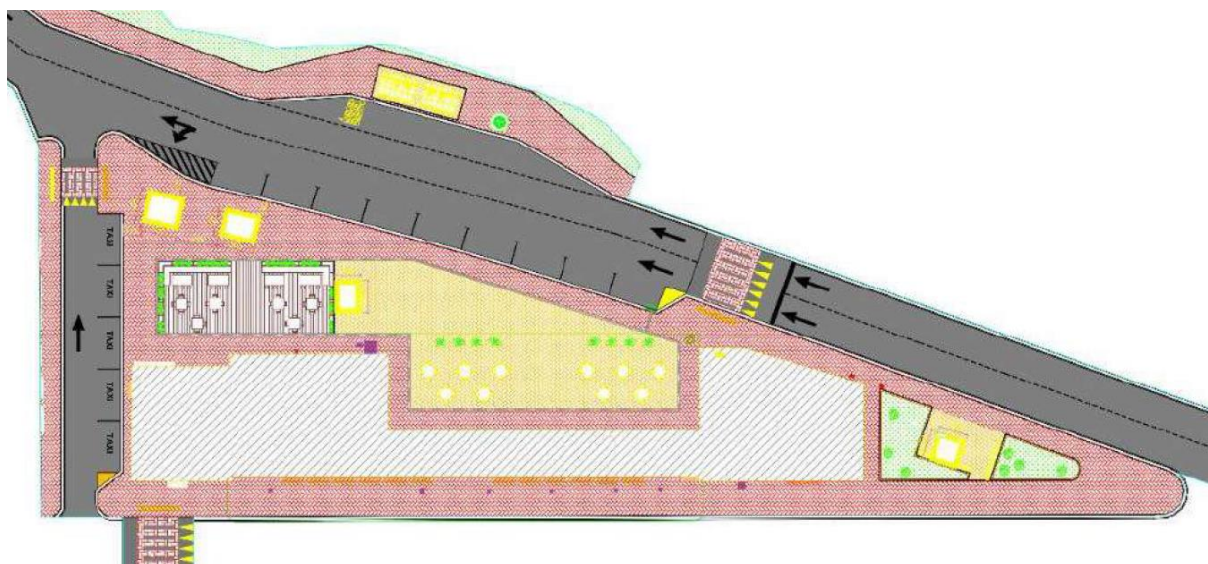


Fonte: Google Maps (2025).

A imagem (Figura 13) referente ao período anterior à intervenção evidencia a configuração espacial original da antiga Rodoviária Municipal, marcada por uma edificação de caráter funcional, com cobertura extensa, estrutura simples e pouca qualificação dos espaços externos. Observa-se a predominância de áreas pavimentadas destinadas prioritariamente à circulação e ao estacionamento de veículos, com escassa presença de mobiliário urbano, vegetação ou elementos que favorecessem a permanência e o uso prolongado por pedestres.

Além disso, o entorno imediato da edificação apresenta sinais de subutilização e desgaste físico, com calçadas pouco atrativas e ausência de tratamento paisagístico. A leitura do espaço revela um ambiente essencialmente de passagem, no qual a circulação veicular se sobrepõe à experiência do pedestre, reforçando a condição da rodoviária como um equipamento urbano isolado, com baixa integração ao tecido urbano e reduzido potencial de convivência e apropriação social.

Figura 14 - Projeto “Novo Centro” - Planta baixa da primeira fase de intervenção - Reforma da “Rodoviária Velha”



Fonte: Prefeitura de Ponte Nova (2015).

A planta baixa da primeira fase de intervenção do Projeto “Novo Centro” apresenta a delimitação das áreas de atuação no entorno da antiga Rodoviária Municipal, destacando a reorganização dos fluxos viários e pedonais, bem como a redistribuição dos espaços destinados à circulação, permanência e serviços. A edificação da “Rodoviária Velha” aparece identificada por hachuras diagonais, evidenciando sua centralidade na proposta de requalificação urbana.

O desenho indica a criação de áreas pavimentadas contínuas, a redefinição de calçadas e travessias, além da inserção de espaços livres com potencial para uso coletivo. A leitura da planta sugere a intenção de transformar o antigo equipamento de transporte em um elemento estruturador do espaço público, articulando circulação, acessibilidade e possibilidades de convivência, em consonância com os objetivos declarados do Projeto “Novo Centro”.

Figura 15 – “Rodoviária Velha” após a reforma – Janeiro de 2024



Fonte: Google Maps (2025).

A imagem posterior à reforma revela mudanças significativas na configuração espacial da antiga Rodoviária Municipal, resultantes das intervenções realizadas no âmbito da primeira fase do Projeto “Novo Centro”. É possível notar que a requalificação dos espaços externos por meio da reorganização das áreas de circulação, da ampliação das calçadas e da introdução de novos elementos de infraestrutura urbana, como iluminação, pavimentação diferenciada e áreas destinadas à permanência de pedestres.

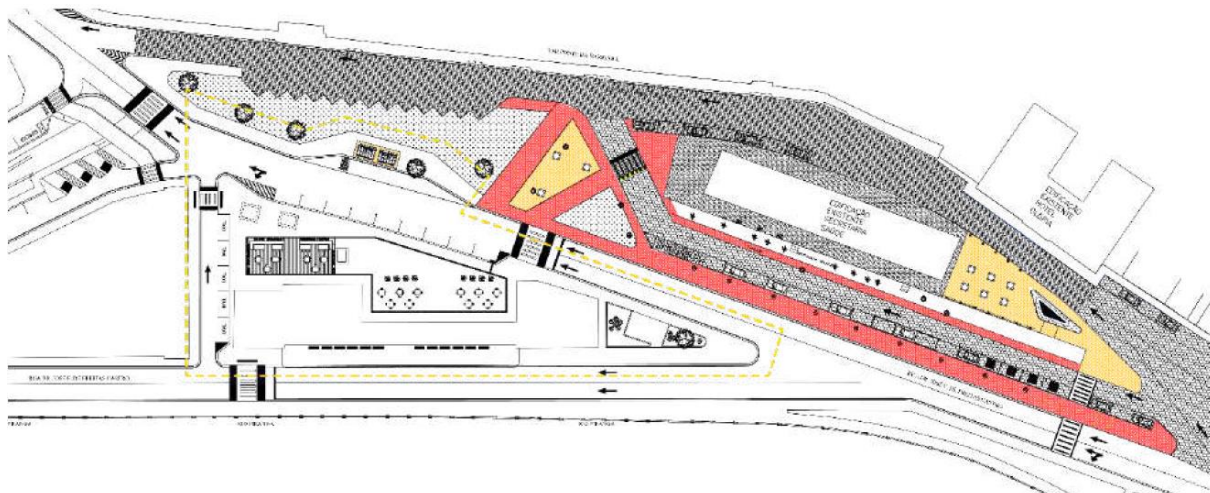
Pode-se dizer que a intervenção buscou conferir maior legibilidade e ordenamento ao espaço, reforçando seu papel como área de transição e convivência no centro da cidade. Apesar das reformulações estéticas e da nova configuração do espaço, a revitalização fez questão de preservar o propósito inicial da rodoviária, mantendo sua função primordial de ponto de trânsito e suporte à locomoção na cidade. Uma das ações mais importantes do projeto foi derrubar partes da antiga estrutura, abrindo caminho para acessos mais amplos e favorecendo uma interação visual e física mais fluida. Essa estratégia contribuiu para melhorar a conexão entre as duas frentes do equipamento, a face voltada para uma via de tráfego intenso e a face direcionada ao Rio Piranga, melhorando a articulação da edificação no espaço urbano.

A segunda fase do projeto envolveu a reforma de canteiros e calçadas, além de serviços de drenagem e pavimentação ao redor do Hotel Glória. Segundo consta no Termo de Referência de execução da obra desta etapa, datado de setembro de

2023, essas melhorias visavam aprimorar a infraestrutura urbana e criar um ambiente mais funcional e esteticamente agradável. A planta baixa da segunda fase de intervenção do Projeto “Novo Centro” apresenta a delimitação das áreas de atuação no entorno imediato do Hotel Glória, evidenciando intervenções ao longo do sistema viário, dos canteiros centrais e das áreas destinadas à circulação de pedestres. O desenho indica a continuidade do eixo de intervenção iniciado na fase anterior, com áreas destacadas por diferentes padrões gráficos e cores, correspondentes às distintas superfícies e usos do espaço público.

Observa-se a presença de canteiros reformulados, calçadas redesenhadas e trechos destinados a serviços de drenagem e pavimentação, distribuídos ao longo do perímetro do Hotel Glória, cuja edificação aparece representada em formato de “U”. A linha tracejada amarela indica o limite da área correspondente à primeira fase do projeto, permitindo a leitura conjunta das etapas de intervenção e a visualização da relação espacial entre a antiga Rodoviária Municipal e o conjunto edificado do hotel.

Figura 16 - Projeto “Novo Centro” - Planta baixa da segunda fase de intervenção



Fonte: Prefeitura de Ponte Nova (2015).

Dessa forma, o Projeto “Novo Centro” configura-se como uma intervenção urbana estruturada em etapas, voltada à requalificação física do entorno do Hotel Glória e da antiga Rodoviária Municipal, com ênfase na melhoria da infraestrutura, da circulação e dos espaços públicos associados. A fragmentação do projeto em fases, condicionada por limitações financeiras e operacionais, resultou em intervenções pontuais e progressivas, cuja materialização pode ser observada tanto nas

transformações do espaço construído quanto na reorganização dos fluxos urbanos. A partir dessa descrição, torna-se possível avançar para uma análise mais aprofundada dos impactos dessas intervenções na paisagem urbana e na dinâmica de uso do espaço, considerando não apenas o desenho proposto, mas também sua apropriação, limites e contradições no contexto do centro histórico de Ponte Nova.

### **3.2. Impacto do Projeto Novo Centro na área urbana**

Os impactos do Projeto Novo Centro na área urbana são analisados a partir das intervenções já executadas, considerando os objetivos declarados pelo poder público e os efeitos observados na dinâmica de uso, circulação e apropriação dos espaços. A análise parte da leitura da paisagem urbana, articulando desenho urbano, infraestrutura e experiência cotidiana, de modo a identificar avanços, limites e tensões associados ao projeto.

A noção de paisagem constitui o eixo central que orienta essa análise. Para Carlos (1994), a paisagem corresponde ao “imediatamente visível”, aquilo que se apreende pelo olhar em uma unidade visual, mas que não pode ser compreendido como algo estático ou naturalizado. A paisagem resulta de processos contínuos de transformação, nos quais a ação humana se impõe sobre a natureza, de modo que não há paisagem sem intervenção, assim como não há natureza dissociada das práticas sociais. Trata-se, portanto, de um produto histórico, impregnado de cultura, que reflete relações sociais, econômicas e políticas materializadas nas formas de ocupação, uso e gestão do território.

