

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA**

NUBIA ALAINE COSTA LORENZONI

**MOBILIDADES EM UM NOVO CONTEXTO:
O reassentamento involuntário de famílias**

BELO HORIZONTE

2019

NUBIA ALAINE COSTA LORENZONI

**MOBILIDADES EM UM NOVO CONTEXTO:
O reassentamento involuntário de famílias**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Sociologia.

Orientadora: Profa. Ana Marcela Ardila Pinto
Linha de Pesquisa: Sociologia Urbana e das Populações.

Área: Sociologia Urbana

BELO HORIZONTE

2019

301 Lorenzoni, Nubia Alaine Costa
L869m Mobilidades em um novo contexto [manuscrito] : o
2019 reassentamento involuntário de famílias / Nubia Alaine
Costa Lorenzoni. - 2019.
139 f. : il.
Orientadora: Ana Marcela Ardila Pinto.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Minas
Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas.
Inclui bibliografia

1. Sociologia – Teses .2. Direito à moradia – Teses.. I.
Ardila, Ana Marcela. II. Universidade Federal de Minas
Gerais. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III.
Título.



Programa de Pós Graduação em Sociologia
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas
Universidade Federal de Minas Gerais

ATA DA DEFESA DE DISSERTAÇÃO

NUBIA ALAINE COSTA LORENZONI

Aos 02 (dois) dias do mês de julho de 2019 (dois mil e dezenove), reuniu-se a Banca Examinadora de Defesa de Dissertação de Mestrado, intitulada:

"MOBILIDADES EM UM NOVO CONTEXTO: O REASSENTAMENTO INVOLUNTÁRIO DE FAMÍLIAS". A banca foi composta pelas professoras doutoras **Ana Marcela Ardila Pinto** (Orientadora - DSO/UFMG), **Elaine Meire Vilela** (DSO/UFMG), **Junia Maria Ferrari de Lima** (ARQ/UFMG), e **Candice Vidal e Souza** (PUC Minas).

Procedeu-se a arguição, finda a qual os membros da Banca Examinadora reuniram-se para deliberar, decidindo por unanimidade pela:

Aprovação (x)

Reprovação da Dissertação ()

Para constar foi lavrada a presente ata, datada e assinada pelos examinadores.

Belo Horizonte, 02 de julho de 2019.

Ana Marcela Ardila Pinto

Profa. Dra. Ana Marcela Ardila Pinto (Orientadora- DSO/UFMG)

Elaine Meire Vilela

Profa. Dra. Elaine Meire Vilela (DSO/UFMG)

Junia Maria Ferrari de Lima

Profa. Dra. Junia Maria Ferrari de Lima (ARQ/UFMG)

Candice Vidal e Souza

Profa. Dra. Candice Vidal e Souza (PUC Minas)

AGRADECIMENTOS

Agradeço inicialmente às duas pessoas que me fazem companhia diária nesse percurso tão solitário que é o mestrado, mas especialmente a escrita da dissertação. Em primeiro lugar à minha mãe querida, Arnalda, que sempre está ao meu lado, acreditando ser possível. Seu apoio, carinho e disponibilidade constantes e a compreensão da minha impaciência são fundamentais, me colocando para cima com leveza e coragem. Ao Rapha, que me apoia nessa caminhada, com amor e carinho, mas também entendimento quando o cronograma aperta. Nossas discussões sobre o uso do *software* e dos desenhos gráficos contribuíram muito.

À minha orientadora, Ana Marcela Ardila Pinto, que mesmo antes dessa pesquisa me ajudou na minha banca de monografia do Curso de Especialização em Ciência Política e me incentivou a entrar no Programa de Pós-Graduação em Sociologia. Sua acolhida na orientação desse trabalho também foi importante. Eu sou muito grata por compartilhar seus conhecimentos, sua criatividade e reflexões, com generosidade e puxões de orelha quando necessário.

À CAPES, pela concessão de bolsa de estudos, financiamento que tornou o mestrado e a pesquisa possíveis.

Às famílias que participaram dessa pesquisa. Eu agradeço muito por terem me recebido em suas moradias, muitas vezes por longas horas de entrevistas. Suas histórias, pessoais e muitas vezes dolorosas são de grande valor. O carinho que eu recebi de todos, em especial Dona Jacinta e Dona Telma, deixaram-me mais à vontade no deslocamento pelo Aglomerado da Serra. Aos *porteros* que abriram as portas para o meu campo de pesquisa: ao Frei Chico, à Fatão, aos espaços dos Centros de Referência de Assistência Social (CRAS) Marçola e Vila Fátima em especial, com o apoio de funcionários e gerência do equipamento, além das profissionais à frente do Projeto *Para Elas*.

Aos professores, amigos e colegas do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da UFMG, pelas trocas dentro e fora do ambiente acadêmico, pela generosidade e apoio durante a trajetória do mestrado. Aos colegas do CEURB pelos ricos encontros, atividades e oficinas construídas com as discussões dos nossos trabalhos. Em especial à Luíza e Natália que me ajudaram mesmo antes da minha entrada no Programa; à Bruna e Gabi pelo apoio mútuo ao longo do processo de escrita.

Às professoras Raquel Oliveira e Marina Toneli Siqueira pelas generosas contribuições na leitura do meu texto de qualificação. Às professoras Candice Vidal e Souza, Elaine Meire

Vilela, Júnia Maria Ferrari de Lima, agradeço por aceitarem prontamente o convite para avaliarem esta dissertação.

Aos amigos de mais longa data, meu pai, irmã e sobrinha pelo apoio, otimismo e carinho nesse período em que eu estive mais ausente. Em especial à Carol, que me ouve e sempre está presente nos momentos de dificuldade e inquietude, seja na elaboração do pré projeto, ou na elaboração de plano de aula. À Luciana, com suas dicas de relaxamento e bem-estar durante a vida acadêmica. À Talita, por ter construído conexões com o Aglomerado da Serra, mesmo à distância. Ao Marcelo pela ajuda com os desenhos, intervindo para melhor visualização.

RESUMO

O processo de remoção e reassentamento vivenciado por famílias que participam de intervenções públicas, como o Programa Vila Viva no Aglomerado da Serra, representa em si uma primeira escala de mobilidade. A mobilidade não se reduz aos estudos da temática de transporte, mas é entendida como movimento socialmente produzido, com a interdependência entre as diferentes formas de movimentos e os diferentes corpos que se movem – pessoas e materiais. Estes corpos se conectam com os lugares para a realização de atividades do cotidiano, interligados por finas redes. As múltiplas conexões por meio das viagens dos indivíduos móveis organizam e estruturam a vida social. Ademais, a prática social significativa é antes uma decisão baseada nas redes sociais do indivíduo, com significados dos movimentos. Um componente importante da mobilidade é a acessibilidade, que implica uma segunda escala dos deslocamentos das famílias que foram reassentadas; ela retrata a maneira como os bens urbanos estão organizados no espaço e como as pessoas podem alcançá-los, em uma referência aos locais onde se encontram os conjuntos habitacionais do Programa Vila Viva e sua forma de inserção no território. As mobilidades dessas famílias no âmbito da vida cotidiana em termos dos modos como caminham, associando os pequenos espaços que se transformaram e as práticas de deslocamento nesses novos espaços configuram outra escala do processo iniciado pela intervenção pública. Essas três escalas de movimento perpassam a relação entre o processo de reassentamento e as práticas de mobilidade dos participantes do Programa Vila Viva no Aglomerado da Serra. Para compreender essa relação, foram realizadas entrevistas com essas famílias a partir de uma seleção com base no critério da localização do conjunto habitacional e dos arranjos familiares. As entrevistas qualitativas contaram com o desenho dos percursos dos indivíduos e o preenchimento de diários espaço-tempo. As transformações encontradas são complexas uma vez que as trajetórias dos sujeitos e suas famílias não são lineares e suas experiências de mobilidade dependem de diversos elementos que vão além do âmbito da moradia.

Palavras-chave: remoção e reassentamento, moradia, mobilidade, práticas de mobilidade, acessibilidade.

ABSTRACT

The process of removal and resettlement experienced by families participating in public interventions, such as the Vila Viva Program in the *Aglomerado da Serra*, represents in itself a first scale of mobility. Mobility is not limited to studies of transportation, but is understood as a socially produced movement, with the interdependence between different forms of movement and the different bodies that move - people and materials. These bodies connect with places to perform daily activities, interconnected by fine networks. The multiple connections through the journeys of mobile individuals organize and structure social life. In addition, meaningful social practice is rather a decision based on the social networks of the individual, with meanings of the movements. An important component of mobility is accessibility, which implies a second scale of displacement of families who have been resettled; it portrays how urban goods are organized in space and how people can reach them, in a reference to the places where the housing complexes of the Vila Viva Program are located and their way of insertion into the territory. The mobilities of these families in everyday life in terms of the way they walk, associating the small spaces that have been transformed and the practices of displacement in these new spaces configure another scale of the process initiated by public intervention. These three scales of movement pass through the relationship between the resettlement process and the mobility practices of the participants of the Vila Viva Program in the *Aglomerado da Serra*. To understand this relationship, interviews were conducted with these families based on a selection based on the location of the housing complex and the family arrangements. The qualitative interviews counted on the drawing of the paths of the individuals and the filling of time-space journals. The transformations found are complex since the trajectories of the individuals and their families are not linear and their experiences of mobility depend on several elements that go beyond the scope of the dwelling.

Keywords: removal and resettlement, housing, mobility, mobility practices, accessibility

LISTA DE ABREVIATURAS

BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNH - Banco Nacional de Habitação
CHD - Classificação Hierárquica Descendente
CRAS - Centro de Referência de Assistência Social
CREAR - Centro de Referência em Área de Risco
DINC - duplo ingresso e nenhuma criança
HIS - habitação de interesse social
IDHM - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
PAC - Programa de Aceleração do Crescimento
PGE - Plano Global Específico
PMCMV - Programa Minha Casa Minha Vida
RMBH - Região Metropolitana de Belo Horizonte
ST - Segmento de Texto
SUGT/Urbel - Supervisão de Gestão Urbanística e Ambiental/Urbel
UDH - Unidade de Desenvolvimento Humano
UFMG – Universidade Federal de Minas Gerais
UH - Unidade Habitacional
UMEI - Unidade Municipal de Ensino Infantil
Urbel - Companhia Urbanizadora e de Habitação de Belo Horizonte
URPV - Unidade de Recebimento de Pequenos Volumes

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1- As vilas do Aglomerado da Serra e a localização dos conjuntos habitacionais	55
FIGURA 2- Classes fornecidas pela Classificação Hierárquica Descendente	62
FIGURA 3- Vista para a Mata da Baleia do apartamento de Marcelo, com o Hospital da Baleia ao fundo	67
FIGURA 4 -Foto aérea da Rua São João	80
FIGURA 5- Conjunto habitacional na área Mem de Sá e o ônibus S19	83
FIGURA 6 - Itinerário da linha de ônibus S19	84
FIGURA 7 - Mapa das intervenções do Programa Vila Viva no Aglomerado da Serra	85
FIGURA 8 - Muro construído na Avenida do Cardoso	87
FIGURA 9 - Praça do Cardoso e os Conjuntos Trevo/Bandonion ao fundo	88
FIGURA 10 - Estádio do Baleião	89
FIGURA 11 - Conjuntos Habitacionais na Rua São João e a declividade da rua	92
FIGURA 12 - Exemplo de escada no Aglomerado da Serra	94
FIGURA 13 - Lixeira localizada ao lado da entrada do Conjunto CREAM	97
FIGURA 14 - Rede mobilizada por Ilcka em um dia de rotina	105
FIGURA 15 - Percursos do domingo de Cátia	
FIGURA 16 – Rede mobilizada por Cátia no seu dia de folga	107
FIGURA 17 – Redes mobilizadas por Denilson no seu dia não regular	108
FIGURA 18 - Percursos de um dia da rotina de Gabriel	
FIGURA 19– Redes mobilizadas por Gabriel no seu dia de rotina	111
FIGURA 20 - Percursos de um dia de folga da Família de Gabriel	
FIGURA 21 – Redes mobilizadas por Gabriel e sua família no dia de folga	113
FIGURA 22- Percursos de um dia da rotina Paloma	
FIGURA 23– Rede mobilizada por Paloma em um dia de rotina	115
FIGURA 24 – Percursos de um dia de folga de Paloma	
FIGURA 25 - Rede mobilizada por Paloma no seu dia de folga	117

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - Conjuntos habitacionais do Programa Vila Viva no Aglomerado da Serra e Indicador Inserção Urbana	54
TABELA 2 - Distribuição das famílias entrevistadas, segundo o arranjo familiar e o grau de inserção urbana do seu conjunto habitacional	57
TABELA 3 - Apresentação dos entrevistados.....	59
TABELA 4 - Tipos de trajetórias de reassentamento das famílias.....	72
TABELA 5 - Expectativas de mobilidade futura	74
TABELA 6 - Padrões das trajetórias de inserção urbana.....	90
TABELA 7 - Informações dos indivíduos cuja mobilidade é pendular.....	102
TABELA 8 - Padrões de mobilidade de um dia regular	103
TABELA 9 - Padrões de mobilidade de um dia não regular.....	103

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
2 OS ELEMENTOS Em TORNO DO TEMA REMOÇÃO E REASSENTAMENTO	14
2.1 Um problema histórico	14
2.2 Favela e a cidade – a cidade bipartida.....	16
2.3 O papel do Estado	19
2.4 Efeitos do reassentamento nos sujeitos, suas redes sociais e seus modos de vida	24
2.5 Efeitos do reassentamento na inserção urbana e mobilidade	28
3 A VIRADA DA MOBILIDADE E OS TRAJETOS URBANOS PERCORRIDOS	33
3.1 A mobilidade sob um novo olhar.....	33
3.1.1 Acessibilidade e restrição às oportunidades presentes no espaço e no tempo.....	37
3.1.2 Estratégias e experiências de mobilidade e a exclusão social	42
3.2 Considerações metodológicas.....	47
3.2.1 A entrada no campo e a diversidade dos <i>porteros</i>	47
3.2.2 Os instrumentos para a realização das entrevistas	49
3.2.3 A construção da amostra qualitativa para a seleção dos participantes da pesquisa .	51
3.2.4 Especificação dos sujeitos da pesquisa	57
3.2.5 Metodologias de análise dos dados qualitativos	60
4 AS ESCALAS DE MOBILIDADE NO PROCESSO DE REASSENTAMENTO.....	61
4.1 Reassentamento: uma experiência de mobilidade mais longa e permanente	61
4.2 Mobilidade e acessibilidade às facilidades urbanas	74
4.2.1 Oportunidades de serviços e bens no território.....	75
4.2.2 A implementação do Programa Vila Viva como marcador das dinâmicas de mobilidade	84
4.3 Percursos próximos: mobilidade e as conexões na escala das vilas	92
4.3.1 O beco e a rua	93
4.3.2 Os percursos nas proximidades.....	99
CONSIDERAÇÕES FINAIS	120
REFERÊNCIAS	124
ANEXOS.....	130

1 INTRODUÇÃO

Políticas de remoção e reassentamento de famílias são adotadas por governos, no Brasil e na América Latina e Caribe, como encontrado na literatura, ao longo de um período que muitas vezes remete a formação dos espaços urbanos. Antes, para afastar populações indesejadas das áreas centrais, razão ainda hoje defendida por alguns autores, atualmente é componente de políticas de desenvolvimento urbano. Agências multilaterais de financiamento avaliam ser a alternativa dos governos nos grandes centros urbanos latino americanos e caribenhos devido às suas condições urbanas (NOCE, 2008).