Sob essa perspectiva, a paisagem urbana é entendida como expressão concreta dessas relações, revelando tanto as intenções institucionais inscritas nos projetos quanto os modos como a cidade é efetivamente vivida. No campo perceptivo e simbólico, Kevin Lynch (1960) contribui ao deslocar o foco da análise para a relação entre percepção, legibilidade, significado e identidade, enfatizando a maneira como os indivíduos constroem imagens mentais da cidade a partir de seus elementos estruturantes. Essa abordagem permite compreender como determinados espaços se tornam referências, enquanto outros permanecem difusos ou pouco reconhecíveis na experiência urbana.

Complementarmente, Gordon Cullen (1971) aprofunda a dimensão sensível da paisagem ao investigar como os ambientes urbanos provocam reações emocionais à medida que são percorridos e experimentados. Para o autor, a apreensão da paisagem ocorre de forma sequencial e envolve três dimensões articuladas: o visível, relacionado à visão serial e ao movimento; o local, associado à inserção do indivíduo em recintos e unidades espaciais específicas; e o conteúdo, que diz respeito às formas de apropriação, interpretação e significado atribuídas aos espaços. Essa leitura reforça a importância do percurso e da experiência cotidiana como elementos centrais para a análise da paisagem urbana.

A partir dessas abordagens, a análise da paisagem urbana no entorno do Projeto Novo Centro é desenvolvida por meio de um conjunto de procedimentos metodológicos voltados à leitura dos elementos estruturantes do espaço, da experiência do percurso e dos padrões de uso observados no cotidiano. A articulação entre referências teóricas e observação empírica orienta a construção de uma metodologia de análise da paisagem, detalhada a seguir, que permite sistematizar as leituras realizadas e fundamentar a interpretação dos impactos do projeto na área urbana.

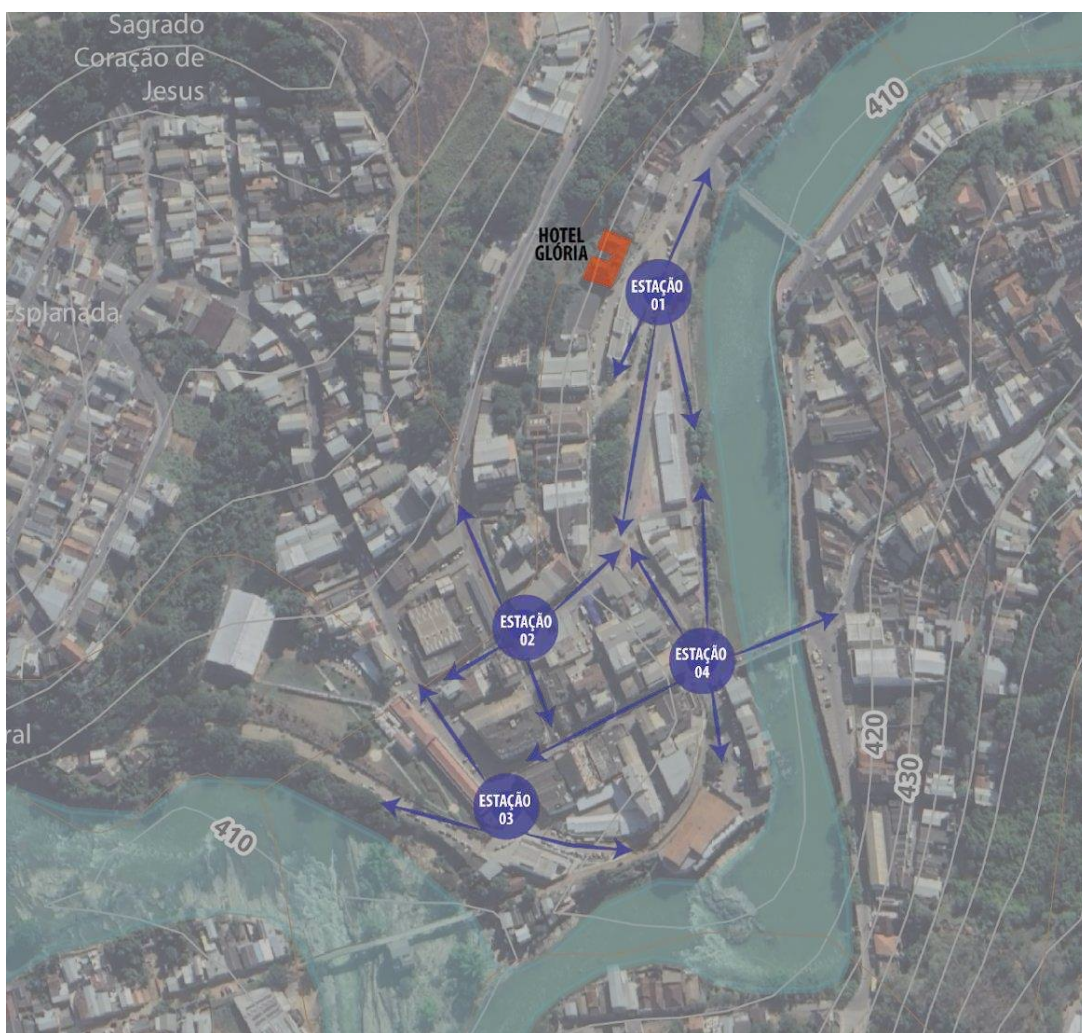
### 3.2.1. Metodologia de análise da paisagem

A metodologia de análise da paisagem adotada neste trabalho foi construída a partir da articulação entre referenciais teóricos consolidados e prática, observação e vivência dos espaços abrangidos pelo Projeto Novo Centro.

Do ponto de vista teórico-metodológico, a leitura da paisagem apoia-se, principalmente, nas contribuições de Kevin Lynch (1960), Vicent Del Rio (1990), Gordon Cullen (2015), articuladas ao conceito de paisagem cultural. A abordagem de Lynch orienta a identificação dos elementos estruturantes da paisagem urbana (caminhos, marcos, nós, bordas e distritos), enquanto Cullen contribui para a compreensão da paisagem a partir do percurso, da visão serial e das reações sensoriais suscitadas pela experiência do deslocamento no espaço urbano. A perspectiva de Del Rio complementa essa leitura ao enfatizar a observação ambiental e a relação entre comportamento, percepção e espaço construído, permitindo uma análise mais integrada da paisagem urbana vivida.

A investigação empírica foi estruturada a partir da definição de quatro estações de observação, localizadas em pontos estratégicos do perímetro de intervenção do Projeto Novo Centro, abrangendo o entorno do Hotel Glória, da antiga Rodoviária Municipal, do mercado e das áreas comerciais adjacentes. A Figura 17 apresenta a localização das estações de observação, as quais foram posicionadas buscando contemplar diferentes situações espaciais e funcionais bem como distintas relações com os fluxos viários, o rio Piranga e os principais eixos de circulação da área central.

Figura 17 – Localização das estações de observação – Visita de Campo



Fonte: Google Maps (2025). Alterações pela autora.

Cada estação corresponde a um recorte específico da paisagem, caracterizado por sua posição no território, pelos fluxos predominantes e pelos elementos urbanos presentes em seu entorno imediato. O Quadro 01 sintetiza a identificação e a descrição espacial de cada estação, servindo como referência para a leitura

comparativa realizada ao longo da análise dos elementos estruturantes da paisagem urbana.

Quadro 01 – Estações de observação – Visita de Campo

| Estação  | Identificação   | Descrição Espacial   |
|--|---|--|
| 01   | Eixo Hotel Glória   | A Estação 01 situa-se na entrada do Centro Histórico, no encontro entre vias convergentes, a ponte sobre o rio Piranga e o conjunto edificado que abriga o Hotel Glória, um dos principais marcos visuais do território. |
|  <p data-bbox="683 1473 1018 1507">Fonte: Google Maps (2025).</p> |   |  |
| 02   | Nó Comercial da Rua Euclides da Cunha / Acesso ao Mercado | Ponto de encontro entre comércio, circulação de caminhões, motos e fluxos de abastecimento. É porta de entrada para o distrito comercial.  |
|  |   |  |



Fonte: Google Maps (2025).

|    |                              |   |
|----|------------------------------|---|
| 03 | Mercado e Margens do Piranga | Área do Mercado, IFMG, supermercados, caminhões, cargas e descargas. Um dos pontos mais vivos socialmente durante a semana. |
|----|------------------------------|---|



Fonte: Google Maps (2025).

|    |                          |  |
|----|--------------------------|--|
| 04 | Mosaico Praça Santa Cruz | Área de transição entre o eixo principal do Novo Centro e a ponte. Possui uma micro praça de tijolinhos, árvores e potencial de convivência. |
|----|--------------------------|--|



Fonte: Google Maps (2025).

As observações de campo foram realizadas em três dias distintos (quarta-feira, sábado e domingo) e em diferentes horários ao longo do dia (início da manhã, meio da manhã, horário de almoço, meio da tarde e meio da noite), com o objetivo de captar variações temporais nos padrões de uso, circulação e permanência. Cada observação teve duração aproximada de vinte minutos, permitindo o registro sistemático das dinâmicas observadas em cada estação e horário.

Para a organização e sistematização dos dados coletados, foram elaborados três instrumentos metodológicos complementares. A Tabela Geral – Estações × Horários × Dias (Ver Anexo 01) permitiu registrar e classificar os usos predominantes, a intensidade de uso e o tipo dominante de apropriação do espaço (passagem, permanência, uso misto ou vazio) em cada situação observada. As Fichas de Observação (Ver Anexo 02), aplicadas para cada estação e dia, possibilitaram o

registro detalhado de aspectos relacionados aos elementos da paisagem urbana, à paisagem sensorial, às atividades observadas, bem como aos conflitos e potenciais identificados no espaço.

Por fim, a Tabela de Síntese Analítica (Ver Anexo 03) foi utilizada como instrumento de consolidação das observações realizadas, permitindo a comparação entre as diferentes estações e dias a partir dos cinco elementos da paisagem propostos por Lynch. Essa tabela possibilitou a sistematização das percepções observadas ao longo do campo e a formulação de conclusões analíticas preliminares, que orientam a análise apresentada nos itens subsequentes deste capítulo.

### 3.2.2. Análise dos elementos estruturantes da paisagem urbana

#### *Caminhos*

Na área de abrangência do Projeto Novo Centro, os caminhos configuram o principal elemento estruturante da paisagem urbana, organizando tanto os fluxos de circulação quanto a percepção do espaço ao longo do percurso. Observa-se a predominância de eixos viários com forte presença do tráfego motorizado, especialmente nas vias que conectam a ponte sobre o rio Piranga ao entorno do Hotel Glória, à antiga Rodoviária Municipal e às áreas comerciais adjacentes. Esses eixos funcionam como corredores de passagem, concentrando fluxos intensos e contínuos ao longo do dia.

A leitura dos caminhos a partir das observações de campo evidencia uma hierarquização clara entre os fluxos veiculares e pedonais. Embora as intervenções do Projeto Novo Centro tenham introduzido melhorias na pavimentação e na organização das calçadas em determinados trechos, a circulação de veículos permanece como elemento dominante, condicionando o ritmo e a forma de deslocamento dos pedestres. Em diversos pontos, a experiência do caminhar é fragmentada por travessias extensas, desníveis e conflitos diretos com o tráfego, o que reforça a percepção dos caminhos como espaços prioritariamente funcionais e de passagem.

As variações temporais observadas ao longo dos diferentes dias e horários revelam alterações significativas na intensidade e no tipo de uso dos caminhos. Durante os dias úteis, especialmente no período da manhã e do horário de almoço,

os fluxos associados às atividades comerciais, ao mercado e aos serviços concentram grande número de pedestres e veículos, intensificando os conflitos entre diferentes modos de circulação. Aos sábados e domingos, embora haja redução de alguns fluxos funcionais, os caminhos continuam a operar majoritariamente como eixos de deslocamento, com pouca apropriação para permanência ou uso recreativo.

Do ponto de vista perceptivo, os caminhos também desempenham papel relevante na construção da imagem urbana do Novo Centro. A sequência visual ao longo dos percursos revela contrastes entre trechos requalificados e áreas que permanecem pouco integradas ao conjunto, o que afeta a legibilidade e a continuidade da experiência espacial. A presença de elementos como o Hotel Glória, a antiga rodoviária e o rio Piranga contribui para a orientação ao longo dos percursos, porém a relação entre esses marcos e os caminhos nem sempre se apresenta de forma fluida ou articulada.

Assim, a análise dos caminhos evidencia que, embora o Projeto Novo Centro tenha promovido ajustes pontuais na infraestrutura de circulação, a lógica predominante ainda privilegia o deslocamento rápido e funcional em detrimento da experiência pedonal contínua. Essa condição influencia diretamente a forma como o espaço é vivido e apropriado, reforçando a centralidade dos caminhos como elementos estruturantes da paisagem urbana, ao mesmo tempo em que explicita limites e tensões associados à integração entre circulação, permanência e paisagem cultural.

### *Nós*

Os nós da paisagem urbana no entorno do Projeto Novo Centro correspondem a pontos de convergência de fluxos, atividades e referências espaciais, nos quais a circulação, o uso e a percepção do espaço se intensificam. A partir das observações de campo, identificam-se como nós principais os trechos associados ao entorno do Hotel Glória, à antiga Rodoviária Municipal, ao acesso ao mercado e às áreas comerciais adjacentes, caracterizados pela sobreposição de deslocamentos pedonais, tráfego veicular e atividades de apoio ao comércio e aos serviços.

Esses pontos concentram grande diversidade de usos ao longo do dia, funcionando como áreas de transição entre diferentes partes do centro histórico. Nos períodos de maior movimento, especialmente em dias úteis, os nós se configuram como espaços de intensa disputa entre pedestres, veículos particulares, transporte coletivo, caminhões de carga e descarga e atividades informais. Essa condição reforça seu papel funcional na estrutura urbana, ao mesmo tempo em que evidencia fragilidades na organização dos fluxos e na qualificação dos espaços destinados à permanência.

Do ponto de vista espacial, os nós apresentam configurações heterogêneas, resultantes da justaposição de infraestruturas viárias, equipamentos urbanos e edificações de diferentes épocas e usos. Apesar das intervenções promovidas pelo Projeto Novo Centro em alguns desses pontos, a leitura do espaço revela que a priorização da circulação veicular permanece dominante, limitando a consolidação dos nós como espaços de encontro e permanência. Em diversos casos, a permanência ocorre de forma residual, associada a esperas, usos informais ou necessidades funcionais, e não como resultado de um desenho urbano orientado à convivência.

As variações temporais observadas indicam que a intensidade dos nós está diretamente relacionada às atividades econômicas do entorno. Durante a semana, especialmente nos horários de pico, esses pontos assumem papel central na dinâmica urbana, enquanto nos fins de semana apresentam redução de alguns fluxos, sem que isso resulte, necessariamente, em novas formas de apropriação ou uso social mais intenso. Essa constatação reforça o caráter predominantemente funcional dos nós, cuja vitalidade está fortemente vinculada às lógicas do trabalho, do comércio e da circulação.

Sob a perspectiva da imagem urbana, os nós desempenham papel relevante na orientação e no reconhecimento do território, sobretudo pela proximidade com marcos como o Hotel Glória e o mercado. No entanto, a ausência de uma articulação mais clara entre esses elementos e o espaço público imediato compromete a legibilidade e a qualidade da experiência nesses pontos. Assim, os nós se afirmam como componentes centrais da paisagem urbana do Novo Centro, ao mesmo tempo em que explicitam tensões entre circulação, permanência e apropriação, que serão retomadas na análise integrada dos elementos da paisagem.

## *Marcos*

Os marcos da paisagem urbana no entorno do Projeto Novo Centro correspondem a elementos que se destacam na percepção espacial e na orientação do território, ainda que nem sempre estejam associados a uma identidade urbana ativa ou a usos coletivos consolidados. A partir das observações realizadas, destacam-se como principais marcos o edifício do Hotel Glória, a antiga Rodoviária Municipal, a concentração de comércios, principalmente na Av. Santa Cruz, o IFMG e o rio Piranga, cujas presenças estruturam a leitura do território e influenciam a experiência dos percursos cotidianos.

O Hotel Glória mantém-se como um marco histórico e visual relevante, reconhecido principalmente por sua volumetria, localização estratégica e valor patrimonial. No entanto, sua atuação como referência urbana ocorre majoritariamente no campo simbólico e imagético, com limitada incidência sobre as práticas cotidianas observadas no espaço público adjacente. Apesar de sua centralidade no discurso institucional do Projeto Novo Centro, a relação entre o edifício e a dinâmica urbana atual revela-se pouco ativa, marcada mais pela contemplação e pela função de referência visual do que pela apropriação social do entorno imediato. Isso pode mudar em cenários futuros, uma vez que a edificação está passando pelo processo de restauração e espera-se que adotará um uso institucional e voltado ao uso público.

A antiga Rodoviária Municipal, por sua vez, configura-se como um marco de caráter funcional, associado à mobilidade e à circulação. Após as intervenções realizadas, o edifício mantém sua presença como referência espacial, especialmente pela sua localização estratégica e pela amplitude da cobertura. As alterações promovidas reforçaram sua visibilidade e acessibilidade, sem, contudo, alterar de forma significativa seu papel como equipamento voltado prioritariamente ao fluxo e à passagem, o que condiciona sua atuação como marco urbano mais pela função do que pela apropriação simbólica ou social do espaço.

Os diferentes comércios no entorno também se destacam como marcos associados às atividades econômicas e ao uso cotidiano do espaço urbano. Diferentemente dos marcos institucionais e patrimoniais, o centro comercial afirma-se

sobretudo pela intensidade de uso e pela concentração de pessoas, funcionando como referência dinâmica na paisagem. Sua presença contribui para a vitalidade urbana do entorno, especialmente em dias úteis, ainda assim, essa vitalidade apresenta caráter temporal e funcional, concentrando-se em determinados horários e dias da semana, sem se desdobrar, de forma consistente, em usos permanentes ou em espaços qualificados de convivência, de forma que tais usos não estão necessariamente associadas às intervenções diretas do Projeto Novo Centro.

O Instituto Federal de Minas Gerais (IFMG) configura-se como um marco urbano de caráter institucional, cuja relevância decorre menos de sua expressão formal e mais da intensidade e regularidade de uso associadas às atividades educacionais. A presença do campus introduz fluxos específicos e recorrentes na paisagem urbana, especialmente nos horários de entrada e saída de estudantes e servidores, contribuindo para a organização temporal dos movimentos no entorno e para a ativação cotidiana dos espaços adjacentes.

Do ponto de vista da percepção espacial, o IFMG atua como referência funcional no território, sendo reconhecido como ponto de destino e origem de deslocamentos, ainda que sua relação com os espaços públicos próximos seja predominantemente mediada pela circulação. As observações de campo indicam que, apesar de sua importância na dinâmica urbana local, a articulação entre o equipamento educacional e o conjunto de intervenções do Projeto Novo Centro ocorre de forma indireta, evidenciando a coexistência entre um marco institucional ativo e um desenho urbano que ainda privilegia a lógica do deslocamento em detrimento da permanência.

Por fim, o rio Piranga constitui um marco natural relevante, perceptível tanto pela sua extensão quanto pela posição que ocupa como limite físico e paisagístico da área central. Apesar de sua presença constante na paisagem, a relação entre o rio e os espaços urbanos adjacentes permanece frágil, com poucos elementos que favoreçam sua integração efetiva ao cotidiano urbano. Assim, o rio se mantém como referência visual e territorial, mas com baixa incorporação às dinâmicas de uso e permanência observadas.

De modo geral, os marcos identificados estruturam a leitura espacial do Novo Centro, mas revelam uma paisagem marcada por referências fragmentadas, cuja

carga simbólica nem sempre se traduz em apropriação social ou vitalidade urbana contínua. Essa condição aponta para um deslocamento entre a presença visual dos marcos e sua efetiva incorporação às dinâmicas cotidianas do espaço urbano. A análise evidencia diferenças significativas entre marcos de caráter histórico, funcional, econômico e natural, bem como distintas formas de articulação entre esses elementos e o espaço público, aspecto que se relaciona diretamente às tensões observadas entre paisagem cultural, desenho urbano e uso cotidiano.

### *Bordas*

As bordas da paisagem urbana no entorno do Projeto Novo Centro configuram-se como elementos fundamentais para a compreensão da organização espacial e das dinâmicas de uso observadas na área. A partir da leitura de campo, destacam-se como principais bordas as vias de tráfego intenso que acompanham o perímetro de intervenção e, de forma mais expressiva, o rio Piranga, que atua simultaneamente como limite físico, visual e simbólico do território analisado.

O rio Piranga constitui a borda mais evidente da paisagem urbana local, desempenhando papel estruturante na organização espacial do centro histórico. Sua presença é constante ao longo do percurso analisado, funcionando como elemento de separação entre diferentes setores da cidade e condicionando os fluxos de circulação. Embora seja um componente marcante da paisagem, o rio estabelece predominantemente uma relação de afastamento, operando mais como limite do que como espaço integrado às práticas urbanas cotidianas.

As observações realizadas indicam que a relação entre o rio e os espaços públicos adjacentes é marcada por baixa permeabilidade física e funcional. Em diversos trechos, a proximidade com o curso d'água não se traduz em espaços de permanência qualificados ou em usos que incentivem a apropriação do ambiente ribeirinho. Assim, apesar de sua forte presença visual, o rio permanece pouco incorporado à dinâmica urbana, reforçando sua condição de borda e limitando sua atuação como elemento articulador da paisagem.

Além do rio, as vias de tráfego intenso configuram bordas urbanas significativas, especialmente nos trechos onde o fluxo de veículos, incluindo

caminhões e transporte pesado, impõe barreiras à circulação de pedestres. Essas vias funcionam como elementos de separação entre áreas com usos distintos, dificultando a continuidade dos percursos e a integração entre os espaços requalificados e o restante do tecido urbano. A predominância do tráfego motorizado reforça a leitura dessas vias como bordas rígidas, com reduzida permeabilidade e baixa qualidade para o deslocamento a pé.