Estamos falando de um processo que visa a retirada de populações de determinado espaço, seja por se tratar de área de risco – geológico ou hídrico – seja para a realização de obras no local. Essas populações são transferidas para outra área, com frequência em locais distantes, gerando rupturas e desmantelamento de suas redes sociais e econômicas locais. Em geral, tais ações públicas incidem sobre setores populares, os quais se encontram inseridos de maneira mais precária nos espaços urbanos e onde as redes operam como mecanismo de proteção social desses sujeitos.

Nesse contexto, delimitamos a pesquisa com o enfoque nas mobilidades dos sujeitos que vivenciaram esse fenômeno, a partir do problema de pesquisa que buscou a relação entre o processo de reassentamento e as práticas de mobilidade dos moradores dos conjuntos habitacionais criados no marco do Programa Vila Viva no Aglomerado da Serra.

Para buscar esse objetivo e compreender essa relação, levantamos as seguintes questões: quais as condições de inserção urbana dos novos espaços de moradia das famílias reassentadas e quais as diferenças percebidas pelos moradores em relação às moradias anteriores? Os participantes do Programa estão sendo atendidos em um sentido ampliado de habitação, isto é, no uso da moradia e do espaço público proporcionados pelo Programa Vila Viva? E por último, para nos aproximarmos dos estudos de mobilidade e apurar as implicações no cotidiano dessas famílias, quais as práticas, estratégias e experiências de deslocamentos das famílias reassentadas nos novos espaços, em comparação ao espaço anterior de moradia?

Esse é um problema relevante, pois no caso de Belo Horizonte essas ações de remoção e reassentamento passaram a ser inseridas no escopo de políticas públicas em contextos de urbanização de vilas e favelas a partir da década de 1990, quando se tem uma estrutura organizacional mais robusta, o Sistema Municipal de Habitação, com a

Companhia Urbanizadora e de Habitação de Belo Horizonte (Urbel) como órgão executor da política. A partir da construção de instrumentos, metodologia e programas baseados na participação popular e diálogo com a política urbana, como o Orçamento Participativo da Habitação (OPH) e o Plano Global Específico (PGE), projetos e programas foram implementados com o foco na provisão de habitação no município. Com o intuito de ampliar as intervenções nesses territórios que demandam maior complexidade, a partir da captação de recursos do Governo Federal, surge o Programa Vila Viva (ARAGÃO e SANTOS, 2018).

Ao contrário de ações pulverizadas usualmente adotadas nesses territórios, denominados assentamentos precários (AFONSO e MAGALHÃES, 2014), o Vila Viva visa intervir de maneira estrutural nesses espaços com o objetivo, em última instância, de melhorar as condições de vida dessas populações. Para isso, o Programa se sustenta na integração de ações dos seguintes eixos: I) intervenções urbanístico-ambientais de caráter estruturante, II) ações para redução do déficit habitacional qualitativo e quantitativo, por meio da construção e recuperação de unidades habitacionais (UHs), III) ações de natureza socio-organizativa, baseadas no trabalho de acompanhamento técnico social das comunidades, e IV) ações de regularização fundiária, que possibilitam a integração desses espaços à cidade (AFONSO e MAGALHÃES, 2014). A elaboração do Programa parte dos problemas apontados e hierarquizados segundo prioridades dos próprios moradores, a partir do estudo aprofundado do local por meio do PGE.

Os dados de 2012 disponibilizados pela Urbel (AFONSO e MAGALHÃES, 2014; ARAGÃO e SANTOS, 2018) apontam para 215 áreas consideradas vilas e favelas no município de Belo Horizonte, nas quais vivem 451.395 habitantes, isto é, 19% da população, “[...] distribuídos em uma área aproximada de 16,4 km² dos 331 km² do município, o que indica que 19% da população ocupa 5% do território, apontando para uma marcada disparidade no processo de ocupação do solo na cidade.” (AFONSO e MAGALHÃES, 2014, p. 33). Entre essas áreas, 12 receberam o programa ou estão com obras em andamento. Belo Horizonte conseguiu captar um volume grande de recursos para a execução desses programas na época do lançamento do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) pelo Governo Federal, que os disponibilizou devido aos instrumentos de planejamento executados por meio dos Planos Globais Específicos (ARAGÃO e SANTOS, 2018).

O primeiro Vila Viva implementado na cidade foi no Aglomerado da Serra, iniciado em 2005. Considerado o maior aglomerado de favelas do município, com uma

população de 46.086 habitantes em 13.462 domicílios, segundo dados da Urbel de 2014, ele é formado por seis vilas – Nossa Senhora de Fátima, Nossa Senhora Aparecida, Nossa Senhora da Conceição, Santana do Cafezal, Novo São Lucas, Marçola – situadas entre a encosta da Serra do Curral, próximo à divisa com o município vizinho de Nova Lima, e bairros que abrangem as regiões centro-sul, principalmente, e leste de Belo Horizonte.

As vilas diferem entre si no que se refere ao tempo de ocupação do território e, portanto, à organização interna; elas também são diversas quanto à organização social e ao nível de identificação com o território, além do perfil socioeconômico de seus moradores (COMPANHIA URBANIZADORA E DE HABITAÇÃO DE BELO HORIZONTE, 2000; EVANGELISTA, 2012). Um maior conhecimento do espaço analisado pode ser evidenciado pelo Índice de Desenvolvimento Humano Municipal¹ (IDHM), que compõe o Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil². A UDH³ que representa o Aglomerado da Serra é a Santana do Cafezal cujo índice em 2010 apresentava o valor 0,665, considerado médio. A título de comparação, a UDH Novo São Lucas/Serra, referente a bairros do em torno do Aglomerado, apresentava IDHM muito alto, de 0,939.

As ações do Programa Vila Viva ocorreram em diferentes vilas que compõem o Aglomerado da Serra; houve a remoção de mais de 2.000 domicílios e uma parcela dessas famílias foi reassentada nas 928 UHs – apartamentos – construídas. O volume de famílias cujas casas foram removidas chama atenção para a importância desse fenômeno que tem sido estudado sob vários enfoques – seja pelas relações entre vizinhos, pela própria moradia, os modos de vida e a maior inclusão social e mesmo o sofrimento causado pelo processo. Todas essas abordagens têm contribuído para o estudo e compreensão do fenômeno, mas ainda são recentes os estudos que ressaltam o problema da mobilidade, o qual enriquece a discussão com o entendimento das dinâmicas dos processos urbanos, haja vista que essas não remetem apenas às dinâmicas residenciais, mas às dinâmicas próprias das transformações e sua relação de integração com a cidade.

¹O IDHM mede os três fenômenos do IDH global, isto é, longevidade, educação e renda, baseados nos dados dos três últimos Censos Demográficos, adequando a metodologia global ao contexto brasileiro e aos indicadores nacionais disponíveis. O índice varia entre 0 e 1 e quanto mais próximo do valor 1, maior o desenvolvimento humano da área analisada.

²O Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e a Fundação João Pinheiro realizaram em conjunto a construção do Atlas Brasil, em 2012.

³O IDHM também foi calculado a nível intramunicipal das regiões metropolitanas brasileiras, denominadas Unidades de Desenvolvimento Humano (UDH).

O tema da remoção e do reassentamento é caro na minha trajetória, onde eu tenho atuado e pesquisado dentro de diversas perspectivas, não apenas com o Programa Vila Viva como em outros programas e em outros territórios considerados periféricos, mas nessa pesquisa, nosso olhar recai sobre as práticas de mobilidade dos indivíduos e suas famílias.

Essa pesquisa está estruturada em três capítulos, além das Considerações Finais. O capítulo 2 traz uma análise da produção sobre a temática em torno do problema da remoção e do reassentamento, organizada em eixos que estruturam esse campo do conhecimento. Trouxemos contribuições da produção nacional, com enfoque na cidade de Belo Horizonte, além de algumas referências internacionais para vislumbrarmos outras perspectivas.

O capítulo 3 se divide em duas partes; a primeira apresenta o marco teórico dos estudos da mobilidade, dentro da perspectiva da virada da mobilidade nas ciências sociais, a qual não se limita na temática de transporte. A segunda parte do capítulo discorre sobre o caminho metodológico percorrido: os critérios utilizados tanto na construção da amostra qualitativa quanto na análise das informações encontradas nas entrevistas realizadas junto às famílias que passaram pelo processo, além dos métodos qualitativos e quantitativos utilizados na organização e análise dos resultados.

No capítulo 4 são discutidos os resultados da pesquisa de campo, os quais dividimos segundo as escalas de mobilidade envolvidas no processo de remoção e reassentamento: a primeira retrata a mobilidade mais longa e permanente ou o próprio ato provocado pelo Programa Vila Viva por meio do reassentamento; a segunda é a mobilidade relativa à organização e localização do espaço dos conjuntos habitacionais do Programa e por último a escala menor, que trata dos pequenos percursos dos sujeitos.

Por fim, as considerações finais retomam pontos discutidos em uma tentativa de entrelaçar as três escalas de mobilidade que envolvem o processo em análise sem torná-la algo fechado, mas contribuindo para futuras discussões do fenômeno.

2 OS ELEMENTOS EM TORNO DO TEMA REMOÇÃO E REASSENTAMENTO

Para compreender como tem sido tratado o problema da remoção e do reassentamento realizamos uma análise da produção sobre essa temática. Identificamos cinco eixos a partir dos quais se estrutura esse campo de conhecimento. Tais eixos estão divididos nessa seção da seguinte maneira: Um problema histórico; Favela e a cidade – a cidade bipartida; O papel do Estado; Efeitos do reassentamento nos sujeitos, suas redes sociais e seus modos de vida; Efeitos do reassentamento na inserção urbana e mobilidade.

Esse levantamento evidenciou a produção nacional realizada, embora iremos ressaltar a cidade de Belo Horizonte, em virtude do objeto de análise do presente estudo. Algumas referências internacionais, países latino americanos e caribenhos e Índia, foram trazidas com o objetivo de contribuir para um breve olhar do fenômeno a partir de outras perspectivas.

2.1 Um problema histórico

Os processos de remoção e reassentamento não se constituem como um problema contemporâneo, mas são processos históricos largamente registrados na literatura que pretende analisar a produção do espaço, a produção da segregação socioespacial, a implementação de políticas urbanas e habitacionais.

Ao discorrer sobre esses processos no âmbito da cidade de Belo Horizonte, as autoras Costa (1994), Santiago (2007), Evangelista (2012), Costa (2011) tendem a recorrer ao seu início, no momento da construção da cidade. Elas afirmam que não houve a preocupação com aqueles que trabalhavam nas obras no planejamento e tampouco durante os primeiros anos de existência da nova capital, explicação fornecida à ausência da produção de habitação popular por parte do poder público.

Como resultado desse processo de exclusão das classes trabalhadoras do pleno acesso à cidade pelos meios formais, esse grupo de autoras ressalta o registro das primeiras cafuas ou moradias improvisadas, e sua posterior retirada por meio de ações de remoção promovidas pelo poder público já nos primeiros anos da nova capital para a manutenção da proposta urbanística original da cidade. Mas diferente de outras cidades brasileiras que adotavam o mesmo procedimento, houve o reassentamento das famílias removidas próximo ao antigo local de moradia para garantir certo número de

trabalhadores na construção da cidade. Dessa maneira, o surgimento das favelas na capital, pela ótica da literatura, está atrelado à sua construção.

Costa (1994) e Santiago (2007) fazem um apanhado histórico da produção do espaço em Belo Horizonte no século XX, com enfoque na habitação. As autoras apontam as relações na construção desse processo entre o setor público, agentes imobiliários/setor industrial e setores populares. Para Santiago (2007), houve perda do controle por parte do poder público sobre o loteamento de áreas já nas primeiras décadas da nova capital. A consequente formação de estoque de terras sob as companhias imobiliárias e construção civil volta-se para os setores de renda médios e altos, relegando àqueles com pouco ou nenhum recurso os loteamentos clandestinos, bairros e vila operárias e favelas.

Para Costa (1994) e Santiago (2007), a formação de favelas em Belo Horizonte manifesta carência habitacional e tem como causas os processos de migração acelerada para a metrópole, o consequente aumento dos preços da terra urbana e Santiago (2007) ainda acrescenta a insuficiência dos programas habitacionais populares.

Evangelista (2012) e Costa (2011) buscam um paralelo com a cidade do Rio de Janeiro, localidade privilegiada pelos estudos dos processos de remoção devido à grande presença das favelas em seu território. As autoras abordam as remoções adotadas pelo poder público ao longo do tempo demonstrando se tratar de uma ação recorrente para tratar dos segmentos sociais menos abastados, com diferentes justificativas para a sua adoção; inicialmente com o discurso higienista até chegar aos dias de hoje como possibilitar o desenvolvimento e a competitividade da cidade, reflexões também presentes em Libânio (2016) e Ribeiro e Veiga (2014).

Para Evangelista (2012), Motta (2013), Libânio (2016), nas últimas décadas do século XX, fatores como as experiências com pouco êxito dos processos de remoção, o número crescente de moradores em favelas e sua maior mobilização e a assunção de maiores atribuições pelos estados e municípios, definida pela Constituição Federal de 1988, levaram a construção de políticas de urbanização das favelas pelos governos mais locais.

Nota-se a preocupação das autoras em traçar uma cronologia dessas intervenções públicas nos contextos analisados; para uma análise sociológica, pode-se optar por um recorte menor no tempo. Ademais, nota-se a estreita relação entre o eixo que traça a presença das ações de remoção ao longo do tempo com outros eixos de análise cujos enfoques são a favela como local privilegiado das intervenções e o Estado como agente principal na sua promoção ou execução, os quais serão verificados a seguir.

2.2 Favela e a cidade – a cidade bipartida

A literatura aponta que os espaços urbanos que recebem tais intervenções são, em grande parte, locais específicos; não se percebe a remoção em todo território das cidades, tampouco em todos os segmentos sociais, como verificado mais adiante por Diógenes e Sobrinha (2014), Ribeiro e Veiga (2014), Silva (2011), entre outros autores.

Estudos sobre segregação socioespacial ou divisão social do espaço remetem à cidade bipartida, como encontrado em Ribeiro e Lago (2001), Ribeiro (2003), Piccolo (2006), Andrade e Silveira (2013). Essas análises ocorrem no estabelecimento da (di)visão favela ou enclave popular (conjunto habitacional popular) e bairro.

Valladares e Figueiredo (1981) também contribuem para essa discussão, mas a partir de uma outra perspectiva. Um dos eixos que identificaram nos estudos sobre habitação no Brasil da década de 1970 tem a favela como tema, o qual agregou o primeiro conjunto de trabalhos sobre habitação no Brasil. Do local de habitação dos pobres urbanos, a favela torna-se uma situação de vida (VALLADARES e FIGUEIREDO, 1981), associada às condições de baixo nível de educação, trabalhos precários ou desemprego, renda baixa, desordem na família. Os autores identificaram na literatura que a distinção dessa forma de moradia é a origem da sua ocupação, isto é, ilegalidade, pois se trata da ausência tanto da propriedade da terra quanto do aluguel aos proprietários legais. As ideias em torno da associação entre habitações precárias e marginalidade deram suporte a políticas de habitação apoiadas em remoções de favelas e consequente financiamento público de moradias de baixo custo.

Ribeiro e Lago (2001) avaliam as diferenças demográficas e sociais entre moradores de favelas e de bairros nas cinco zonas que dividem a cidade do Rio de Janeiro, a partir de dados do Censo Demográfico 1991 e da Contagem da População 1996, no intuito de averiguar se a partir da heterogeneidade social do universo pesquisado e da dinâmica social vivenciada, é possível afirmar que a favela é o *locus* principal da pobreza excludente.

Dados como perfil etário, indicador de cor, escolaridade, sócio-ocupação, renda monetária apontam para desvantagens entre aqueles que moram nas favelas e entre essas,

segundo sua localização para algumas categorias.⁴ Ribeiro e Lago (2001) concluem sobre a notória divisão no espaço social da cidade entre favela e não-favela, embora considerem as diferentes posições no espaço social entre as favelas. Para os autores, a favela se coloca como local de moradia para os segmentos sociais mais desfavorecidos economicamente, de maneira a expressar no espaço desigualdades presentes na sociedade. A (di)visão analisada reflete a diferença no acesso aos recursos – moradia, trabalho e renda – distribuídos na cidade de forma desigual.

Ao invés de uma análise comparada entre vários bairros e favelas da cidade, Piccolo (2006) focaliza uma favela, Parque Vila Isabel, e o bairro circunvizinho Vila Isabel em uma etnografia que busca entender as relações de conflito e diálogo entre os moradores da favela e do bairro por meio de categorias da gramática nativa – “comunidade”, “favela”, “morro”, “asfalto”, “rua”. O uso dos termos é variado segundo quem e quando os utilizam e seu entendimento remete a forma como os moradores organizam, expressam ou controlam sua realidade.

Neste grupo de autores verifica-se que nessa divisão social do espaço, distintos grupos sociais em termos econômicos e sociais, especialmente, dividem espaço, encontrando-se próximos. No entanto, o compartilhamento do mesmo espaço não implica entrosamento real; a proximidade com o outro exige a distinção e a delimitação social. O que se percebe são demarcações dos espaços e dos indivíduos para distingui-los e evitar (con)fundirem-se (PICCOLO, 2006), como descrito na festa de São Cosme e Damião, tradicional, oferecida pelos moradores do bairro às crianças da “comunidade”.

O estudo do enclave popular Cruzada São Sebastião localizado no bairro Leblon na cidade do Rio de Janeiro, desenvolvido por Ribeiro (2003), reflete sobre efeitos do lugar na coabitação. O conjunto habitacional foi construído para receber moradores removidos da favela da Praia do Pinto. Ao contrário de alguns estudos cujos objetos são semelhantes e consideram a proximidade uma fonte de capital social para os menos privilegiados, em Ribeiro (2003) predominam os efeitos negativos da proximidade territorial e da interação social entre os grupos, resultado semelhante ao encontrado por Andrade e Silveira (2013) na cidade de Belo Horizonte quando analisam a relação entre moradores do Aglomerado da Serra e moradores de bairros vizinhos, situados em posições mais altas na hierarquia socioespacial da cidade.

⁴O perfil de moradores de favela em comparação aos moradores de bairros da cidade do Rio de Janeiro: mais jovens, prevalência dos não brancos, profunda diferença na escolaridade entre os residentes acima de 23 anos, renda monetária correspondente entre a hierarquia ocupacional e a distância social.

As interações sociais identificadas no estudo do conjunto habitacional Cruzada concentram-se na prestação de serviços eventuais, o que Andrade e Silveira (2013) chamaram de estrutura de oportunidades, formada por empregos de baixa qualificação e relações subalternas. Os moradores entrevistados da Cruzada, em grande parte, desejam mudar de bairro, apesar de valorizá-lo. Alguns não veem congruência entre seus hábitos e estilos de vida com aqueles que prevalecem no bairro, pois apenas o microterritório do bairro conhecido como região do Bar Vinte é marcado pela presença de seus moradores, além de certas áreas na praia, devido à segregação entre os grupos.

Andrade e Silveira (2013), como os autores acima, partiram da análise da segregação socioespacial em termos da proximidade de grupos “normais” e estigmatizados ao invés do modelo tradicional de análise centro-periferia. Os autores se referem à segregação na microescala, que resulta em tensão e leva a distinções sociais para delimitar e distinguir os grupos. Tal como Piccolo (2006), que vê na violência ponto de interseção entre os grupos pesquisados e o acirramento das diferenças, Andrade e Silveira têm o mesmo entendimento, segundo o qual a violência reforça as distâncias sociais ao criar a cultura do medo. Soma-se a isso os recentes processos de segmentação social por meio da separação dos serviços entre público e privado, como os de educação, saúde e transporte, que diminuem o contato entre os grupos, diminuindo possíveis efeitos-território (ANDRADE e SILVEIRA, 2013) positivos que poderiam beneficiar os moradores do Aglomerado da Serra. Entende-se que a proximidade entre diferentes grupos sociais pode beneficiar aqueles menos favorecidos através do contato com experiências exitosas, de modo a ampliar seus horizontes e possibilitar maior acúmulo de capital social.

As relações identificadas no estudo de caso em Belo Horizonte também perpassam pela estrutura de oportunidades, de modo que os bairros vizinhos são vistos como local de trabalho ou de passagem para outras regiões da cidade, pois não há apropriação do espaço pelos moradores do Aglomerado da Serra devido ao estigma sofrido, assim como ocorre entre os entrevistados da Cruzada São Sebastião no bairro Leblon. Em Evangelista (2012), que também aborda os moradores realocados no Aglomerado da Serra, encontram-se resultados semelhantes no que se refere à marcação da estrutura social hierarquizada quando os entrevistados não se veem morando em bairros do em torno do Aglomerado, mas em bairros distantes com condição socioeconômica semelhante à do aglomerado.

Assim, Ribeiro (2003) identificou que a proximidade no território não garante co-habitação entre os grupos sociais pesquisados, ou em outros termos, a relação de vizinhança não se sobrepõe às relações de dominação existentes. A proximidade física não implica apropriação dos efeitos do lugar, que tem como pré-requisitos, a posse de capitais. Assim, aqueles que não os tem são mantidos à distância dos bens considerados raros em termos sociais, seja de maneira física ou simbólica.

Esses estudos revelam a segregação encontrada, mesmo em escala micro, entre diferentes grupos socioeconômicos que dividem o mesmo espaço social. Devemos nos atentar, porém, para o fato de que os grupos não são homogêneos em sua composição para pensarmos o perfil das populações atingidas sem conclusões precipitadas, uma vez que as políticas também podem incidir em outros locais da cidade em processos de remoção/desapropriação. Por outro lado, as áreas de favelas também não devem ser interpretadas de forma homogênea, identificando-as como locais sem infraestrutura, pois, como veremos, o Aglomerado da Serra foge à regra, em especial, após a implementação do Programa Vila Viva.

2.3 O papel do Estado

O poder público é considerado o agente condutor do processo de produção e ocupação dos espaços ou ao menos um desses agentes segundo Costa (1994), Santiago (2007) e Ferrari Lima *et al.* (2014), no que se refere à cidade de Belo Horizonte e região metropolitana. Valladares e Figueiredo (1981) corroboram com essa ideia ao apontarem que o Estado tem papel central na formação do pensamento na literatura cuja questão é a habitação, identificado de duas maneiras: a habitação como resultado da ação quase exclusiva do Estado ou seu oposto: devido à ausência de ação do Estado em termos de solução de moradia, a população cria formas alternativas a seu acesso. A literatura nacional, assim como Canales e Jordán (2014) apontam em termos de América Latina, perpassa por esse agente que perde seu espaço de atuação nas últimas décadas.

Autores nacionais que tratam da questão das políticas habitacionais e urbanas e dentro dessas a remoção e o reassentamento adotam enfoques que se apresentam de maneiras diferentes. O apanhado dos estudos sobre habitação no Brasil da década de 1970 de Valladares e Figueiredo (1981), traçando os principais eixos de interesse sobre a questão em especial na produção acadêmica, ressalta o volume de produção sobre a cidade do Rio de Janeiro. Para eles, remoção e urbanização assumiram as formas de ação

dos governos nos territórios de favelas, associação também identificada por Libânio (2016). Como efeitos da remoção, Valladares e Figueiredo (1981) apontam para queda na renda e ruptura dos laços sociais de solidariedade, consequências também encontradas por outros autores (NOCE, 2008; COSTA, 2011; SINGH, 2013; SILVA, 2011).

O eixo definido por Valladares e Figueiredo (1981) como “ação governamental na habitação” aproxima de Balbim e Krause (2014). Valladares e Figueiredo encontram trabalhos concentrados sob a temática do Banco Nacional de Habitação (BNH), seja na análise da política habitacional de maneira mais ampla ou avaliação de seus programas específicos. A avaliação de programas se concentra na adequação entre planejamento e execução para os programas cujo público é a população de baixa renda. Entre os objetos de estudo estão os conjuntos habitacionais; como resultados, os estudos apontam o não atendimento do público alvo inicial proposto pelos programas avaliados.

Em um outro trabalho, Valladares (1978) realiza uma dessas avaliações ao analisar o programa de remoção de famílias na cidade do Rio de Janeiro e sua transferência para conjunto habitacional, processo que implicava na inserção dos antigos moradores de favela no Sistema Financeiro de Habitação, que fazia parte da política nacional de habitação a partir de 1964. Trazendo uma abordagem nova para os estudos da época por meio da observação participante, tem como enfoque o processo do programa em si.

Na Cidade de Deus, o conjunto habitacional estudado, a autora identifica as práticas que distorcem o sistema em todas as etapas do programa, como a “resposta social de uma operação política” (VALLADARES, 1978), na medida em que o programa habitacional imposto à população moradora de favelas considerou premissas que não correspondiam às circunstâncias reais dos removidos, em especial no que tange questões econômicas, pois se tratava de população de baixa renda cuja obtenção era incerta. Como consequência, os mutuários (beneficiários do programa), acabavam abandonando as habitações, voltando para a favela ou indo para periferias sem infraestrutura básica. Para Noce (2008) o retorno ao antigo local de moradia se justifica pelas redes de convivência e subsistência mais sustentáveis. Outro fator identificado foi a substituição da população original nos conjuntos habitacionais por moradores com melhores condições econômicas. Assim, nota-se o não cumprimento do objetivo proposto pelo programa, de eliminar favelas, na medida em que estas foram realimentadas.

Balbim e Krause (2014) dividem em períodos o planejamento da política habitacional urbana do Estado brasileiro, a partir da segunda metade do século XX. A divisão dos períodos tem como critérios a unidade de discurso, políticas e instrumentos

da produção de habitação adotados. O foco de análise é a habitação de interesse social (HIS) e a produção social de moradia⁵ desde os anos 1960 no Brasil. Para os autores, a habitação é uma questão importante em termos social, econômico e urbano, em especial para a população mais pobre, repercutindo na formação das cidades brasileiras, especialmente com o rápido processo de urbanização na segunda metade do século XX.