Do ponto de vista perceptivo, as bordas observadas influenciam diretamente a experiência do percurso e a leitura da paisagem urbana. A presença constante de ruídos, a escassez de sombreamento e a limitada oferta de travessias seguras contribuem para reforçar a sensação de separação entre os espaços, afetando a continuidade espacial e a possibilidade de permanência. Dessa forma, tanto o rio quanto as infraestruturas viárias atuam como elementos que organizam e, ao mesmo tempo, fragmentam a paisagem urbana do Novo Centro.

A análise das bordas evidencia, portanto, que as intervenções realizadas até o momento pouco alteraram a lógica de separação imposta por esses elementos. Embora presentes como referências visuais e estruturais, as bordas continuam a desempenhar papel predominante de limite, o que se reflete nas dificuldades de integração entre os espaços requalificados, a paisagem cultural existente e as práticas cotidianas observadas no centro histórico de Ponte Nova.

### *Distritos*

Os distritos da paisagem urbana no entorno do Projeto Novo Centro podem ser compreendidos como áreas reconhecíveis a partir de padrões predominantes de uso, circulação e apropriação, ainda que não apresentem limites claramente definidos ou identidades urbanas plenamente consolidadas. A leitura de campo evidencia a coexistência de diferentes distritos no perímetro analisado, incluindo o centro histórico, áreas de forte concentração comercial e setores de transição marcados pela predominância da infraestrutura viária e dos fluxos de passagem.

O local onde se insere o Hotel Glória, caracteriza-se pela presença de edificações de valor patrimonial e por um traçado urbano consolidado, que remete a períodos anteriores da formação da cidade. No entanto, as observações indicam que

a carga histórica e simbólica associada a esse distrito não se traduz, de forma significativa, em usos coletivos ou em práticas de permanência no espaço público. A dinâmica predominante é marcada pela circulação e por atividades pontuais, sugerindo um esvaziamento progressivo da vivência cotidiana associada à memória urbana desse setor.

O distrito comercial, associado aos estabelecimentos de varejo e aos serviços, apresenta maior intensidade de uso e vitalidade cotidiana, sobretudo nos dias úteis. Trata-se de uma área funcionalmente ativa, cuja identidade se constrói mais a partir das práticas econômicas e dos fluxos gerados pelo comércio do que por atributos formais ou simbólicos da paisagem urbana. Apesar dessa vitalidade, o distrito comercial enfrenta conflitos espaciais recorrentes, decorrentes da sobreposição de usos, da circulação intensa e da escassez de espaços qualificados para permanência.

Também se identificam áreas de transição caracterizadas por usos híbridos e pela predominância da circulação. Esses setores funcionam como espaços de passagem, com menor clareza identitária e baixa atratividade para usos coletivos, reforçando a fragmentação interna do território analisado. A presença de infraestruturas viárias e de bordas rígidas, como o rio Piranga, contribui para a consolidação desses trechos como zonas intermediárias pouco integradas.

A análise dos distritos evidencia, portanto, uma paisagem urbana marcada por descontinuidades e por diferentes graus de vitalidade e apropriação. Embora o Projeto Novo Centro atue sobre áreas pertencentes a distintos distritos, as intervenções realizadas até o momento incidem de forma pontual e não promovem uma reconfiguração integrada das dinâmicas existentes. Essa condição reforça a leitura de um território no qual a lógica da passagem e do uso funcional se sobrepõe à construção de uma identidade urbana compartilhada.

### 3.2.3. O que o Novo Centro revela?

A partir da leitura da paisagem urbana, torna-se possível deslocar a análise do Projeto Novo Centro para além da avaliação pontual de suas intervenções físicas, problematizando o modo como o projeto se insere em um território cuja dinâmica contemporânea é marcada por transformações históricas e funcionais. Nesse sentido,

a análise sugere a necessidade de questionar se a intervenção responde a uma identidade urbana consolidada a ser recuperada ou se atua sobre uma paisagem já profundamente transformada, na qual a circulação e o uso funcional do espaço assumiram papel central.

Autores como Ana Fani Carlos contribuem para essa reflexão ao compreender a cidade como produto de processos sociais, econômicos e políticos em constante transformação, nos quais a paisagem urbana expressa as contradições do espaço produzido sob a lógica do capitalismo contemporâneo. Sob essa perspectiva, a identidade urbana não se apresenta como um dado fixo ou estável, mas como construção histórica sujeita a deslocamentos, fragmentações e esvaziamentos, conforme as práticas sociais e as formas de apropriação do espaço se modificam ao longo do tempo.

A leitura da paisagem realizada no entorno do Projeto Novo Centro indica que referências históricas e simbólicas associadas à centralidade urbana, como o Hotel Glória e a relação com o rio Piranga, permanecem presentes no plano visual e discursivo, mas não se manifestam de forma contínua nas práticas cotidianas observadas. Essa condição sugere um distanciamento entre a paisagem enquanto imagem e a paisagem enquanto espaço vivido, aspecto que dialoga com as contribuições de Kevin Lynch ao evidenciar a diferença entre legibilidade formal e apropriação efetiva do espaço urbano.

As práticas cotidianas observadas no território indicam a predominância de usos associados ao trabalho, ao comércio, ao estudo e ao deslocamento, com forte presença de trabalhadores, comerciantes, estudantes, motoristas e transeuntes. Em contrapartida, observa-se a baixa presença de grupos e atividades vinculados ao lazer, à permanência prolongada e ao uso recreativo do espaço público, como crianças, idosos e famílias. Essa configuração sugere que a paisagem urbana atual não é neutra, mas seletiva, favorecendo determinados usos e usuários em detrimento de outros.

Nesse contexto, as intervenções do Projeto Novo Centro parecem incidir predominantemente sobre a requalificação da infraestrutura e da imagem urbana, reorganizando fluxos, pavimentações e elementos visuais, sem confrontar de maneira direta a lógica funcional que estrutura o território. Tal abordagem aproxima-se de

estratégias de revitalização que operam mais sobre a ordenação espacial e a valorização estético-formal do que sobre a reativação de usos coletivos e práticas de permanência, como discutido na literatura crítica sobre projetos urbanos contemporâneos. Assim, a análise também evidencia limites na articulação entre o projeto e a paisagem cultural local, especialmente no que se refere à integração entre os espaços requalificados e as dinâmicas sociais existentes ou possíveis de serem criadas ou incentivadas.

A persistência de questões como o esvaziamento dos espaços fora dos horários comerciais, a sensação de insegurança e a baixa permanência no espaço público pode ser compreendida, nesse sentido, não como falhas isoladas do projeto, mas como efeitos associados a uma paisagem urbana estruturada prioritariamente para a circulação. Espaços organizados segundo essa lógica tendem a apresentar menor vigilância informal, uso intermitente e fragilidade das relações sociais no espaço público, aspectos discutidos por Jane Jacobs (1961) ao relacionar vitalidade urbana à presença contínua de pessoas e à diversidade de usos, bem como por Jan Gehl (2010), ao destacar a importância da permanência, da escala humana e das atividades cotidianas para a produção de espaços urbanos mais seguros e socialmente ativos.

No caso da relação com o rio Piranga, a fragilidade da borda ribeirinha permanece como um dos principais pontos de tensão observados. Apesar de sua presença marcante como elemento natural e paisagístico, o rio segue atuando predominantemente como limite físico e visual, com baixa integração às práticas urbanas e aos espaços públicos requalificados. Essa condição contrasta com o potencial do rio enquanto elemento estruturador de estratégias voltadas ao planejamento socioambiental, especialmente em um contexto marcado por recorrentes episódios de enchentes, pela necessidade de regulação microclimática e por desafios ambientais e climáticos cada vez mais presentes no cenário urbano contemporâneo. A ausência de uma articulação mais consistente entre o projeto urbano e o sistema natural evidencia limites de um planejamento que pouco incorpora abordagens sensíveis ao clima e à paisagem, fundamentais para a construção de soluções integradas entre infraestrutura, ambiente natural e uso social do espaço.

Dessa forma, a análise sugere que o Projeto Novo Centro revela menos uma tentativa de reativar uma identidade urbana plenamente constituída e mais uma intervenção que reorganiza e, em certa medida, naturaliza a condição atual do território como espaço de passagem. Essa constatação não implica um julgamento conclusivo sobre o projeto, mas aponta para a necessidade de compreender suas ações à luz dos processos históricos e das dinâmicas urbanas que moldaram a presente paisagem do Centro Histórico de Ponte Nova.

#### 3.2.4. Direções interpretativas para qualificação urbana

A leitura integrada da paisagem urbana no entorno do Projeto Novo Centro permite identificar limites, tensões e potenciais latentes que emergem da própria estrutura territorial e histórica da área. Esses potenciais não são compreendidos como soluções fechadas, mas como direções possíveis de qualificação urbana, articulando memória, desenho urbano, infraestrutura ambiental e usos sociais. A partir do diagnóstico realizado, apresentam-se a seguir interpretações que podem orientar reflexões sobre intervenções futuras no Centro Histórico de Ponte Nova.

A formação urbana de Ponte Nova esteve diretamente associada à implantação da Estrada de Ferro Leopoldina, cuja presença estruturou fluxos econômicos, eixos de crescimento e centralidades ao longo do final do século XIX e início do século XX. Embora a ferrovia tenha perdido sua função operacional, seus vestígios permanecem inscritos na morfologia urbana e na organização espacial do Centro Histórico.

Conforme discutido no Capítulo 2, a desativação ferroviária produziu vazios urbanos, galpões remanescentes e áreas subutilizadas. Sob a perspectiva da paisagem cultural, tais elementos não devem ser compreendidos apenas como estruturas obsoletas, mas como camadas históricas que continuam a informar a leitura e a experiência do território. Mesentier e Moreira (2014) ressaltam que os valores simbólicos da paisagem derivam da interação contínua entre sociedade e espaço, o que implica reconhecer que infraestruturas desativadas podem conservar significados coletivos e potenciais de rearticulação urbana.

A abordagem do *Historic Urban Landscape* (UNESCO, 2011) reforça essa compreensão ao propor a integração entre heranças históricas, dinâmicas sociais e

transformações contemporâneas. Nessa perspectiva, a infraestrutura ferroviária pode ser reinterpretada como componente ativo da paisagem cultural, cuja incorporação às estratégias urbanas amplia a densidade simbólica do território e evita leituras restritas à lógica da atualização funcional.

No contexto do Projeto Novo Centro, a consideração mais explícita dessas heranças espaciais poderia tensionar a predominância de intervenções voltadas à reorganização de fluxos e à qualificação pontual da infraestrutura. Ao reconhecer a memória ferroviária como elemento estruturante, desloca-se a análise da simples requalificação física para uma compreensão mais complexa da paisagem, entendida como sobreposição de tempos, usos e significados.

O Rio Piranga constitui elemento estruturante da morfologia urbana de Ponte Nova, tanto do ponto de vista fisiográfico quanto simbólico. Conforme discutido no Capítulo 2, a ocupação da planície aluvial condicionou a localização da sede urbana e definiu limites, eixos e relações espaciais que ainda hoje organizam o Centro Histórico. Sob a perspectiva de Lynch (1960), o rio atua simultaneamente como borda e linha estruturadora da imagem urbana; já Lamas (2017) o interpreta como componente formal que articula cheios e vazios na composição da paisagem.

Entretanto, a leitura empírica apresentada no Capítulo 3 indica que essa centralidade morfológica não se converteu, necessariamente, em integração funcional e simbólica. O rio permanece predominantemente como limite físico e visual, com baixa incorporação às práticas cotidianas e aos espaços de permanência.

Do ponto de vista ambiental, a localização do Centro Histórico em área suscetível a inundações reforça a necessidade de compreender o Piranga como infraestrutura verde-azul. Conforme Tucci (2008), soluções exclusivamente hidráulicas tendem a intensificar vulnerabilidades ao acelerar o escoamento superficial e reduzir a infiltração. Abordagens contemporâneas de planejamento recomendam integrar medidas estruturais leves, controle de usos e gestão territorial articulada (Fiocruz; Ministério das Cidades, 2025), deslocando o foco da contenção para a adaptação e a regulação socioambiental.

A incorporação do rio às estratégias de requalificação do Centro Histórico exige superar a lógica da margem como espaço residual. Ao ser tratado como componente

ecológico, climático e cultural, o Piranga pode assumir papel estruturador na articulação entre memória, sustentabilidade e uso social do espaço. A ausência dessa integração no escopo predominante do Projeto Novo Centro evidencia um limite conceitual: a dificuldade de articular requalificação urbana e planejamento ambiental sensível à paisagem.

A análise desenvolvida no item 3.2.3 evidenciou a predominância da circulação e do uso funcional no território do Centro Histórico, com baixa permanência e reduzida diversidade de usos sociais. Essa configuração remete à discussão clássica de Jacobs (1961), que associa vitalidade urbana à presença contínua de pessoas e à sobreposição de atividades ao longo do tempo, e de Gehl (2010), para quem a qualidade do espaço público depende da capacidade de sustentar permanência, encontros e atividades opcionais.

Nesse sentido, a requalificação urbana não se esgota na reorganização de fluxos ou na melhoria da infraestrutura física. Del Rio (1990) argumenta que o desenho urbano deve articular forma, uso e comportamento, considerando o contexto local e os padrões de apropriação existentes. Quando intervenções priorizam predominantemente a fluidez viária e a ordenação espacial, tendem a reforçar lógicas já estabelecidas, sem necessariamente alterar as condições que limitam a permanência e a diversidade de usos.

A leitura da paisagem realizada nesta pesquisa sugere que o Projeto Novo Centro operou majoritariamente na escala da infraestrutura e da imagem urbana, com menor incidência sobre dispositivos espaciais capazes de induzir apropriação prolongada, como áreas de estar qualificadas, sombreamento adequado, interfaces ativas entre edificações e espaço público, e usos complementares ao longo do dia e da noite. A ausência de um desenho urbano integrado, capaz de articular morfologia, mobilidade, fruição e sociabilidade, contribui para a manutenção de uma paisagem funcionalizada.

Sob a perspectiva da paisagem cultural, essa condição não representa apenas um problema técnico, mas uma limitação na articulação entre espaço físico e práticas sociais. Como discutem Mesentier e Moreira (2014), a vitalidade da paisagem depende da interação entre materialidade e usos cotidianos. A reconfiguração da permanência, portanto, exige intervenções que transcendam a dimensão estética e

incorporem estratégias capazes de diversificar públicos, ampliar temporalidades de uso e fortalecer vínculos territoriais.

Dessa forma, a discussão sobre desenho urbano integrado recoloca a questão central da pesquisa: em que medida intervenções voltadas à reorganização espacial podem contribuir para transformar uma paisagem predominantemente de passagem em um território de permanência, convivência e produção de significado coletivo?

A requalificação do Centro Histórico de Ponte Nova envolve camadas distintas (memória ferroviária, estrutura ambiental do Rio Piranga e desenho urbano contemporâneo) que, embora coexistam no território, apresentam níveis reduzidos de articulação nas intervenções analisadas. Sob a perspectiva da paisagem cultural (UNESCO, 2011), o território pode ser compreendido como sistema integrado, no qual elementos naturais, infraestruturais e simbólicos compõem uma totalidade dinâmica. A leitura realizada, entretanto, aponta que as ações do Projeto Novo Centro se concentraram predominantemente na qualificação pontual do espaço físico, com menor incidência sobre conexões estruturais entre memória, ambiente e práticas sociais.

Essa condição contribui para a manutenção de uma paisagem fragmentada: a ferrovia permanece como vestígio histórico com baixa reinserção funcional; o rio atua sobretudo como limite físico, com reduzida integração urbana; e o desenho das áreas requalificadas tende a reforçar a lógica da circulação. A dissociação entre essas dimensões evidencia um tensionamento entre intervenção urbana e abordagem territorial integrada.

Carlos (2020) e Vainer (2009) observam que intervenções urbanas contemporâneas frequentemente operam na escala da ordenação espacial e da valorização simbólica, sem necessariamente alterar estruturas socioespaciais consolidadas. Nessa chave interpretativa, a discussão sobre potenciais desloca-se da simples introdução de novos usos para a capacidade de articular escalas, histórica, ambiental e social, no interior do projeto urbano. A compreensão dessa articulação, ou de sua ausência, oferece elementos para refletir sobre os limites e as possibilidades do Projeto Novo Centro no contexto mais amplo das dinâmicas urbanas contemporâneas.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta dissertação teve como objetivo analisar como as propostas de intervenção urbana do Projeto Novo Centro impactam a construção da paisagem cultural do Centro Histórico de Ponte Nova/MG, tomando a paisagem como eixo analítico capaz de articular forma urbana, memória, usos cotidianos e disputas simbólicas.

Ao longo da pesquisa, demonstrou-se que a paisagem não se restringe à dimensão visual ou estética, mas constitui uma construção histórica e social, resultante de práticas, permanências, conflitos e relações de poder. Sob essa perspectiva, o Centro Histórico de Ponte Nova revela-se como território atravessado por múltiplas camadas: a memória ferroviária, a estrutura ambiental do Rio Piranga, a presença de equipamentos institucionais como o IFMG, os usos comerciais consolidados e as dinâmicas contemporâneas de circulação.

A análise do Projeto Novo Centro indica que as intervenções realizadas priorizaram a qualificação pontual do espaço físico, com ênfase na reorganização da circulação, na melhoria da infraestrutura e na valorização simbólica do entorno do Hotel Glória. Contudo, os resultados empíricos evidenciam que tais ações não foram suficientes para alterar de forma estrutural a lógica funcional predominante do território, marcada pela passagem, pela fragmentação e pela baixa permanência fora dos horários comerciais.

Observou-se, ainda, uma articulação limitada entre as dimensões histórica, ambiental e social da paisagem. A ferrovia permanece como vestígio pouco reinterpretado; o Rio Piranga segue atuando majoritariamente como limite físico, com reduzida integração ao espaço público; e as áreas requalificadas não estabeleceram conexões consistentes com os vazios urbanos, com a mobilidade ativa ou com estratégias de permanência cotidiana. Essa dissociação evidencia um distanciamento entre o discurso de revitalização e a construção de uma paisagem cultural ativa.

A pesquisa também demonstra que projetos de requalificação urbana, quando ancorados em patrimônios simbólicos e em estratégias de valorização espacial, podem operar simultaneamente como instrumentos de qualificação urbana e como mecanismos de reordenação territorial. Nesse sentido, o caso estudado não deve ser compreendido como exceção, mas como expressão local de uma lógica mais ampla

do urbanismo contemporâneo, na qual a paisagem torna-se campo de disputa entre imagem, uso e valor.

Entretanto, a leitura realizada não conduz a uma conclusão negativa ou determinista. Ao contrário, evidencia potenciais relevantes ainda não plenamente explorados: a integração da memória ferroviária a novos usos urbanos; a incorporação do Rio Piranga como infraestrutura verde-azul estruturadora; a ativação de vazios e térreos subutilizados; e a qualificação dos percursos pedonais como estratégia de fortalecimento da vitalidade urbana.

Esses potenciais indicam que a construção de uma paisagem cultural mais integrada depende menos da introdução de novos elementos e mais da articulação entre escalas, histórica, ambiental e social, dentro de um projeto urbano capaz de reconhecer o território como sistema complexo e não como soma de intervenções isoladas.

Ao longo da pesquisa, evidenciou-se que a paisagem cultural do Centro Histórico de Ponte Nova não pode ser compreendida como uma identidade estática ou plenamente consolidada à espera de recuperação. Memória e identidade urbanas não desaparecem abruptamente, mas podem enfraquecer-se, fragmentar-se ou deslocar-se conforme as transformações socioeconômicas e territoriais. Nesse sentido, a análise sugere uma inflexão importante: em vez de assumir a existência de uma identidade urbana plenamente ativa a ser resgatada, torna-se necessário questionar se o Projeto Novo Centro responde, de fato, a uma paisagem já profundamente transformada. As intervenções realizadas parecem dialogar mais diretamente com a condição contemporânea do território, marcada pela funcionalidade e pelo fluxo, do que com a tentativa de reconstituir uma centralidade simbólica que não se manifesta mais com a mesma intensidade no cotidiano.

Essa constatação não configura contradição, mas evidencia a natureza processual da paisagem urbana. A identidade histórica existiu e permanece inscrita materialmente no território; entretanto, sua ativação depende das práticas sociais que a sustentam. Quando tais práticas se transformam, a paisagem também se reconfigura. Reconhecer esse deslocamento é fundamental para compreender os limites e as possibilidades das intervenções urbanas em contextos históricos. Diante disso, investigações futuras podem aprofundar o mapeamento das práticas sociais

que atualmente estruturam o Centro Histórico, buscando identificar quais usos, temporalidades e grupos sociais produzem — ou deixam de produzir — vínculos culturais com o território em transformação.

Por fim, esta dissertação reforça que revitalizar um centro histórico não se resume à reconfiguração de seu desenho físico, mas implica reconhecer que a paisagem é processo e experiência em permanente reconstrução. Compreender essa complexidade é condição chave para que intervenções urbanas deixem de atuar apenas sobre a imagem do espaço e passem a dialogar efetivamente com sua vida cotidiana.

## REFERÊNCIAS

ABASCAL, E.; BILBAO, C. A. **Dissonâncias nas políticas de revitalização da área central do Recife: avanços e desafios das transformações urbanísticas (2000-2023)**. *Cidades, Comunidades e Territórios*, ahead of print, 2024. Disponível em: <https://doi.org/10.15847/cct.34363>. Acesso em: 11 jun 2024.

AGÊNCIA NACIONAL DE ÁGUAS (ANA). **Conjuntura dos Recursos Hídricos no Brasil 2015: Informe anual**. Brasília: ANA, 2015.

ARANTES, Otília. **“Cultura da cidade: animação sem frase”**. *Revista do Patrimônio*, nº 24. Brasília, IPHAN / Ministério da Cultura, 1996, p. 229-240.

ARAÚJO, Guilherme Henrique Almeida; PEREIRA, Anete Marília. **Memória e espaço público: reflexões sobre a praça Wandyck Dumont em Bocaiuva/MG e as suas reformas ao longo do tempo**. *UFSM Geog Ens Pesq*, Santa Maria, v. 24, e9, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.5902/2236499437208>. Acesso em: 13 ago. 2025.