Entre os períodos analisados pelos autores, com início na primeira política nacional de habitação efetiva no período de regime militar (1964 até 1986), passando pelo vácuo institucional no período de redemocratização com o concomitante leque de possibilidades que se abria (1986 até 2003) e o período mais recente (2003 até 2014) com a integração da política habitacional à urbana e aumento expressivo de investimentos para a habitação, Balbim e Krause (2014) concluem que apesar da existência dos princípios da produção social na política do último período de referência, sua importância é, historicamente, pouco relevante e seu aporte de recursos é pouco significativo, mesmo nos últimos anos, onde se constata maior peso para a produção de mercado pelo Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV). A lacuna da produção social da moradia no planejamento de políticas habitacionais para a efetivação do direito à moradia se faz presente nas cidades do país, em especial suas periferias.

Trazendo a questão mais próxima à Belo Horizonte, em um contexto mais recente de cidades empreendedoras, Libânio (2016) reflete sobre as continuadas práticas remocionistas implementadas pelo poder público municipal na última década, apontando para uma diminuição do número de favelas na cidade, na contramão do que ocorre a nível mundial.

O contexto dos anos 1980 proporcionou um avanço na construção de políticas de urbanização de favelas, nas quais foi reconhecido o direito de permanência de seus moradores, uma vez que se reconhece tais territórios parte integrante da cidade. No entanto, verifica-se a retomada de práticas remocionistas ou a volta ao desfavelamento (LIBÂNIO, 2016), que parte de um cenário cuja proposta de intervenção é integrada ou estrutural em favelas, iniciada em Belo Horizonte pelo Programa Alvorada, e continuada pelo atual Programa Vila Viva. Outra perda destacada passa pela participação efetiva dos cidadãos, quando a participação direta é substituída pelo modelo consultivo pontual e

⁵Os autores a entendem como uma alternativa à produção de mercado; não se limita a uma forma de produção da habitação; ela envolve circuitos formais da economia, mas são os próprios moradores que detêm a organização do processo e a definição das diretrizes do projeto e do pós-morar.

pelas decisões colegiadas, simulando uma participação real, identificada nos programas de desenvolvimento urbano e/ou habitacional.

A gestão democrática e a participação cidadã têm sido deixadas de lado pelo poder público municipal de Belo Horizonte, que passa a competir por capitais, empresas e indivíduos consumidores para se inserir no circuito das cidades empreendedoras ou do empreendedorismo urbano. Com esse intuito, segundo Libânio (2016), as remoções de favela deixaram de ser pontuais e se tornaram tendência da política da cidade para que ela se torne bela, apresentável e atrativa aos olhos do capital e do desenvolvimento, movimento identificado igualmente por Ribeiro e Veiga (2014) pela aproximação da gestão pública com a lógica empresarial na cidade do Rio de Janeiro cujo pano de fundo é a preparação da cidade para os grandes eventos esportivos. Libânio (2016) mostra que para os movimentos sociais, essa política agrava a segregação social no espaço urbano, beneficiando o mercado imobiliário, uma vez que se trata da remoção de famílias para grandes conjuntos habitacionais distantes das áreas centrais da cidade, isto é, locais com menos infraestrutura, também verificado em Valladares (1978) e Ribeiro e Veiga (2014).

Esses conjuntos são analisados por Ferrari Lima *et al.* (2014) na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). Com a hipótese de que as políticas habitacionais nos municípios não são implementadas com base em planejamentos, mas segundo o capital imobiliário, os autores enfocam a produção do PMCMV nos municípios da região.

No âmbito da discussão sobre o planejamento metropolitano por meio do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, o tema habitação é estruturante, pois embora retrata a dimensão do território, perpassa questões sociais, econômicas, ambientais, de infraestrutura e outras; além do mais, a habitação é entendida para além da produção desenfreada de novas UHs produzidas pelo poder público junto a empresas de construção. A melhoria do estoque existente e do espaço urbano circundante deve ser a tônica tanto para a real diminuição do déficit habitacional do país, quanto para o usufruto do direito (de estar e habitar) à cidade nos termos de Lefebvre (FERRARI LIMA *et al.*, 2014).

Os autores identificaram o descompasso entre a implantação dos conjuntos do Programa em áreas de baixo custo e as áreas destinadas à HIS com qualidade de infraestrutura apontadas em estudos, seguindo a lógica do mercado imobiliário de “[...] abertura de novos espaços (urbanos) passíveis de ocupação e produção de grandes conjuntos habitacionais [...]” (FERRARI LIMA *et al.*, 2014). O que se verificou no estudo dos conjuntos do PMCMV na RMBH foi a escolha pelo mercado imobiliário dos

locais de habitação marcados pela pouca infraestrutura e abastecimento de serviços urbanos, além da localização periférica que aprofunda a dicotomia centro-periferia.

Em um levantamento bibliográfico trazido por Canales e Jordán (2014) notamos grandes semelhanças entre os processos vivenciados no Brasil e em outros países da região latino-americana e caribenha no que se refere a políticas e ações que tangem a moradia para as camadas pobres da população. Em uma publicação da Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL), Canales e Jordán (2014) se debruçam sobre a evolução da história da habitação social na América Latina e no Caribe e a atuação dos Estados nos diferentes momentos sociopolíticos e econômicos.

Segundo o documento, a provisão inicial de moradia ocorria por meio das organizações filantrópicas ou pela Igreja, até ser assumida pelo Estado no início do século XX. Nem todos os Estados conseguiram lidar com as levas migratórias e a necessidade de aloca-las de maneira adequada na cidade, de forma que a resposta foi em termos quantitativos, considerando o volume da demanda. Os autores elencam como motivos de êxodo rural a busca por melhores condições de vida, mas também a demanda nas cidades por mão de obra no trabalho industrial, movimentos ocorridos em grande parte entre os anos 1940 e 1970.

O processo de formação das favelas é entendido como consequência dos novos moradores da cidade e seu inerente crescimento, favelas que se concentravam a princípio em áreas centrais; por se tratar de áreas valorizadas e com alto custo, eram removidas, reaparecendo em áreas periféricas. Canales e Jordán (2014) reconhecem que na região analisada, grande parte das políticas públicas voltadas para a habitação é baseada na construção de novas moradias, muito em função de beneficiarem os setores de construção e imobiliário, sem considerar o mercado de terras e o parque construído nas cidades e a possibilidade de oferecer maior qualidade de vida urbana.

Os autores apontam que houve transformação do papel dos Estados na região ao longo da história. Com variação entre os países segundo contexto ou vontade políticos e disponibilidade de recursos, o Estado passa de executor na construção de moradia a “facilitador” do mercado, financiando construtoras em um cenário neoliberal. Canales e Jordán (2014) indicam o deslocamento no entendimento atual na construção de moradia social entre os Estados da região, que perpassa a qualidade na construção ao invés da quantidade, mas a qualidade que não se restringe à construção das moradias, mas se amplia para seu entorno, isto é, a oferta de serviços e equipamentos básicos para integrar esses locais à cidade.

A literatura sugere que os processos de remoção e reassentamento fazem parte da política habitacional de maneira ampla nos países latino americanos, com destaque para o Brasil, que adota tais práticas de maneira recorrente ao longo de décadas, como solução urbana para a habitação popular e ordenamento da cidade. Contudo, deve-se ressaltar a grande influência do capital na decisão do poder público pelas ações de remoção.

2.4 Efeitos do reassentamento nos sujeitos, suas redes sociais e seus modos de vida

Uma outra parte da literatura encontrada sobre a política de reassentamento busca entender o fenômeno por meio dos impactos e consequências provocados, em especial na sociabilidade, nos vínculos sociais e nos modos de vida, ou mesmo no processo de estigmatização sofrido pelos beneficiários dos programas. Aqui tais aspectos serão melhor verificados por Noce (2008), Costa (2011), Evangelista (2012), Melo (2009), Motta (2013), Ribeiro e Veiga (2014). Na subseção seguinte, uma outra dimensão dos impactos será abordada, no que se refere a perda de direitos já adquiridos (DIÓGENES e SOBRINHA, 2014) com a menor cobertura de equipamentos e serviços urbanos dos locais de destino das famílias.

A começar pelo estudo de Noce (2008), que se preocupa com os impactos causados nas redes sociais das comunidades atingidas por intervenções públicas urbanas em três casos selecionados na cidade do Rio de Janeiro e no estado de São Paulo. Tais programas foram implementados nos anos 1990, com o auxílio das agências multilaterais de financiamento (Banco Mundial e Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID) as quais se debruçam no entendimento das falhas dos programas e modos de mitigar os impactos negativos. Noce (2008) também busca compreender o que impede o alcance dos objetivos das políticas de reassentamento, isto é, a melhoria da qualidade de vida, uma vez que o Estado tem entendido a necessidade de ampliação no atendimento da população para além da habitação, com a inclusão nos serviços públicos, no mercado de trabalho formal e no meio ambiente saudável, as chamadas políticas integradas (NOCE, 2008).

O conceito de reassentamento involuntário trazido pelo autor se baseia nas definições de agências internacionais como o Banco Mundial e o BID; além de abranger questões econômicas daqueles envolvidos no projeto também considera os elementos sociais, tão relevantes quanto os primeiros. Assim, o autor considera o reassentamento como “[...] todas as perdas econômicas e sociais resultantes da expropriação de terras e/ou

restrição a acessos, assim como as consequentes medidas compensatórias e remediativas, e não mais apenas a relocação física.” (NOCE, 2008, p. 48).

Os programas têm levado ao empobrecimento de comunidades inteiras, apontado pelo autor e outros como Singh (2013) e Valladares (1978), contrariando os objetivos da política. Isso porque os planos de reassentamento, baseados em metodologias de Análise Custo-Benefício, desconsideram aspectos incomensuráveis do processo, como as redes sociais da população atingida. Segundo Noce (2008), a organização e as redes sociais dos indivíduos, constituídas pelos capitais físico, humano ou social, e pela renda (aí incluídos também os benefícios) das comunidades atingidas são desmanteladas nesse processo, também apontado por Costa (2011) que destaca a ruptura na sociabilidade dos reassentados com seus antigos vizinhos e por Motta (2013) que traz o sofrimento de deixar a casa, os vizinhos e enfrentar problemas nos apartamentos.

Ainda no bojo dos programas de intervenção pública estruturante que emergem nos anos 1990, o estudo de Costa (2011) remonta a uma das primeiras experiências de reassentamento em Belo Horizonte. O Programa Habitar Brasil-BID se desenvolveu na Vila Senhor dos Passos, com a construção dos conjuntos habitacionais no seu território. Evangelista (2012), Melo (2009) e Motta (2013) têm como recorte o Programa Vila Viva no Aglomerado da Serra, que é a versão posterior dessa forma de intervenção.

Os trabalhos desenvolvidos em Belo Horizonte (COSTA, 2011; EVANGELISTA, 2012; MELO, 2009; MOTTA, 2013) encontram uma diferenciação entre a casa, como local de origem das famílias afetadas, e o apartamento, como principal opção de reassentamento ou local de destino. A casa remonta a diversos significados, indo além do acolhimento físico, e encontra-se em constante transformação, acompanhando o crescimento da família, as possibilidades econômicas e a disponibilidade do espaço; aqui a marca é a ausência de padrões. Ela carrega um sentido afetivo, que traduz a luta e a conquista de cada família, materializando sua história e daqueles que ajudaram na sua construção (MOTTA, 2013). A autoconstrução imprime individualidade nas casas, e traz consigo o componente de solidariedade entre os indivíduos transformando a casa em local de sociabilidade, de relações sociais entre iguais e de estabelecimento da identidade (COSTA, 2011). Evangelista (2012) e Melo (2009) entendem que a constante construção da casa se adapta à vivência dos moradores, assim como influencia seu modo de pensar e agir. Um interessante balanço sobre a autoconstrução é levantado por Valladares e Figueiredo (1981), sendo um de seus aspectos a exploração da força de trabalho dos setores populares.

O apartamento é tido como o oposto de toda essa construção que marca a memória dos indivíduos de maneira positiva. Apesar da boa infraestrutura e acabamento das UHs, o modelo padronizado de construção é diferente do modo de morar anterior, na medida em que a rigidez da estrutura dos prédios não permite a flexibilização no uso interno dos cômodos do apartamento, tampouco oferece espaços vazios – como terraços ou varandas – aspectos tão presentes nas casas anteriores (MELO, 2009).

O apartamento representa melhoria qualitativa, mas ao mesmo tempo perda de liberdade e privacidade, de maneira que se verifica mudança de comportamento entre os moradores, com adoção de atitudes de reserva entre os vizinhos. A partir de elementos como a redução do espaço de convívio e encontro e a presença de normas de condomínio, verificou-se retraimento da vida coletiva e a perda do significado de vizinhança com a diminuição da espontaneidade das relações sociais, explicado em parte pela imposição das regras de convivência nos conjuntos habitacionais que interferem nos modos de ser dos moradores (COSTA, 2011). Melo (2009) entende que as alterações das relações têm relação com a forma e configuração das moradias e do espaço externo. A imbricação das casas na favela dá lugar à independência entre os blocos nos conjuntos habitacionais, limites esses enfatizados pelas regras de condomínio que geram intolerância entre os vizinhos.

Apesar da rigidez das novas regras, é possível se adequar a elas ou torna-las maleável. Evangelista (2012) revela tanto a adequação das práticas dos moradores às normas internas do condomínio, quanto à adequação gradual das novas moradias aos modos de vida trazidos pelos reassentados, por meio da flexibilização dos espaços privado e coletivo, aspecto típico das favelas apontado no trabalho de Melo (2009). Os usos dos espaços foram ampliados, seja do apartamento ou das áreas comuns dos prédios, sendo apropriados pelos indivíduos recebendo marcas particularizadas.

As diferenças apontadas acima entre a casa e o apartamento, mas também das ruas circundantes indicam um resultado insatisfatório do Programa. Para Melo (2009), a forma como os moradores ocupam e se apropriam dos espaços de habitação, mas também o espaço da rua, tem relação com o cotidiano das famílias, indicando seus hábitos e necessidades práticas. No entanto, não foi considerada nos projetos do Vila Viva, cujo avanço tanto no montante de investimento quanto no planejamento intersectorializado não se traduziu em formas mais aproximadas dos modos de vida na favela, comprometendo o alcance de melhor qualidade de vida proposto.

Com um foco um pouco diferente no estudo da remoção e do reassentamento no Aglomerado da Serra por meio do Programa Vila Viva, Motta (2013) aborda o sofrimento dos reassentados e sua adesão à opção compensatória pelo apartamento, temas centrais nas falas dos entrevistados e ao mesmo tempo divergentes, uma vez que era esperada a rejeição por parte daqueles que estavam sendo atingidos pelo Programa, o qual gerou mudanças e transtornos na forma de vida cotidiana.

A aparente contradição entre o Programa que traz melhorias, mas que impõe sofrimento ao retirar famílias de suas casas e colocá-las em uma nova dinâmica do viver cotidiano, mostra a ambiguidade da situação. Para Motta (2013), a submissão ao processo é entendida como uma oportunidade de concretizar um desejo de melhoria de uma vida marcada por sofrimentos e privações – sendo o processo de remoção mais um episódio – somada à ideia de responsabilização dos atingidos por suas próprias condições e, portanto, o necessário posicionamento para a sua superação.

Evangelista (2012) ainda traz os diferentes significados atribuídos pelos moradores realocados, entrevistados no Aglomerado da Serra, ao lugar da favela e do bairro. Pontos positivos como a localização próxima à região central e as boas relações sociais locais são exaltados para encobrir vivências de violência e preconceito. O peso maior desses aspectos é identificado nas entrevistas por meio da omissão dos entrevistados quanto ao local de moradia àqueles de fora do Aglomerado, como uma forma de encobrir seu estigma territorial. Outra estratégia exposta de encobrimento do estigma é a naturalização de problemas dentro do Aglomerado e o reforço dos problemas encontrados nos bairros. Tais práticas de encobrimento são adotadas para a aceitação dos sujeitos estigmatizados, seja no mercado de trabalho, seja na construção das relações sociais.

O estigma da favela também é investigado por Ribeiro e Veiga (2014) por meio de um estudo etnográfico que busca entender se após a mudança para os conjuntos habitacionais, os moradores perdem esse estigma. O reassentamento das famílias ocorre sob o âmbito do PMCMV que, a despeito de seu objetivo declarado de combate ao déficit habitacional nacional, tem sido implementado para reassentar moradores de áreas de favela perante a política de reordenamento espacial da cidade do Rio de Janeiro como denominado por Ribeiro e Veiga (2014), baseada na remoção de *áreas de risco* ou de *interesse público* para o embelezamento da cidade para os grandes eventos esportivos nos primeiros anos da década de 2010.

Os autores denunciam o deslocamento de grandes contingentes populacionais pelo poder público e relaciona tais realocações a processos de gentrificação. As áreas atingidas pelo processo de remoção se encontravam em locais valorizados pelo mercado imobiliário, após investimentos públicos no sistema de transporte. No entanto, os locais dos reassentamentos não eram providos de equipamentos e serviços públicos, tampouco foram beneficiados com os investimentos para os grandes eventos, em sua grande maioria, segundo os autores.

O estudo aponta para a permanência do estigma nos reassentados, devido a associação direta entre favela e estigma. Pelo fato da favela representar, de maneira geral, a ausência de todos os elementos que compõem uma condição esperada de cidade, ela torna-se marcador social, do espaço e seus habitantes. Para os autores, o estigma não está presente somente no senso comum, mas na estrutura de atuação do poder público ao adotar e executar políticas estigmatizantes que reforçam desigualdades sociais.

As populações comumente afetadas por ações de remoção e reassentamento muitas vezes são aquelas que se beneficiam com a ajuda mútua entre vizinhos, devido a carências socioeconômicas estruturais e a falta de recursos encontrados no espaço de moradia. A retomada das políticas remocionistas (LIBÂNIO, 2016) não consegue superar o modelo tradicional que desconsidera os padrões habitacionais e os vínculos sociais daqueles que se tornam o público alvo da política, para uma maior adaptação das famílias, e reforçam o estigma vivenciado por elas. Por outro lado, tal processo reforça o sofrimento e a culpa de viver sob condições permeadas pelas carências, embora também seja a possibilidade de sua superação.

2.5 Efeitos do reassentamento na inserção urbana e mobilidade

Ainda sobre as consequências do reassentamento, essa subseção se volta para questões mais estruturais no espaço como equipamentos e transporte público, trazida por autores como Diógenes e Sobrinha (2014), Singh (2013) e Silva (2011).

Singh (2013) elabora um relatório como resultado do seu estudo realizado em Mumbai, Índia, sobre a avaliação dos impactos do Projeto de Transporte Urbano de Mumbai (MUTP, sigla em inglês) mais especificamente nas crianças, nas dimensões educação, saúde, lazer, segurança.

O MUTP é um projeto financiado pelo Banco Mundial para implementar o desenvolvimento de um sistema eficiente de transporte urbano, com o objetivo de

melhorar a qualidade de vida da população. Segundo Singh (2013), a instituição reconhece as populações jovens – crianças e adolescentes – como aquelas mais vulneráveis a períodos de privação, mesmo dentro de um curto período de tempo, com a possibilidade de causar danos intergeracionais. Pelo fato de terem desconsiderado as necessidades da população atingida pelo programa e ter descumprido medidas necessárias durante a implementação, como a oferta de serviços sociais, houve perdas irreversíveis às crianças no caso analisado, assim como o empobrecimento da população de modo geral.

No que se refere à educação, houve perda de anos de estudo, aumento das famílias com gastos na educação e mesmo o abandono escolar, enquanto na saúde os relatos apontaram para exposição à desnutrição e doenças e mesmo ausência de equipamentos e serviços de saúde. A maioria das crianças entrevistadas apontou a falta de espaços de lazer nos locais de reassentamento, implicando no seu desenvolvimento social e físico. Outro aspecto identificado foi a exposição à violência que o próprio processo proporciona: ter visto a própria casa ser demolida causa lembranças ruins.

Apesar do projeto ter tido seu financiamento suspenso devido às denúncias de não cumprimento dos critérios necessários e depois ter sido retomado, Singh (2013) enfatiza que o Banco Mundial reconhece positivamente o projeto, pois na visão da instituição houve melhora na vida dos antigos moradores de favelas, desconsiderando a precariedade do local de destino da população reassentada.

Tal discurso é criticado por Ribeiro e Veiga (2014) ao estudarem o reassentamento no Rio de Janeiro: “O processo de reassentamento de moradores que residem em lugares ou de “interesse público” ou das chamadas “áreas de risco” em favelas, geralmente, vem acompanhado de um discurso oficial de melhorias na qualidade de vida em um novo espaço urbano.” (RIBEIRO e VEIGA, 2014, p.17).

Em Natal, no Rio Grande do Norte, Diógenes e Sobrinha (2014) também realizaram um estudo para avaliar o reassentamento de famílias de um projeto de HIS, o Projeto Planalto II, inserido no âmbito do PAC, e identificar em que medida o reassentamento atendeu aos requisitos de inserção urbana e satisfação do morador, itens⁶ da avaliação *ex-post* do PAC em Natal, os quais devem ser garantidos para o alcance do direito à moradia digna e à cidade.

⁶O eixo Moradia e Inserção urbana do diagnóstico *ex-post* considera as seguintes dimensões: infraestrutura, mobilidade urbana, qualidade ambiental, moradia, regularização fundiária. O eixo Satisfação do Morador considera as dimensões moradia e serviços urbanos.

Na mesma direção de Libânio (2016), as autoras entendem que o processo de remoção nas políticas habitacionais no país ocorreu para o embelezamento das cidades, sua melhoria e modernização, ainda sendo implementado a despeito das avançadas legislações atuais. As famílias desse projeto, moradoras de assentamentos precários, também foram transferidas de diferentes áreas da cidade de Natal, todas com infraestrutura satisfatória, para dois locais em outras regiões da cidade constituídas por precária inserção urbana quanto a equipamentos e transporte público. No Projeto Planalto II, não houve previsão de recursos para equipamentos no local de destino das famílias, na contramão de diretrizes que consideram a qualidade do reassentamento em termos de inserção urbana, acima mencionadas. A escolha do local de destino do reassentamento se justificou pela ausência de locais disponíveis nas áreas de origem ou próximos a elas, o que não se configurou como verdade segundo o estudo, corroborando a literatura sobre produção econômica do espaço urbano pelos investimentos públicos sob o interesse do capital imobiliário.

Diógenes e Sobrinha (2014) concluem que o reassentamento avaliado provocou perda de direitos já adquiridos pela população diretamente envolvida no projeto, na medida em que o processo, historicamente, é marcado pela retirada de famílias de baixa renda localizadas em áreas de valorização imobiliária ou em vias de valorização, para locais notadamente com poucos recursos em infraestrutura em áreas periféricas. Assim, o termo remoção para as autoras remete à retirada das famílias de seu local de origem e à “destituição de direitos relativos ao acesso à terra urbanizada” (DIÓGENES e SOBRINHA, 2014), implicando aprofundamento da segregação social.

Uma contribuição mais recente nos estudos traz como enfoque o componente mobilidade dos reassentados, como é o estudo de caso de Silva (2011) que verifica as práticas de mobilidade – movimentos pendulares casa-trabalho e casa-escola especialmente – antes e depois do reassentamento das famílias, considerando a forte ligação entre moradia e mobilidade, vistos como os principais aspectos no meio urbano pelo Ministério das Cidades à época, pasta que era responsável pelo tema a nível nacional.

Para a autora, a escolha da área de reassentamento deve levar em consideração o componente mobilidade, fator comumente deixado de lado pelo poder público, embora esteja sob a sua responsabilidade, em termos legais, a oferta de um sistema de transporte público que possibilite o acesso dos seus usuários a diversas atividades. A importância desse aspecto se deve à relação entre o número de viagens diárias realizadas e as características socioeconômicas dos usuários e sua localização no espaço urbano:

indivíduos com menor renda realizam menos viagens diárias, pois sair de casa tem um alto custo, o que gera várias limitações que variam do não acesso à cultura ao obstáculo na busca por emprego, aprofundando a exclusão e a pobreza.

Nessa pesquisa, assim como visto no trabalho de Ribeiro e Veiga (2014), as famílias reassentadas nos conjuntos do PMCMV são provenientes de diversas origens e áreas da cidade do Rio de Janeiro, sendo deslocadas para a zona oeste da cidade, local que apresenta a maior insatisfação quanto à qualidade e oferta de transporte público na cidade. Os motivos da remoção foram listados: famílias atingidas por fortes chuvas no ano de 2010 com a consequente perda das moradias, desapropriação para obras de transporte e famílias que moravam em áreas públicas como viadutos.

A autora conclui sobre o impacto negativo na qualidade de vida das famílias no novo local de moradia. Houve grandes transformações nas viagens dos entrevistados por motivo de trabalho: aumento no número de viagens pendulares no modo motorizado, uma vez que não poderiam mais realiza-las no modo não motorizado a pé devido ao aumento da distância, como faziam anteriormente; aumento no tempo da micro acessibilidade que é o deslocamento a pé até o primeiro modo motorizado; aumento no tempo médio da espera do modo principal utilizado; aumento no tempo médio de deslocamento no modo principal de viagens pendulares em quase todos os modos de transporte. Todos esses fatores evidenciam a importância da mobilidade na vida das famílias, fator em geral desconsiderado no planejamento de programas habitacionais e que, no entanto, contribui para a inclusão social e a redução da pobreza (SILVA, 2011).

Os trabalhos mostram como o reassentamento causou impactos negativos aos participantes dos programas e, inclusive, aumento da pobreza, em grande parte por se tratar de projetos localizados em regiões da cidade desprovidas de infraestrutura satisfatória. Tal contexto demanda das novas famílias residentes deslocamentos muito maiores daqueles que estavam acostumados a realizar em seu cotidiano, com maiores tempos nos percursos, na espera dos transportes, maiores gastos, ou mesmo acarreta perdas irreparáveis em termos de educação e saúde como as crianças em Mumbai.

Pode-se verificar o que tem sido produzido a partir do fenômeno da remoção e do reassentamento nas políticas públicas, com peso nas abordagens históricas, no perfil das populações atingidas pela política e na atuação estatal, bem como nos trabalhos empíricos sobre os seus resultados em termos de perdas em diversos níveis da vida dos sujeitos. Um aspecto identificado é a vasta produção do fenômeno referente a deslocamentos com distâncias significativas entre as áreas de origem das famílias envolvidas e as áreas de

destino, ou do reassentamento. Pouco se fala dos reassentamentos na própria área “afetada”. A mobilidade na perspectiva do novo paradigma da mobilidade é outro fator menos presente na literatura, assim como os possíveis ganhos do processo, para além da qualidade da habitação em si mesma. A proposta é provocar um novo olhar sobre o fenômeno da remoção e do reassentamento nesse trabalho, pelo viés da mobilidade dos reassentados em um projeto que considerou, minimamente, o direito de permanência das famílias no local de origem, na busca por uma possibilidade alternativa à literatura da perda.

3 A VIRADA DA MOBILIDADE E OS TRAJETOS URBANOS PERCORRIDOS

O termo mobilidade apresenta uma série de significados no mundo ocidental moderno e ocupa um lugar central nesse mundo. Objeto de conhecimento a partir de inúmeras perspectivas, da fisiologia à dança, passando pelo direito internacional (CRESSWELL, 2006), nesse trabalho optamos por adotar a mobilidade como o movimento de pessoas, objetos, informações e ideias, em várias escalas e cheios de significado, sob a ótica da virada da mobilidade, *the mobilities turn*, que estabelece uma ciência social orientada para o movimento (CRESSWELL, 2006; SELLER e URRY, 2006).