AŞUR, Feran; AKPINAR KULEKCI, Elif; PERIHAN, Muhsine. **The role of urban landscapes in the formation of urban identity and urban memory relations: the case of Van/Turkey**. *Planning Perspectives*, Abingdon, v. 37, n. 4, p. 841-857, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/02665433.2022.2090418>. Acesso em: 13 ago. 2025.

BARROS, Samarane Fonseca de Souza. **Centro e Centralidade em Cidades Médias: O caso do bairro Palmeiras em Ponte Nova - MG**. 2017. Universidade Federal de Viçosa, 2017.

BENÉVOLO, Leonardo. **História da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 1994.

BONDUKI, Nabil. **Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos**. Brasília, DF: Iphan / Programa Monumenta, 2010. 376 p. ISBN 978-85-7334-180-5.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Teorias do Estado e Teoria do Novo-desenvolvimentismo**. *DADOS*, Rio de Janeiro, v. 65, n. 4, e20200284, 2022.

CALZA, Sabrina; HARDT, Letícia Peret Antunes; HARDT, Carlos. **Relações entre cidadão e cidade: estado da arte da percepção de processos urbanísticos**. *Oculum Ensaios*, v. 21, p. 1–15, 2024. DOI: 10.24220/2318-0919v21e2024a5484.

CAMPOS FILHO, Candido Malta. **Reinvente seu bairro: caminhos para você participar do planejamento da sua cidade**. 4. ed. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

CAPESTRO, Antonio. **Patrimônio, Cidade e o Papel do Desenho Urbano**. *Caderno Virtual de Turismo*, [S. l.], v. 21, n. 1, p. 89–99, 2021. DOI: 10.18472/cvt.21n1.2021.1921. Disponível em: <https://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/article/view/1921>. Acesso em: 13 out. 2025.

CARLOS, Ana Fani Alessandri (org.). **Caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano**. São Paulo: Edusp, 1994.

\_\_\_\_\_ **A virada espacial**. *Mercator*, Fortaleza, v. 14, n. 4, p. 7-16, dez. 2015. ISSN 1984-2201. Disponível em: <<http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/1779>>. Acesso em: 06 mai 2024.

\_\_\_\_\_ **Henri Lefebvre: o espaço, a cidade e o “direto à cidade”** / Henri Lefebvre: the “direct to the city” as a utopian horizon. *Revista Direito e Práxis*, [S. l.], v. 11, n. 1, p. 348–369, 2020. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/revistaceaju/article/view/48199>. Acesso em: 27 jun. 2024.

CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2020.

CARRIL, Lourdes de Fátima Bezerra; BURGOS, Rosalina. **Espaço público e lugares de memórias negras: (des)encontros entre sujeitos e o patrimônio histórico urbano**. *Boletim Paulista de Geografia*, [S. l.], v. 1, n. 104, p. 83–102, 2020. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/boletim-paulista/article/view/2031>. Acesso em: 13 ago. 2025.

CHIBIAQUI, A. M.; NÓR, S. **Área central de Florianópolis: implicações do processo de revitalização urbana na vitalidade do setor leste**. *Oculum Ensaios*, v. 17, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.24220/2318-0919v17e2020a4356>. Acesso em: 11 jun 2024.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. Tradução de Luciano Vieira Machado. 1. ed. São Paulo: Estação Liberdade, 2001. 283 p.

CHUVA, Márcia Regina Romeiro. **Entre herança e presença: a herança cultural de referência negra no Rio de Janeiro**. *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, v. 28, e2020d2e50, 14 dez. 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1982-02672020v28d2e50>. Acesso em: 13 ago. 2025.

CLAVAL, Paul. **A Geografia Cultural**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1999.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Inovações espaciais urbanas – algumas reflexões**. *Cidades*. V.7, n. 11., 2010. Pp. 151-162.

\_\_\_\_\_ **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

CULLEN, Gordon. **A paisagem urbana**. Tradução de Isabel Correia e Carlos de Macedo. Lisboa: Edições 70, 2015. 202 p.

CULTURA COLETIVA. **Especial Ponte Nova – 149 anos: os primeiros habitantes, doações de sesmarias e a fundação da cidade**. 2015. Disponível em: <https://culturacoletiva.wixsite.com/blog/single-post/2015/10/08/especial-ponte-nova->

149-anos-os-primeiros-habitantes-doações-de-sesmarias-e-a-fundação-da. Acesso em: 24 fev. 2025.

DASTGERDI, Ahmadreza Shirvani; KHEYRODDIN, Reza. **Policy recommendations for integrating resilience into the management of cultural landscapes.** *Sustainability*, v. 14, n. 14, p. 8500, 2022. DOI: <https://doi.org/10.3390/su14148500>.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento.** São Paulo: Pini, 1990.

DELLA SPINA, Lúcia; GIORNO, Cláudia. **Cultural Landscapes: A Multi-Stakeholder Methodological Approach to Support Widespread and Shared Tourism Development Strategies.** *Sustainability*, v. 13, n. 13, p. 7175, 2021. DOI: <https://doi.org/10.3390/su13137175>.

FABBRICATTI, K.; BOISSENIN, L.; CITONI, M. **Heritage Community Resilience: towards new approaches for urban resilience and sustainability.** *City, Territory and Architecture*, v. 7, p. 17, 2020. DOI: <https://doi.org/10.1186/s40410-020-00126-7>.

FARIA, Rivaldo; SPODE, Pedro Leonardo Cesar. **O envelhecimento populacional brasileiro sob uma perspectiva regional e urbana.** *GEOUSP Espaço e Tempo (Online)*, São Paulo, Brasil, v. 28, n. 3, p. e221106, 2024. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geosp.2024.221106. Disponível em: <https://revistas.usp.br/geosp/article/view/221106>.. Acesso em: 1 set. 2025.

FERREIRA, Lania Stefanoni. **Ferrovias e memória: a Companhia Paulista pelo crivo de raça e classe entre 1930 e 1970.** *Historia Crítica*, Bogotá, v. 2022, n. 84, p. 57-78, abr. 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.7440/histcrit84.2022.03>. Acesso em: 13 ago. 2025.

FIGUEIREDO, V. G. B. **Patrimônio cultural, cidade, sustentabilidade: qual o papel da legislação urbanística na preservação e no desenvolvimento?** *Ambiente & Sociedade*, v. 17, n. 2, p. 91–110, 2014. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S1414-753X2014000200007>. Acesso em: 11 jun 2024.

FIOCRUZ; MINISTÉRIO DAS CIDADES. Projeto DUI-RRD **Cidades: manual de intervenções urbanas para redução de riscos de desastres.** Brasília, 2025. Disponível em: <https://www.tecnologiassociais.org/post/fiocruz-e-minist%C3%A9rio-das-cidades-lan%C3%A7am-projeto-para-elabora%C3%A7%C3%A3o-de-manual-de-interven%C3%A7%C3%B5es-urbanas-pa>. Acesso em: 30 ago. 2025.

FREITAS, Nainôra Maria Barbosa de; ABBONDANZA TOTH, Nicole Aparecida Santos. **Um olhar sobre o patrimônio cultural de Ribeirão Preto: a Casa da Memória Italiana.** *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, v. 2020, n. 157, p. 97-113, 23 abr. 2020.

FRIDMAN, Fania. **Donos do Rio em Nome do Rei: uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo, Perspectiva, 2013.

GOMES, Paulo César da Costa. **Espaço público, espaços públicos**. *GEOgraphia*, v. 20, n. 44, p. 115-119. 30 dez. 2018. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/27557>. Acesso em: 15 mai 2024

GONÇALVES, Vitória Maria Andrade. **PROJETO (RE)VIVER O RIO: Proposta de Parque Linear na Região do Centro Histórico em Ponte Nova/MG**. 2023. 93 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal de Viçosa, 2023.

GOODCHILD, Michael F. **Citizens as sensors: The world of volunteered geography**. *GeoJournal*, Dordrecht, v. 69, n. 4, p. 211-221, 2007. Disponível em: <https://doi.org/10.1007/s10708-007-9111-y>. Acesso em: 13 ago. 2025.

HALBWACHS, Maurice. **On Collective Memory**. Editado, traduzido e com prefácio de Lewis A. Coser. Chicago: University of Chicago Press, 1992.

HARVEY, David. **The Urban Experience**. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1989.

\_\_\_\_\_. **Espaços da esperança**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

\_\_\_\_\_. **O direito à cidade**. *Revista Piauí*, n. 82, jul. 2013. Disponível em: <https://piaui.folha.uol.com.br/materia/o-direito-a-cidade/>. Acesso em: 25 jun. 2024.

\_\_\_\_\_. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. Tradução Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HOBBSAWM, Eric. **Era dos extremos: o breve século XX, 1914-1991**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HUYSSSEN, Andreas. **Seduzidos pela memória: arquitetura, monumentos, mídia**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2000.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Ponte Nova - MG: Panorama**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/ponte-nova/panorama>. Acesso em: 19 jun. 2025.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Produto Interno Bruto dos Municípios 2021**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html>. Acesso em: 19 jun. 2025.

IMA – Instituto Mineiro de Agropecuária. **Relatório Anual de Suinocultura 2022**. Belo Horizonte: IMA, 2023. Disponível em: <https://www.ima.mg.gov.br>. Acesso em: 19 jun. 2025.

INSTITUTO MINEIRO DE GESTÃO DAS ÁGUAS (IGAM). **Relatório de Situação dos Recursos Hídricos de Minas Gerais – Ano Base 2016**. Belo Horizonte: IGAM, 2017.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 9. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2017. 590 p.

LANGARO, Jiani Fernando. **História local, memórias e disputas no espaço público: uma reflexão sobre o “pioneirismo” em Toledo-PR (1980-2010)**. *Anos 90*, Porto Alegre, v. 30, e2023308, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.22456/1983-201X.129686>. Acesso em: 13 ago. 2025.

LEES, Loretta; SLATER, Tom; WYLY, Elvin. **Gentrification**. New York: Routledge, 2008.

LEFEBVRE, Henri. **The Production of Space**. Oxford: Blackwell, 1991.

LIMA JUNIOR, J. F. **O processo de ocupação das margens do Rio Piranga no perímetro urbano de Ponte Nova-MG consoante a legislação ambiental: críticas e soluções**. 2017. Monografia (Bacharel em Geografia) - Departamento de Geografia, Universidade Federal de Viçosa, Viçosa, MG, 2017.

LIMA, Evelyn Furquim Werneck; MESENTIER, Leonardo Marques De. **Política Urbana E Patrimônio Histórico-Cultural: O Centro E O Pericentro No Rio De Janeiro**. *Brazilian Journal of Development*, v. 6, n. 8, p. 58489–58505, 2020.

LIMA, Willian; PERET ANTUNES HARDT, Letícia; HARDT, Carlos; HARDT, Marlos. **Mudanças climáticas e cidades resilientes: de desafios a soluções**. Aya Editora, 2022. DOI: 10.47573/aya.5379.2.56.4.