O ato da remoção e do reassentamento de famílias em políticas públicas de desenvolvimento urbano e seus componentes habitacionais representa um primeiro momento de mobilidade, no qual as famílias são transferidas de uma moradia para outra. A partir desse processo, outras escalas de mobilidade estão implicadas, tanto na inserção urbana, uma vez que os conjuntos habitacionais do Programa Vila Viva estão localizados em diferentes espaços do Aglomerado e, portanto, não são homogêneos entre si, além das conexões com outras áreas da cidade, quanto nos movimentos na escala da vila onde moram as famílias – micromobilidades –, transformando sua vida cotidiana.

Para contribuir com a compreensão das novas práticas de mobilidade dos participantes do Programa Vila Viva no Aglomerado da Serra a partir do processo de reassentamento, o levantamento realizado foi dividido em três eixos nessa subseção: A mobilidade sob um novo olhar, Acessibilidade e restrição às oportunidades presentes no espaço e no tempo, Estratégias e experiências diárias de mobilidade e a exclusão social. A subseção posterior abordará as Considerações metodológicas.

3.1 A mobilidade sob um novo olhar

A mobilidade caracteriza a vida moderna por vários meios, tanto em viagens de turismo, migração, mobilidade residencial ou pela mobilidade urbana diária (JIRÓN, 2010). Ela tem sido, historicamente, tema de estudos no que se refere aos transportes em áreas do conhecimento como engenharia, geografia, planejamento, com especial interesse nos trajetos de origem e destino e seus padrões em viagens diárias. A “virada da mobilidade” (SELLER e URRY, 2006; MANDERSCHIED, 2014; JIRÓN, 2011; CRESSWELL, 2006) nas ciências sociais apontou que tais estudos atribuíam fixidez ao

espaço e ao seu uso, delimitando seu movimento (JIRÓN, 2011). Nesse enquadramento do novo paradigma, a mobilidade é definida como movimento socialmente produzido, movimento que implica dar sentido à prática de se mover de um lugar para outro (JIRÓN, 2010).

A virada da mobilidade ou o novo paradigma da mobilidade busca superar a separação entre pesquisas de transporte e pesquisa social, “[...] colocando as relações sociais em viagem e conectando diferentes formas de transporte com padrões complexos de experiência social conduzidos por comunicações à distância.” (SHELLER e URRY, 2006, p. 208, tradução nossa)⁷.

Para Manderscheid (2014), os estudos tradicionais com a temática de transporte, como as pesquisas de comportamento de transporte e os estudos de migração residencial apresentam diversas falhas, entre elas I) o foco nas características sócio demográficas ou geográficas da mobilidade em estudos de mobilidade e comportamento de transporte; II) a abordagem das práticas de mobilidade como o resultado da tomada de decisão individual e racional em pesquisas quantitativas; III) a ausência da distribuição desigual de infraestrutura entre locais; IV) o reforço de práticas de mobilidade dominantes traduzidas em variáveis em pesquisas quantitativas.

Tais falhas teóricas e metodológicas trazidas pela autora encobrem abordagens que podem ser ampliadas. O paradigma da mobilidade afirma a interdependência entre as diferentes formas de movimentos, desde viagens físicas até a comunicação por meio de telefone ou internet, passando por relocações e formas de habitação. Além disso, desconsiderar desigualdades no espaço social presume oportunidades e restrições iguais entre os sujeitos para que eles se movam no espaço territorial e social. Outro aspecto perpassa os sujeitos móveis, que devem ser pensados a partir de seus contextos socioculturais e suas inúmeras práticas, também em termos de mobilidades cotidianas de menor visibilidade, como aquelas ligadas a trabalhos de reprodução, abordadas por Oviedo e Titheridge (2015) e Jirón (2010).

O novo paradigma da mobilidade desafia teorias e métodos comumente adotados nas ciências sociais, cujas perspectivas de análise são consideradas estáticas, como por exemplo a habitação. Segundo Sheller e Urry (2006), a proposta busca analisar a velocidade e a intensidade dos fluxos no mundo atual, ou a “aceleração da liquidez” (SHELLER e URRY, 2006) de algumas esferas da vida social, mas também objetiva

⁷ [...] putting social relations into travel and connecting different forms of transport with complex patterns of social experience conducted through communications at-a-distance.

explicar a formação de zonas de conectividade e zonas de desconexão, isto é, onde há centralidade, empoderamento e conexões e onde há exclusões sociais (SHELLER e URRY, 2006). Dessa forma, supera-se a dicotomia entre as teorias cujo enfoque de análise é baseado em territórios delimitados e os processos sociais neles localizados, denominadas pelos autores como teorias “sedentárias”, e as teorias “nômades”, que preconizam o distanciamento dos territórios – a desterritorialização –, associando-o à liquidez dos fluxos na sociedade moderna (SHELLER e URRY, 2006; JENSEN, 2009).

Para Sheller e Urry (2006) “Muitos corpos diferentes estão em movimento [...]” (SHELLER e URRY, 2006, p. 207, tradução nossa)⁸. O paradigma compreende a mobilidade das pessoas em suas diferentes velocidades e escalas, em seu sentido imaginário, virtual ou físico – andar, escalar, correr, deitar, se inclinar – e no movimento aprimorado por meio da tecnologia, pelos carros, ônibus, bicicletas, aviões, entre outros; abrange a mobilidade dos materiais que carregamos; das imagens e informações que circulam por meio das mídias. As mobilidades também implicam infraestruturas específicas e muitas vezes imóveis para a organização dos fluxos (SHELLER e URRY, 2006; JENSEN, 2009) ou do limite à circulação (SHELLER e URRY, 2006; THRIFT, 1977) de pessoas e materiais e aí estão incluídas praças públicas, becos, esquinas, estações de transporte e inúmeros outros elementos.

Uma gama de autores (SHELLER e URRY, 2006; GEURS e VAN WEE, 2004; JIRÓN, 2010; THRIFT, 1977) ainda lembra que todos os lugares se conectam por meio de finas redes, assim como a vida social é composta de múltiplas conexões para a realização das atividades. Lugares e pessoas se relacionam através de performances – realização de atividades – e não devem ser considerados como elementos fracionados. Essa interdependência fluida deve ser considerada na análise das mobilidades, ou as chamadas viagens – movimentos reais e potenciais essenciais – pois organizam e estruturam a vida social.

A interdependência é considerada em Manderscheid (2014) quando esta afirma que “A pesquisa do movimento como uma prática social significativa, direciona nosso foco para experiências pessoais e coletivas, significados e motivos para se mover [...]” (MANDERSCHIED, 2014, p. 189, tradução nossa)⁹, pois se trata de práticas relacionais. Para a autora, as decisões de mobilidade têm origem nas redes sociais, ao invés de sujeitos

⁸ Many different bodies are on the move [...].

⁹ Researching movement as a meaningful social practice directs our focus onto personal and collective experiences, meanings and motives to move [...].

solitários; deve-se considerar os contextos individuais e socioculturais dos sujeitos, uma vez que não se trata de uma escolha individual consciente e racional, mas uma negociação entre aqueles que constituem as relações sociais.

Para a autora, as práticas de mobilidade são tanto efeitos de, quanto efetuam “dispositivo de mobilidade”, termo foucaultiano, que direciona o conceito de práticas de mobilidade para uma perspectiva de “[...] múltiplas inter-relações entre discursos, objetividades, práticas e subjetividades em torno de movimentos e mobilidades.” (MANDERSCHEID, 2014, p. 192, tradução nossa)¹⁰, isto é, vínculos e estruturação de poder que são estabelecidos entre discursos (conhecimento e significados simbólicos), objetividades (infraestrutura e tecnologias), subjetividades (moldadas pelo dispositivo), que por sua vez influenciam práticas de movimentos e mobilidades. Dessa maneira, supera-se o entendimento insuficiente da simples compreensão multidimensional do movimento, uma vez que a mobilidade como dispositivo constitui e molda as relações sociais e espaciais.

A autora adota domicílios – ao invés dos indivíduos – como unidades de análise, designados arranjos familiares nessa pesquisa sobre a mobilidade dos reassentados pelo Programa Vila Viva no Aglomerado da Serra, para considerar as relações sociais dentro das quais as decisões de mobilidade são tomadas, pois “[...] os padrões de mobilidade emergem através de relações sociais e espaciais e não podem ser suficientemente compreendidos como a função de decisões racionais tomadas por sujeitos autônomos.” (MANDERSCHEID, 2014, p. 193, tradução nossa)¹¹.

Além da mobilidade ser relacional, é um movimento que produz culturas (JENSEN, 2009). Assim como Sheller e Urry (2006), Jensen (2009) parte da superação da dicotomia das teorias sedentárias e nômades, encontrando uma saída no pensamento crítico da mobilidade, baseado na geografia relacional. O autor utiliza categorias elaboradas por David Grahame Shane, “armadura” e “enclave”. Enquanto os enclaves são unidades delimitadas, como um local fechado, podendo apresentar relativas aberturas segundo seu contexto, as armaduras são consideradas a espinha dorsal da rede, pois canaliza fluxos e liga nós, como canais de infraestrutura e espaços de trânsito.

¹⁰ [...] multiple interrelations between discourses, objectivities, practices and subjectivities around movement and mobilities.

¹¹ [...] patterns of mobility emerge through social and spatial relations and cannot be sufficiently understood as the function of rational decisions made by autonomous subjects.

Jensen (2009) questiona o entendimento da cidade como essencialmente composta por enclaves estáticos e as armaduras entendidas como não-lugares genéricos. O autor entende que fluxo e fixo são elementos interdependentes, ou melhor, o lugar é constituído pelo fluxo: os humanos, móveis, também precisam de locais fixos para se abrigarem, como as moradias. Com a afirmação “Nossas vidas não são apenas o que acontece em enclaves estáticos, mas também em todos os intermediários e circulação entre os lugares.” (JENSEN, 2009, p. 147, tradução nossa)¹², o autor valoriza os espaços de fluxo; considera-os locais de interação social e significado, de expressão cultural e performance, de maneira que tornam-se espaços de articulação política e da produção de identidade. Dessa forma, o enclave – moradia, por exemplo – não é o critério exclusivo da construção da identidade, pois o relacionamento fluido é facilitado pelas armaduras urbanas, consideradas locais políticos.

Para Jensen (2009), estar no movimento é uma condição da vida cotidiana contemporânea na cidade e considera, junto a outros autores já mencionados, que a mobilidade urbana vai além do transporte, pois deixa de ser meramente um meio de deslocamento para se tornar uma parte da vida. Diferentes formas de locomoção como caminhar, andar de ônibus, dirigir automóvel ou andar de bicicleta são formas distintas de vida urbana. Cada uma delas é caracterizada por seu ritmo, cuidado e interações sociais (PATTON, 2004, *apud* JENSEN, 2009). Dessa forma, a maneira como as pessoas se envolvem com o ambiente físico está conectada a processos de identificação. Para o autor, as viagens urbanas produzem e reproduzem a cidade e a identidade dos urbanos móveis no cotidiano, indo além da visão da mobilidade limitada no deslocamento entre os pontos A e B.

A “virada da mobilidade” traz um novo olhar para a pesquisa social. Entender a mobilidade como práticas relacionais e produtoras de sentido, significado e identidade dos urbanos móveis é uma forma de compreender como a vida social se organiza e se estrutura.

3.1.1 Acessibilidade e restrição às oportunidades presentes no espaço e no tempo

A organização da vida social que buscamos retratar insere-se no contexto da cidade, em específico, uma metrópole brasileira, marcada por segregações. Esta subseção

¹² Our lives are not just what happens in static enclaves, but also in all the intermediaries and circulation in between places.

reporta a cidade idealizada por Lefebvre (2011), em contraste com a distribuição das oportunidades de forma geográfica (FLORES, 2006), acessibilidade (GEURS e VAN WEE, 2004) e restrições (THRIFT, 1977) das possibilidades concretas, a despeito das políticas habitacionais e de desenvolvimento urbano que visam contemplar, ao menos na teoria, a inserção efetiva do sujeito no espaço urbano e sua possibilidade de realização humana e social na cidade.

Várias análises evocam Lefebvre (2011) e sua contribuição do “direito à cidade”, na sua proposta de construção de uma nova cidade, sobre novas bases. Para o autor, a cidade neo-capitalista não mais concentra pessoas e coisas, mas informações e conhecimentos no seu centro, sobrepondo decisão ao consumo e visando o poder. Sua proposta é retomar alguns elementos da cidade a partir de sua leitura histórica sobre o fenômeno, e alterar o presente.

Diferente da cidade de produção e circulação de capitais, na qual se vê pujante valor de troca, da mercadoria e do mercado, Lefebvre (2011) propõe restabelecer o valor de uso da cidade, isto é, os encontros e as trocas entre os habitantes. Para ele, trata-se de uma mudança de prática social cuja proposta é retomar o sentido da obra que a arte fornece, ou seja, a atividade participante, e apropriar-se do espaço e do tempo.

Assim, para o autor, o direito à cidade não se limita ao acesso à cidade, proposta encontrada no Programa Vila Viva, mas é o direito do habitante transformar a cidade, em especial a classe operária, apontando o fim das segregações. Deste modo, o habitat – a moradia reduzida à sua função – deve ser substituído pelo habitar, que é a vivência plena na cidade (LEFEBVRE, 2011), com a apropriação efetiva do espaço urbano e das possibilidades de realização que ela proporciona.

Apesar do “direito à cidade” (LEFEBVRE, 2011) a realidade das cidades é diferente. Flores (2006) faz uma reflexão das consequências da segregação residencial socioeconômica na cidade de Santiago do Chile, dos efeitos que a segregação residencial tem em resultados educacionais. Seu argumento é que o *espaço* importa, ou em outras palavras, tem influência sobre os resultados.