LIU, Xuanang; XU, Xiaodong; ABUDUWAYITI, Abudureheman; ZHAO, Linzhi; LIN, Deqing; WU, Jiaxuan. **Identification and Evaluation of Representative Places in Cities Using Multisource Data: Focusing on Human Perception**. *Sustainability (Switzerland)*, Basel, v. 16, n. 19, p. 8299, 2024. Disponível em: <https://doi.org/10.3390/su16198299>. Acesso em: 13 ago. 2025.

LYNCH, Kevin. **The image of the city**. Cambridge, MA: MIT Press, 1960.

MAGALHÃES, Magna Lima; SCHEMES, Claudia; PRODANOV, Cleber Cristiano. **Um rio, uma cidade: caminhos que se cruzam – São Sebastião do Caí (RS)**. *Estudos Ibero-Americanos*, Porto Alegre, v. 46, n. 1, e33872, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.15448/1980-864X.2020.1.33872>. Acesso em: 13 ago. 2025.

MARCHI, Othavio Afonso et al. **Leitura e caracterização da paisagem em auxílio ao planejamento da ocupação urbana de Ponte Nova-MG.** *Natureza & Desenvolvimento*, v. 1, n. 1, p. 41-50, 2005.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil.** Petrópolis: Vozes, 2011.

MESENTIER, Leonardo Marques De. **Memória, identidade e projeto: patrimônio é desenvolvimento.** *Caderno Pedagógico*, v. 21, n. 3, p. 01–23, 2024.

MESENTIER, Leonardo Marques De; MOREIRA, Clarissa Da Costa. **Produção da paisagem e grandes projetos de intervenção urbana: o caso do Porto Maravilha no Rio de Janeiro Olímpico.** *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 16, n. 1, p. 35, 2014.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Cidades que cuidam das pessoas: o que é o Desenvolvimento Urbano Integrado?** Brasília: Ministério das Cidades, 28 jul. 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/assuntos/noticias-1/noticia-mcid-n-1415>. Acesso em: 30 ago. 2025.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Desenvolvimento Urbano Integrado.** Brasília: Ministério das Cidades, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/caravana-federativa/desenvolvimento-urbano>. Acesso em: 30 ago. 2025.

MISOCZKY, M.C; OLIVEIRA, C. **A cidade e o urbano como espaços do capital e das lutas sociais: notas sobre a duradoura contribuição de Henri Lefebvre.** *REVISTA DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA*, Rio de Janeiro 52(6):1015-1031, nov.-dez. 2018.

MITCHELL, Nora; RÖSSLER, Mechtild; TRICAUD, Pierre-Marie (orgs.). **World Heritage Cultural Landscapes: A Handbook for Conservation and Management.** Paris: UNESCO World Heritage Centre, 2009. (World Heritage Papers, n. 26). ISBN 978-92-3-104146-4.

MONTGOMERY, John. **Making a city: Urbanity, vitality and urban design.** *Journal of Urban Design*, v. 3, n. 1, p. 93–116, 1998. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/13574809808724418>. Acesso em: 05 jun 2024.

MOREIRA, Clarissa da Costa. **A cidade contemporânea entre a tabula rasa e a preservação: cenários para o porto do Rio de Janeiro.** São Paulo: Editora UNESP, 2004

NASCIMENTO, Victor Hugo Godoy do; COLCHETE FILHO, Antonio. **As casas de uma avenida: patrimônio e memória em Juiz de Fora.** Juiz de Fora - MG: FUNALFA: Ed. UFJF, 2023

NEVES, Osias Ribeiro. **Ponte Nova, Memória e Patrimônio: um retrato histórico**. Belo Horizonte: Escritório de Histórias, 2019. ISBN: 978-85-87981-61-5.

NOVAIS, Pedro et AL. **Grandes Projetos Urbanos: Panorama Da Experiência Brasileira**. In: *Anais do XII ENANPUR*. Belém do Pará, 2007.

OLIVEIRA, E. R. de; CORREA, L. M. **História ferroviária e pesquisa: a consolidação da temática nas pesquisas de pós-graduação no Brasil (1972-2016)**. *Topoi (Rio de Janeiro)*, Rio de Janeiro, v. 19, n. 38, p. 140-168, maio/ago. 2018. DOI: <https://doi.org/10.1590/2237-101X01903806>.

OLIVEIRA, L. Y. Q. de; CASTILHO, M. A. de. **O plano de revitalização urbana da área central de Campo Grande, MS**. *Interações (Campo Grande)*, v. 23, n. 1, p. 133–148, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.20435/inter.v23i1.3205>. Acesso em: 11 jun 2024.

OLIVEIRA, Luiza; BOSQUILIA ABADE, Victor Augusto; PERET ANTUNES HARDT, Letícia; HARDT, Carlos. **Debates teóricos e aplicações práticas de alternativas metodológicas aplicadas ao desenho urbano participativo**. *Revista Foco*, v. 16, e1181, 2023. DOI: 10.54751/revistafoco.v16n2-209.

PERET ANTUNES HARDT, Letícia; HARDT, Carlos; HARDT, Marlos. **Comunicação, patrimônio e cultura: discutindo contribuições científicas**. *Revista Confluências Culturais*, v. 10, p. 121–131, 2021. DOI: 10.21726/rcc.v10i3.1700.

PERET ANTUNES HARDT, Letícia; HARDT, Carlos; HARDT, Marlos; PELLIZZARO, Patrícia; HARDT, Valéria; HARDT, Carlon. **Desenho urbano orientado pelo patrimônio cultural**. In: CALOTI, Vinicius de Aguiar; AGUIAR, Wanderlei Porto do Nascimento (orgs.). *Patrimônio, Culinária, Arte e Cultura – v. 3*. [S. l.]: Aya Editora, 2024. p. 65–79. DOI: 10.47573/aya.5379.2.396.5. ISBN 978-65-5379-667-6.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Cidade, espaço e tempo: reflexões sobre a memória e o patrimônio urbano**. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, v. 2020, n. 158, p. 207-215, 9 dez. 2020.

PINTO, Maurício Faria; GALVANESE, Horacio Calligaris. **Requalificação do centro de São Paulo - Projeto Corredor Cultural**. In: VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de (Org.). *Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. 3. ed. Barueri: Manole, 2015. p. 123-152.

PONTE NOVA. Lei Complementar Municipal nº 3.445, de 16 de junho de 2010. Dispõe sobre a Ocupação, Uso do Solo e Zoneamento do município de Ponte Nova. Ponte Nova: Câmara Municipal, 2010.

\_\_\_\_\_. Lei nº 4.029, de 6 de dezembro de 2016. Institui o Plano Diretor Estratégico de Desenvolvimento Integrado e Sustentável - PLDES de Ponte Nova. Ponte Nova: Câmara Municipal, 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTE NOVA – MG. **História e contemporaneidade**. Prefeitura Municipal de Ponte Nova. 2015. Disponível em: <https://www.ponte-nova.mg.gov.br/historia-e-contemporaneidade>

QIU, Bing; SONG, Penghao; TAO, Xinran; ZHOU, Qingyuan; ZHANG, Fan. **Construction of urban collective memory maps based on social media data: a case study of Nanjing, China**. *npj Heritage Science*, [S.l.], 2025. Disponível em: <https://doi.org/10.1038/s40494-025-01806-8>. Acesso em: 13 ago. 2025.

RAIS – Relação Anual de Informações Sociais. **Painel de Informações – Empregos Formais**. Brasília: Ministério do Trabalho e Emprego, 2022. Disponível em: <https://bi.mte.gov.br/bgcaged>. Acesso em: 19 jun. 2025.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1995. (Coleção primeiros passos; 203).

RÖSSLER, Mechtild. **World Heritage cultural landscapes: A UNESCO flagship programme 1992–2006**. *Landscape Research*, v. 31, n. 4, p. 333-353, 2006. DOI: <https://doi.org/10.1080/01426390601004210>

RIBEIRO FILHO, A. B. **Ponte Nova, 1770 a 1920. 150 anos de história**. Viçosa: 1993. 194 p.

\_\_\_\_\_. **Lavoura e Riqueza**. Voto e Poder-Uma contribuição para o estudo da história política da zona da mata. 1. ed. Ponte Nova: Sociedade Pró-Memória de Ponte Nova, 1996. v. 1000. 225p

\_\_\_\_\_. **Desbravamento, caminhos antigos e povoamento nos sertões do leste: uma aventura de pioneiros**. Viçosa: Centro de Referência do Professor, 2004. 271 p.

SANOFF, H. **Integrating Programming, Evaluation and Participation in Design (Routledge Revivals): A Theory Z Approach**. 1. ed. Routledge, 1992. Disponível em: <https://doi.org/10.4324/9781315471730>. Acesso em: 6 mai 2024.

\_\_\_\_\_. **Multiple Views of Participatory Design**. *Middle East Technical University Journal of the Faculty of Architecture*, v. 2, 2006. DOI: 10.15368/focus.2011v8n1.1.

SANTANA, L. J.; FERREIRA, C. A. L. **A importância da educação patrimonial na preservação do patrimônio histórico cultural**. *Anais do PPGDCI*, v. 1, n. 1, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.13102/dci.v1i1.9628>. Acesso em: 11 jun 2024.

SANTOS, Bruno Azambuja dos; FLORENZANO, Iaskara Souza; HARDT, Letícia Peret Antunes; PROKOPIUK, Mario; NETO, Paulo Nascimento. **Entre o patrimônio e o plano: estudo argumentativo sobre Paranaguá, Paraná**. *Tempo e Argumento*, Florianópolis, v. 14, n. 37, e0302, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.5965/2175180314372022e0302>. Acesso em: 13 ago. 2025.

\_\_\_\_\_. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** São Paulo: Hucitec, 1996.

\_\_\_\_\_. **O espaço do cidadão.** São Paulo: Nobel, 1987.

SCHLEE, M. B., NUNES, M. J., REGO, A. Q., RHEINGANTZ, P., Dias, M. Â., & TÂNGARI, V. R. (2009). **Sistema de Espaços Livres nas Cidades Brasileiras - Um Debate Conceitual.** *Paisagem Ambiente: Ensaios* - São Paulo, n.26, 225–247. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/paam/article/view/77358>

SCHMITZ, María Fe; HERRERO-JÁUREGUI, Cristina. **Cultural landscape preservation and social–ecological sustainability.** *Sustainability*, v. 13, n. 5, p. 2593, 2021. DOI: <https://doi.org/10.3390/su13052593>.

SILVA, G; ROMERO, M. **Novos paradigmas do urbanismo sustentável no brasil: a revisão de conceitos urbanos para o século XXI.** *Congresso Pluris*. 2010.

SILVA, Thiago Oliveira da; GALINDO, Dolores Cristina Gomes. **Envelhecimento Populacional: Os impactos nas políticas públicas.** *Diversitas Journal*, [S. l.], v. 8, n. 4, p. 2681–2690, 2023. DOI: 10.48017/dj.v8i4.2516. Disponível em: [https://diversitasjournal.com.br/diversitas\\_journal/article/view/2516](https://diversitasjournal.com.br/diversitas_journal/article/view/2516). Acesso em: 1 set. 2025.