Para Flores (2006), o contexto espacial do bairro caracterizado por isolamento e empobrecimento, ou em outros termos, a experiência de segregação socioeconômica de um indivíduo, gera consequências na tomada de decisão e nos seus resultados. A abordagem da geografia de oportunidades (GALSTER e KILLEN, 1995, *apud* FLORES, 2006) relaciona os processos de tomada de decisão e o contexto geográfico no qual o indivíduo está inserido, em termos objetivos e subjetivos, contribuindo para essa pesquisa

que tem como característica a inserção de conjuntos habitacionais dispostos em diferentes espaços do Aglomerado da Serra, e, portanto, com diferentes oportunidades.

A geografia objetiva de oportunidades se refere aos dispositivos urbanos, entre eles sistemas sociais, mercados e instituições. O espaço influencia a distribuição objetiva da estrutura de oportunidades (FLORES, 2006), pressuposto considerado na teoria do desajuste espacial no mercado de trabalho, e posteriormente aplicado em outros âmbitos para entender as barreiras espaciais no acesso à saúde e à educação.

A geografia subjetiva das oportunidades perpassa pela informação, valores, normas e padrões de conduta do grupo, que varia entre os bairros. Os meios de comunicação de massa, mas em especial as redes sociais locais transmitem as informações de maneira a filtrá-las segundo seus valores e suas expectativas, assim como quem as recebe realiza seu próprio filtro, baseado na realidade de seu bairro, isto é, “[...] o tipo da informação conseguida por um indivíduo varia de acordo com sua posição no espaço.” (FLORES, 2006, p. 203), afetando sua percepção subjetiva na tomada de decisão quanto às oportunidades disponíveis. As redes sociais locais não só fornecem informações, mas também parâmetros para avalia-las, para que valores e normas sejam validados ou não.

A estrutura, qualidade e acesso a oportunidades – sistemas sociais, mercados e instituições – variam objetivamente entre uma área e outra. Ao mesmo tempo, os valores, aspirações, preferências e a percepção subjetiva sobre os resultados potenciais da tomada de decisões são influenciados pela rede local social e, por este motivo, também variam geograficamente. (FLORES, 2006, p. 201)

Como podemos ver, acessibilidade e restrições estão presentes no espaço, assim como no tempo. Geurs e van Wee (2004) contribuem com medidas de acessibilidade das estratégias de uso do solo e transporte e elencam os componentes necessários para a formação de bons indicadores. O termo “uso do solo” (*land-use* na língua inglesa) é melhor definido por Thrift (1977) como “alocação de tempo e a ocupação espacial”.

Os autores assumem a diversidade de definições e modos de operar o conceito de *acessibilidade*, que se refere à perspectiva de uma localização, enquanto *acesso* é a perspectiva de um indivíduo. A definição de acessibilidade assumida pelos autores é “[...] o alcance em que os sistemas de uso do solo e transporte permitem que (grupos de) indivíduos atinjam atividades ou destinos por meio de (combinação de) modo(s) de

transporte.” (GEURS e VAN WEE, 2004, p. 128, tradução nossa)¹³, com o foco no transporte de passageiro. Ou seja, a acessibilidade implica a maneira como os bens urbanos estão organizados e como as pessoas podem chegar a eles e isso nos é caro nessa pesquisa, uma vez que contribui na identificação do atendimento dos participantes do Programa Vila Viva quanto ao sentido ampliado de habitação – os bens urbanos.

Geurs e Van Wee (2004) entendem que para haver oportunidade de participação dos indivíduos em diferentes locais na sociedade a acessibilidade deve estar relacionada aos sistemas de uso do solo e transporte. Para tanto, as medidas de acessibilidade são indicadores de impacto do desenvolvimento de ambos os sistemas sobre o funcionamento da sociedade de forma geral. As perspectivas das medidas elencadas pelos autores são as seguintes: *medida baseada em infraestrutura* para análise do nível de serviço de infraestrutura de transporte; *medida baseada em localização* para verificar nível de acessibilidade para atividades distribuídas espacialmente; *medidas baseadas em pessoa* para medir acessibilidade no nível do indivíduo. Esta tem como base a *time-geography* (Thrift, 1977) e mede as limitações da liberdade de ação do indivíduo no ambiente, a qual abordaremos adiante. Por último, a *medida baseada na utilidade* analisa benefícios econômicos dos indivíduos proporcionados pelo acesso a atividades distribuídas no espaço.

Geurs e van Wee (2004), consideram quatro componentes para a acessibilidade. O ideal seria que as medidas de acessibilidade fossem constituídas por todos os seus elementos, mas isso não é factível. O primeiro é o componente de uso do solo, constituído pelas oportunidades fornecidas em cada destino (equipamentos, comércio, empregos, etc.), demandas pelas oportunidades nos locais de origem ou de habitação e o confronto entre a oferta e a demanda pelas oportunidades. O segundo componente é o de transporte e remete ao percurso traçado entre a origem e o destino do indivíduo, utilizando um modo de transporte específico, considerados tempo gasto, custo e esforço. O outro componente é o individual, reflete as necessidades (idade, renda, situação do domicílio), habilidades (condição física, modo de viagem disponível) e oportunidades (renda, orçamento de viagem, grau de educação) dos indivíduos. Esses elementos geram influências tanto no nível de acesso do indivíduo aos modos de transporte, quanto às oportunidades distribuídas no espaço. Por fim o componente temporal, composto pelas restrições

¹³ [...] the extent to which land-use and transport systems enable (groups of) individuals to reach activities or destinations by means of a (combination of) transport mode(s).

temporais dos indivíduos, ou seja, a disponibilidade das oportunidades e dos indivíduos em participar de atividades, aspecto também desenvolvido por Thrift (1977).

Thrift (1977) complementa a abordagem de Geurs e van Wee (2004) ao falar das restrições que incidem na experiência dos indivíduos no que se refere ao tempo e ao espaço. O autor debate a *time-geography* de Torsten Hagerstrand e para ele, “A estrutura *time-geographic* examina a coordenação das possibilidades de ação dos indivíduos no tempo e no espaço com objetos e organizações existentes no tempo e no espaço.” (THRIFT, 1977, p. 4, tradução nossa)¹⁴, com ênfase na macroescala. Tempo e espaço são considerados recursos inseparáveis, uma vez que o movimento entre dois pontos no espaço leva um tempo para ser percorrido. Essa questão física orienta a análise *time-geography* que impõe restrições ao desenvolvimento da sociedade pois os recursos tempo e espaço atuam com restrições sobre os indivíduos, configurando suas experiências, como por exemplo nas experiências de remoção e reassentamento, quando não se oferece tempo suficiente para as famílias optarem pela forma de compensação da remoção e acabam perdendo oportunidades em áreas de reassentamento que consideram privilegiadas em termos de bens urbanos.

Thrift (1977) salienta a perspectiva da *time-geography* e a difere da abordagem anterior, a *space-time budget*, cujo enfoque se dá na escolha dos indivíduos, que acabam refletindo valores. Thrift (1977) ressalta que as atividades da vida cotidiana nem sempre são resultados de escolhas e por isso a importância da incidência das restrições, como veremos nas estratégias de mobilidade analisadas por Jirón (2010) e Oviedo e Titheridge (2015), assim como nos entrevistados do Aglomerado da Serra.

Segundo Thrift (1977), para que os seres humanos alcancem seus objetivos eles devem ter projetos, desempenhados por meio de tarefas. Os projetos envolvem pessoas, tempo, espaço, mas também podem envolver materiais, animais e plantas; no entanto, podem não ser concluídos devido às restrições que ocorrem em diferentes níveis, produzindo hierarquias de acessibilidade. A primeira delas é a restrição de capacidade, que limita as atividades dos indivíduos devido à sua composição biológica, como por exemplo a necessidade de dormir, ou a capacidade das ferramentas que pode comandar. A restrição de coerência é a necessidade de coincidir no tempo e no espaço, indivíduos, ferramentas e materiais, como nos casos de trabalho e as restrições de autoridade se

¹⁴ The time-geographic framework examines the co-ordination of individuals' possibilities of action in time and space with existing objects and organizations in time and space.

referem a limites e controle de acesso. Dessa forma, ressalta-se ao invés do comportamento observável dos sujeitos, as restrições que delimitam esse comportamento.

A chegada a destinos por algum modo de transporte, a realização de tarefas, o desenvolvimento da sociedade de forma geral são alcançados a partir do cumprimento de alguns aspectos em termos de infraestrutura de transportes, distribuição objetiva de oportunidades, aspectos físicos dos sujeitos e disponibilidade de tempo, realçando a acessibilidade como um componente importante da mobilidade. No entanto, as restrições de tempo e espaço produzem hierarquias de acessibilidade, de forma que as atividades da vida cotidiana nem sempre são resultados de escolhas. Esses elementos refletem na tomada de decisão e estratégias de mobilidade diária, abordadas na próxima seção.

3.1.2 Estratégias e experiências de mobilidade e a exclusão social

As estratégias de mobilidade variam, a depender dos contextos nos quais os sujeitos se inserem, ampliando práticas ou tornando-as confinadas. Mesmo contextos considerados comumente periféricos podem ser considerados bons e provisórios e mover-se para eles é uma opção de melhoria de vida. Oviedo e Titheridge (2015), Jirón (2010) e Souza (2018) trazem diferentes experiências, que aprofundam, mas também tentam superar desigualdades.

Oviedo e Titheridge (2015) retratam o precário acesso à cidade e as segregações em Altos de Cazucá, uma periferia de Soacha, próximo à Bogotá, típico local da pobreza no Sul Global. Os autores fazem uma relação entre escassos recursos econômicos, segregação e escassa oferta de transporte para analisar as estratégias de viagens nesse contexto, assim como as percepções e prioridades adotadas por esses grupos sociais, uma vez que a privação e a vulnerabilidade distanciam grupos sociais do acesso à cidade e suas oportunidades, agravando desigualdades sociais e exclusão.

Os autores ressaltam que as percepções dos indivíduos quanto a questões geográficas, econômicas e físicas são influenciadas de acordo com o papel desempenhado pelo indivíduo, tanto dentro do seu núcleo familiar quanto na comunidade, segundo relações de poder, como o desequilíbrio de gênero quanto à finalidade da viagem e sua capacidade em realiza-la redundando em maior mobilidade entre aqueles responsáveis pelas famílias e mulheres com mais chances de serem indivíduos quase-imóveis (OVIEDO e TITHERIDGE, 2015).

As dimensões analisadas, as quais relacionam exclusão social e transportes, refletem componentes considerados na acessibilidade em Geurs e Van Wee (2004), mas também nas restrições de tempo e espaço elaboradas por Thrift (1977). Exclusão geográfica, econômica, das instalações urbanas, física (do próprio indivíduo), baseada no medo, espacial e de tempo são retratadas como, por exemplo, a exclusão econômica: os baixos salários auferidos pelos trabalhos precários acarretam mobilidades definidas para o trabalho, para economia nas viagens e otimização da mobilidade no seu desempenho. O medo é outro orientador da vida dos sujeitos e interfere na dinâmica de viagens. O aprisionamento dos moradores em suas casas devido ao medo faz com que saiam somente quando necessário, fato agravado àqueles que realizam poucas viagens para fora da área estudada e acabam sendo excluídos socialmente de interações com pessoas de fora. Outras implicações são viagens mais curtas entre idosos e cadeirantes devido à dificuldade física, particularmente restritas aos serviços religiosos, médicos e compra de mantimentos. A quase imobilidade também é verificada entre mulheres que não trabalham fora de casa, ocupando seu tempo com tarefas domésticas. A possibilidade de sair de casa é baixa quando o fator medo é adicionado, diminuindo o tempo disponível para viagens e como consequência a busca das mulheres por outras oportunidades. A exclusão de algumas mulheres devido ao confinamento domiciliar para o cuidado do lar e dos filhos também foi encontrado em Jirón (2010), além do confinamento entre os mais velhos.

A caminhada e o transporte público, formal ou informal, este conhecido como *carritos*, são as principais formas de mobilidade encontradas por Oviedo e Titheridge (2015). Este serviço informal traz benefícios aos moradores. Como seus operadores são pessoas conhecidas, há a possibilidade de negociação, flexibilizando valores, horários e serviços adicionais, aumentando o acesso dos usuários. Além dos *carritos*, outra forma de superação das barreiras vivenciadas pelos moradores de Altos de Cazucá são as iniciativas comunitárias de grupos de vigilância – grupos de moradores que caminham juntos até pegarem ônibus ou *carrito*. No entanto, esse mecanismo exige maior tempo e dinheiro, pois o uso do modo motorizado é adotado em detrimento da caminhada e a adesão aos grupos determina horários especificados previamente. Mesmo assim, os mecanismos informais contribuem para maior acesso a oportunidades, serviços e interações, ou seja, no aumento do acesso à cidade e superação da exclusão social.

Jirón (2010) compartilha a ideia que a mobilidade diária é uma dimensão relevante para a exclusão social, visto que a mobilidade, ou a falta dela, pode tornar as pessoas desconectadas e confinadas. A autora também contribui com experiências de mobilidade

diárias, mas com ênfase nas consequências da produção do espaço. A experiência urbana, local de encontros e da interação, tem proporcionado efeito confinante ou efeito túnel (JIRÓN, 2010) em virtude da maior mobilidade – maiores distâncias percorridas e mais tempo gasto em viagens diárias monótonas e difíceis – de maneira que as pessoas “pulam” ou ignoram a cidade. No entanto, a mobilidade diária também é passível de expandir lugares, possibilitando o acesso a novos lugares, atividades e relações na cidade.