\_\_\_\_\_. **New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy.** *Antipode*, v. 34, n. 3, p. 427-450, 2002.

\_\_\_\_\_. **The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City.** London: Routledge, 1996.

\_\_\_\_\_. **Toward a Theory of Gentrification. A Back to the City Movement by Capital, not People.** *Journal of the American Planning Association*, 45: 4, 1979.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbana.** 8. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2018.

SPAGNOLLO, Pricila; OLIVEIRA DE ALMEIDA, Caliane Christie. **Ferrovia e cidade: transformações urbanas em cidade de médio porte no sul do Brasil.** *Paranoá*, [S. l.], v. 15, n. 32, p. 1–26, 2022. DOI: 10.18830/issn.1679-0944.n32.2022.04. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/paranoa/article/view/38998>. Acesso em: 13 out. 2025.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **O centro e as formas de expressão da centralidade urbana.** *Revista de Geografia*. São Paulo, v. 10, pp 1-18, 1991.

\_\_\_\_\_. **Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intraurbana.** In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). *Textos e contextos para a leitura de uma cidade média.* Presidente Prudente: [s/n], 2001.

TAVARES, Daniel Sampaio; ALVES, Fernando Brandão; VÁSQUEZ, Isabel Breda. **The Relationship between Intangible Cultural Heritage and Urban Resilience: A Systematic Literature Review.** *Sustainability*, v. 13, n. 22, p. 12921, 2021. DOI: <https://doi.org/10.3390/su132212921>.

THEODORE, N.; PECK J. e BRENNER, N. (2009). **Urbanismo neoliberal: la ciudad y el império de los mercados.** SUR Corporación de Estudios Sociales y Educación, Temas sociales. Santiago, Chile, n. 66. Disponível em: [http://metropolitanstudies.as.nyu.edu/docs/IO/222/2009\\_Urbanismo\\_neoliberal.pdf](http://metropolitanstudies.as.nyu.edu/docs/IO/222/2009_Urbanismo_neoliberal.pdf). Acesso em: jan 2016.

TUCCI, Carlos E. M. **Águas urbanas.** *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 22, n. 63, p. 97-112, 2008.

\_\_\_\_\_. **Desenvolvimento dos recursos hídricos no Brasil.** *REGA*, v.2, n.2, dez. 2005c.

\_\_\_\_\_. **Gestão de águas pluviais urbanas.** Brasília: UNESCO, 2005a.

\_\_\_\_\_. **Programa de drenagem sustentável: apoio ao desenvolvimento do manejo das águas pluviais urbanas – Versão 2.0.** Brasília: Ministério das Cidades, 2005b.

UNITED NATION (UN). **Entrevista com Luiz Fernando de Almeida – paisagens culturais e patrimônio mundial.** *ONU News*, 15 maio 2012. Disponível em: <https://news.un.org/pt/audio/2012/05/1033411>. Acesso em: 20 ago. 2025.

UNITED NATIONS EDUCATIONAL SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION (UNESCO). **World Heritage Cultural Landscapes.** Paris: UNESCO, 1992.

UNITED NATIONS EDUCATIONAL SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION (UNESCO). **Recommendation on the Historic Urban Landscape.** Paris: UNESCO, 2011.

UNITED NATIONS EDUCATIONAL SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION (UNESCO). **New life for historic cities. The historic urban landscape approach.** *New life for historic cities: The Historic Urban Landscape Approach Explained*, p. 24, 2013.

VAINER, Carlos B. **Pátria, empresa e mercadoria.** In: ARANTES, O.; VAINER, C. B.; MARICATO, E. *A cidade do pensamento único*. Petrópolis: Vozes, 2009, p.75-119.

VARGAS, Heliana Comin (Org.); CASTILHO, A. L. H. (Org. . (2015). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados.** In: VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de (Org.). *Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. 3. ed. Barueri: Manole, 2015. p. 384.

VARGAS, Heliana Comin. **O lugar do turismo nas teorias de desenvolvimento: da Tríade Marshaliana às Cidades Criativas**. In: VARGAS, Heliana Comin; PAIVA, Ricardo Alexandre (Orgs.). *Turismo, arquitetura e cidade*. Barueri: Manole, 2016. p. [inserir página inicial]-[inserir página final]. ISBN 9788520437797.

\_\_\_\_\_. **Comércio, Serviços e Cidade. Subsídios para Gestão Urbana**. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 22, p. 1–26, 2020.

\_\_\_\_\_. **Centralidade revisitada: as territorialidades do terciário na era digital**. *V!Rus*, v. 24, p. 42–51, 2022. Disponível em: <<http://www.nomads.usp.br/virus/papers/v24/585/585pt.php>>. Acesso em 11 fev 2025

VARGAS, Heliana Comin; PAIVA, Ricardo Alexandre (Orgs.). **Turismo, arquitetura e cidade**. Barueri: Manole, 2016. 472 p. ISBN 9788520437797.

VASCONCELLOS, Lélia Mendes de; MELLO, Maria Cristina Fernandes de. **RE: atrás de, depois de...** In: VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de (Org.). *Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. 3. ed. Barueri: Manole, 2015. p. 61-73.

VASCONCELOS, Luisa Prazeres; FERREIRA MARTA, Felipe Eduardo. **Rios urbanos e o poder público: o caso do rio Verruga em Vitória da Conquista, Bahia, Brasil, na segunda metade do século XX**. *Agua y Territorio*, Jaén, n. 19, p. 53-65, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.17561/AT.19.5702>. Acesso em: 13 ago. 2025.

VAZ, Lilian Fessler; SILVEIRA, Carmen Beatriz. **A Lapa boêmia na cidade do Rio de Janeiro: projetos, intervenções e dinâmicas do lugar**. In: VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de (Org.). *Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. 3. ed. Barueri: Manole, 2015. p. 75-122.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 2012.

YANG, Chenghao; LIU, Tongtong. **Social Media Data in Urban Design and Landscape Research: A Comprehensive Literature Review**. *Land*, Basel, v. 11, n. 10, p. 1796, oct. 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.3390/land11101796>. Acesso em: 13 ago. 2025

ZAMPARINI, Alessandra; GUALTIERI, Gastone; LURATI, Francesco. **Iconic buildings in the making of city identity: The role of aspirational identity artefacts**. *Urban Studies*, [S.l.], v. –, p. –, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/00420980221144157>. Acesso em: 13 ago. 2025.

# APÊNDICE

## Apêndice 1 - Tabela Geral – Estações × Horários × Dias

### 1. Tabela Geral — Estações x Horários x Dias

(20 minutos por observação)

#### Quadro 1 – Registro de Observações por Estação e Horário - Classificação de Uso e Intensidade

**Uso predominante:** comercial | institucional | lazer | serviços | residencial | evento

**Intensidade de uso:** muito baixo | baixo | médio | alto

**Tipo dominante:** passagem | permanência | misto | vazio

| Estação / Horário  | Quarta-feira | Sábado | Domingo |
|--|--------------|--------|---------|
| <b>Estação 1 – (Entorno do Hotel Glória)</b>                             |              |        |         |
| Início da manhã  |              |        |         |
| Meio da manhã  |              |        |         |
| Horário de almoço  |              |        |         |
| Meio da tarde  |              |        |         |
| Meio da noite  |              |        |         |
| <b>Estação 2 – (Nó Comercial R. Euclides da Cunha - Acesso à MG 262)</b> |              |        |         |
| Início da manhã  |              |        |         |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| Meio da manhã  |  |  |  |
| Horário de almoço  |  |  |  |
| Meio da tarde  |  |  |  |
| Meio da noite  |  |  |  |
| <b>Estação 3 – (Nó Comercial<br/>Mosaico Praça Santa Cruz)</b> |  |  |  |
| Início da manhã  |  |  |  |
| Meio da manhã  |  |  |  |
| Horário de almoço  |  |  |  |
| Meio da tarde  |  |  |  |
| Meio da noite  |  |  |  |
| <b>Estação 4 – (IFMG e CEU das<br/>Artes)</b>                  |  |  |  |
| Início da manhã  |  |  |  |

|                   |  |  |  |
|-------------------|--|--|--|
| Meio da manhã     |  |  |  |
| Horário de almoço |  |  |  |
| Meio da tarde     |  |  |  |
| Meio da noite     |  |  |  |

## Apêndice 2 – Fichas de Observação

| <h3>2. Ficha de Observação (para cada estação, para cada dia)</h3>   |                 |               |
|--|-----------------|---------------|
| <p><i>(Use uma destas por dia + ponto)</i></p>   |                 |               |
| <b>Ficha de Observação – Estação __ Data:</b><br>__/__/__ (_____)  | Início da Manhã | Meio da manhã |
| <b>1. Caminhos (paths)</b><br>Fluxos predominantes (pedestres / veículos):<br>Há conflitos de circulação?<br>Calçadas contínuas? Acessibilidade?         |                 |               |
| <b>2. Marcos (landmarks)</b><br>Elementos que se destacam visualmente:<br>Estado de conservação / visibilidade:<br>São usados como referência?           |                 |               |
| <b>3. Nós (nodes)</b><br>Há permanência? Que tipo?<br>Espaços de encontro presentes?<br>Conexões funcionam bem?  |                 |               |
| <b>4. Bordas (edges)</b><br>Barreiras físicas ou simbólicas:<br>Relação com o rio / vias principais:<br>Permeabilidade visual e física:                  |                 |               |
| <b>5. Distritos (districts)</b><br>Identidade percebida (comercial, institucional)<br>Coerência da paisagem:<br>Grau de vitalidade social:               |                 |               |
| <b>6. Paisagem sensorial</b><br>Ruídos predominantes:<br>Cheiros:<br>Conforto térmico (sombra / calor / vento):<br>Luminosidade / sensação de segurança: |                 |               |
| <b>7. Atividades observadas</b><br>(Categorias: comércio, serviços, descanso, passagem, lazer, informalidade etc.)                                       |                 |               |
| <b>8. Conflitos e potenciais do espaço</b><br>Problemas:<br>Oportunidades:   |                 |               |

| Horário de almoço | Meio da tarde | Meio da noite |
|-------------------|---------------|---------------|
|                   |               |               |
|                   |               |               |
|                   |               |               |
|                   |               |               |
|                   |               |               |
|                   |               |               |
|                   |               |               |
|                   |               |               |
|                   |               |               |

### Apêndice 3 – Tabela de Síntese Analítica

| <b>3. Tabela de Síntese Analítica</b>                                  |                          |                          |                           |                              |
|--|--------------------------|--------------------------|---------------------------|------------------------------|
| <b>Quadro 3 – Síntese Comparativa por Elemento da Paisagem (Lynch)</b> |                          |                          |                           |                              |
| <b>Estação _____</b>   |                          |                          |                           |                              |
| <b>Elemento</b>  | <b>Percepções Quarta</b> | <b>Percepções Sábado</b> | <b>Percepções Domingo</b> | <b>Conclusões analíticas</b> |
| Caminhos   |                          |                          |                           |                              |
| Marcos   |                          |                          |                           |                              |
| Nós  |                          |                          |                           |                              |
| Bordas   |                          |                          |                           |                              |
| Distritos  |                          |                          |                           |                              |