A produção do espaço pode ocorrer nos espaços que Jirón (2010) chama de móveis ou nos espaços transitórios, os quais são lugares de socialização, negociação e transformação, haja vista que “[...] a mobilidade implica dar sentido à prática de mover-se de um lugar para outro e sugere a possibilidade de lugares serem apropriados e transformados durante esta prática [...]” (JIRÓN, 2010, p. 67, tradução nossa)¹⁵. Os espaços móveis são carro, ônibus, trem, bicicleta, nos quais as pessoas significam enquanto viajam neles. Já nos espaços transitórios como mercado, rua, praça, shopping, aeroporto, entre outros, as pessoas significam enquanto se deslocam através deles, semelhante ao que Jensen (2014) chama de armaduras. Para a autora, esses lugares não são permanentes, mas mudam no tempo e no espaço, onde ocorrem relações e negociação sutil do posicionamento de fronteiras que podem confinar ou alargar lugares.

Assim, confinamento ou alargamento dos espaços de mobilidade são consequências geradas a depender do tipo de interação e negociação que ocorre durante as mobilidades. O confinamento está associado às limitações encontradas pelos indivíduos para significar espaços durante seu deslocamento. Pode ocorrer quando as mulheres ou pessoas idosas deixam de sair de suas casas pelas dificuldades encontradas não somente dentro do transporte público, ônibus especialmente, mas em todas as atividades que conformam a mobilidade, desde a saída da moradia até o destino final. A escolha de horários para circular, objetos a carregar, local do ônibus para se sentar transformam o espaço móvel, confinando-o. Exemplos extremos são a não saída de casa, por esses e outros motivos, como a dificuldade de viajar com crianças. O processo de alargamento é o seu oposto: trata-se da possibilidade de criação, dar significado e acessar lugares por meio da mobilidade ou enquanto se movem. O compartilhamento de carros para caronas entre pessoas com recursos ou a caminhada em bairros conhecidos junto aos amigos, além da utilização de telefones celulares e internet proporcionam o alargamento do espaço móvel.

¹⁵ [...] mobility implies giving meaning to the practice of moving from one place to another and suggests the possibility of places being appropriated and transformed during this practice [...].

Jirón (2010) entende que indivíduos com escassos recursos econômicos, como o caso dos reassentados no Aglomerado da Serra, encontram-se em níveis de exclusão sob a ótica da mobilidade, quais sejam, fixação espacial em áreas vulneráveis e possibilidades limitadas de acesso urbano e desigualdade, como o caso estudado em Altos de Cazucá. A separação de grupos sociais por aspectos econômicos, sociais, espaciais implica diferentes modos, tempos, rotas e destinos das práticas de mobilidade, que por sua vez produzem sobreposições ao invés de encontros, como circuitos paralelos na cidade para os diferentes grupos. Há estratégias que as pessoas desenvolvem para o encontro e há aquelas que evitam o outro e o efeito túnel (JIRÓN, 2010) é uma consequência de relações socioespaciais desiguais, que refletem nas práticas de mobilidade e na restrição a lugares específicos.

As práticas de mobilidade diárias diferem segundo diversos aspectos, com uma forte tendência à segmentação entre perfis de renda, gênero e idade, confinando as pessoas e evitando os encontros e as trocas, essência da cidade. No entanto há tentativas de superação e ampliação dos espaços móveis, tanto no compartilhamento de modos motorizados particulares de transporte, por meios virtuais ou mesmo na utilização de serviços de transporte informais os quais aumentam as possibilidades de acesso à cidade e suas oportunidades.

A busca por oportunidades também é encontrada em Souza (2018), que tem um outro olhar sobre lugares comumente considerados periféricos e segregados socioespacialmente. Para a autora, tais espaços retratam antes a expansão urbana enquanto prática de viver (SOUZA, 2018) o cotidiano de seus moradores que buscam uma vida e uma morada melhores. Seu enfoque recai sobre as práticas de movimento de sujeitos no espaço social e físico, em especial a mobilidade das mulheres, como um aspecto da vida social.

O estudo antropológico das vidas móveis prioriza bairros da RMBH, lugar de fronteiras urbanas e, portanto, de conexões entre espaços, atividades, grupos sociais, interações. O entusiasmo e a satisfação nas histórias, segundo a autora, proporcionam a direção analítica positiva das fronteiras urbanas em detrimento das abordagens duais sobre segregação socioespacial, pois as ditas periferias não são vistas pelos agentes da mobilidade como espaços de carência e exclusão.

A relação entre os dois bairros de expansão urbana recente ocorre por meio de mobilidades diárias dos sujeitos; são bairros próximos, porém diferentes quanto às condições urbanas e sociais. Um dos bairros se tornou um polo regional e provoca tanto

a atração diária de pessoas pela oferta de oportunidades, quanto seu contrário. A migração para o outro bairro com mais espaços vazios, para a compra de lotes, invasão de terrenos e construção de casa, significa a busca pela segurança, aventurando-se na abertura de novas fronteiras urbanas, e se colocando em movimento, sem a perda de vínculos com o local anterior. Esse é o contexto em que Souza (2018) analisa os movimentos mais longos de migração e as viagens rotineiras das mulheres, para fins de trabalho e cuidado com os filhos e com a casa, com extensão às famílias e outras redes sociais locais.

Os motivos de deslocamentos são trabalho, estudo, comércio, assim como redes familiares, mas o emprego é ressaltado e nesse sentido, as mulheres e também os homens estão expostos aos desafios diários da mobilidade. Souza (2018) observa que o capital de mobilidade – motilidade – é transformado por mudanças que perpassam os arranjos domésticos, a própria estrutura de transporte local, ou mesmo situações outras como de desemprego; nessa há uma diminuição de viagens por modos motorizados e de viagens mais longas. Apesar da diminuição, não é percebido o confinamento das pessoas, mas o seu movimento diário para o funcionamento da vida.

A literatura trazida nesse capítulo joga luz sobre o processo de remoção e reassentamento vivenciado pelas famílias no Programa Vila Viva quanto a três níveis de deslocamento. O primeiro deles, em escala maior, trata do próprio processo provocado pelo Programa, de transferência das famílias de uma moradia para outra, dentro do mesmo espaço do Aglomerado da Serra; o segundo nível de deslocamento é denominado por nós como mobilidade e acessibilidade urbana e se refere à inserção urbana dos reassentados, a partir do novo local de moradia – o apartamento em conjunto habitacional – uma vez que as áreas de destino dos conjuntos são dispersas no território da “Serra” e, portanto, encontramos variação das oportunidades objetivas em cada uma das áreas. O terceiro nível de deslocamento é o que chamamos de mobilidade e acessibilidade no bairro/vila; são as mobilidades cotidianas das famílias pesquisadas, ou seja, suas dinâmicas de deslocamentos para a realização das tarefas do cotidiano, em comparação com as práticas anteriores ao reassentamento. Esses três níveis de escala de mobilidade implicam toda uma transformação na vida das famílias, uma vez que não transforma somente a casa em si e sua estrutura, mas a estrutura da família, sua rede social local, suas referências, e aqui ressaltamos a transformação das dinâmicas de mobilidade que serão analisadas no capítulo de resultados.

3.2 Considerações metodológicas

Este capítulo revela todo o percurso percorrido para a realização desse estudo. Começamos pelo desafio de se inserir em um campo de pesquisa reconhecido na cidade de Belo Horizonte, o Aglomerado da Serra, somado à minha experiência profissional anterior e as estratégias necessárias para a entrada nesse campo. Os instrumentos para a coleta das informações e suas dimensões de análise contemplam outra seção. Os critérios espacial e de arranjos familiares, fundamentais para a estruturação da pesquisa, são apresentados, assim como os sujeitos com os quais conversamos, possibilitando uma maior visualização da diversidade dos arranjos familiares e suas trajetórias. Por fim, trazemos as metodologias que irão estruturar a análise no próximo capítulo.

3.2.1 A entrada no campo e a diversidade dos *porteros*

O campo selecionado para o desenvolvimento dessa pesquisa, o Aglomerado da Serra, é constituído por uma comunidade objeto de estudo de outras pesquisas a partir de enfoques diversificados para além do Programa Vila Viva, como gravidez na adolescência, criminalidade, formação da identidade e laços comunitários, entre outras abordagens relevantes. Assim, entrar nesse campo tão (re)visitado tornou-se um desafio mesmo para mim, que já havia trabalhado nesse espaço.

Uma parte da minha experiência profissional ocorreu junto à avaliação *ex-ante*¹⁶ e *ex-post*¹⁷ da implementação do Programa Vila Viva no Aglomerado da Serra em sua segunda etapa, entre os anos 2012 e 2015. Foi uma experiência por meio de uma empresa terceirizada pela Urbel, órgão executor responsável pela implementação da política municipal de habitação popular. O trabalho não era desempenhado diretamente em campo, embora eu tenha ido em algumas incursões de reconhecimento da área e aplicação de questionários, assim como a realização de entrevistas qualitativas com moradores que participaram do Programa, de forma que o Aglomerado da Serra não se apresentava como uma realidade estranha, embora deva ser ressaltado que todas as famílias e áreas de reassentamento que participaram dessa pesquisa eram novas para mim.

¹⁶ Estudo diagnóstico das condições de vida da população local no momento anterior à implementação do conjunto de obras do Programa Vila Viva.

¹⁷ Estudo que permite verificar a eficácia e os resultados da implementação do Programa Vila Viva.

A opção de entrada no campo não privilegiou, *a priori*, a via institucional pela Urbel, no intuito de evitar essa conexão junto aos entrevistados, para que eles reconhecessem o viés acadêmico da pesquisa. Os primeiros contatos estabelecidos de maneira informal ocorreram por meio de outra via institucional, o CRAS Vila Fátima e CRAS Marçola, espaços que, embora tenham facilitado o contato com muitos moradores locais, não se mostraram eficazes uma vez que poucos aderiram à pesquisa, fazendo com que fosse necessária a adoção de outras estratégias de entrada no campo. Para Ruano (2007), o acesso ao campo é eixo central na geração das informações que buscamos e os facilitares ou goleiros (*porteros*, na língua espanhola) nos permitem esse acesso. Além do mais, os facilitadores nos auxiliam no processo de seleção dos participantes nas entrevistas para a pesquisa.

As outras estratégias adotadas foram os contatos por meio de lideranças religiosas católicas do Aglomerado, que possibilitaram grande parte das entrevistas realizadas, e a própria Urbel, através de uma técnica social que acompanhou a implementação do Programa Vila Viva na Serra. Embora o tempo de moradia dos entrevistados nos apartamentos seja um período mais longo – entre 6 anos a 12 anos –, para estas entrevistas foi enfatizada a separação entre o trabalho da técnica social e a realização da pesquisa acadêmica.

Os dois CRAS, as lideranças religiosas e o contato via Urbel proporcionaram entrevistas com 11 famílias; as outras 4 realizadas ocorreram com vizinhos indicados pelos entrevistados, sempre atendendo a critérios qualitativos que serão abordados adiante. Foram 15 famílias entrevistadas e como em algumas delas mais de um membro participou desse processo de interação social – a entrevista – um total de 21 pessoas foram entrevistadas.

Diversificar as pessoas que abrem as portas para a entrada no campo foi uma das preocupações como critério das entrevistas, pois o objetivo era compreender as diferentes situações de mobilidade associadas à localização das pessoas nos conjuntos habitacionais. Apesar da relativa proximidade entre os conjuntos, as dinâmicas de acessibilidade e mobilidade são diferentes, tanto no que se refere às espacialidades dos conjuntos, pois estas áreas não são homogêneas, quanto ao componente do indivíduo, a partir de elementos como necessidades, capacidades e habilidades das famílias (GEURS e VAN WEE, 2004). Por isso a importância de considerar as várias espacialidades do Aglomerado e entendê-lo em sua diversidade.

Em paralelo, por se tratar de pesquisa com fonte primária de dados com indivíduos, foi necessária a sua aprovação pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), para assegurar o bem-estar dos participantes. O processo contou com a avaliação do projeto da pesquisa, do Parecer Consubstanciado e do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido. Este último foi entregue e assinado pelos entrevistados (ver Anexo A).

3.2.2 Os instrumentos para a realização das entrevistas

Um extenso roteiro foi elaborado para orientar a conversa proposta com as famílias reassentadas, dividido nas seguintes dimensões: *Arranjos familiares*, *Condições do reassentamento como primeiro deslocamento*, *Inserção urbana do conjunto habitacional*, *Condições de acesso à habitação*, *Atividades que demandam mobilidade*, *Significados do local de destino*, como pode ser verificado no Anexo B.

A dimensão *Arranjos familiares* levanta quais os membros da família entrevistada moram no apartamento em termos de dados sociodemográficos, além do local de origem no momento da remoção pelo Programa Vila Viva. A dimensão *Condições do reassentamento como primeiro deslocamento* são questões que tratam do tempo de moradia no apartamento, o motivo da remoção da moradia anterior, se vivenciaram a experiência da moradia alugada enquanto aguardavam o reassentamento definitivo no apartamento, o motivo da opção pelo apartamento e da área de reassentamento. As questões relativas à inserção urbana atual – serviços, comércio, equipamentos – comparando-a à inserção anterior, os equipamentos implementados pelo Vila Viva e as viagens para fora do Aglomerado da Serra são levantadas na dimensão *Inserção urbana do conjunto habitacional*. Para ir além dos estudos de mobilidade que ressaltam os trajetos casa-trabalho e casa-escola, esse estudo reconhece a importância de outros trajetos percorridos pelos indivíduos, de maneira a abarcar outras esferas da vida como os percursos de compras, de cuidados com a saúde e de lazer. Assim, na dimensão *Condições de acesso à habitação*, se pergunta como os indivíduos realizam diversas tarefas do seu cotidiano e como realizavam quando estavam na área de origem, antes do reassentamento: chegar em casa, chegar ao ponto de ônibus, descartar o lixo doméstico, fazer compras, ir à escola, ir ao trabalho, ao centro de saúde, à igreja, a atividades de lazer e atividades físicas. Na dimensão *Atividades que demandam mobilidade*, além da solicitação da elaboração de figuras (ou cartas) que representam as mobilidades dos

entrevistados e de diários espaço-tempo (SHELLER e URRY, 2006), queremos saber o que ficou perto e o que ficou longe da atual moradia, se deixaram de realizar alguma atividade ou se começaram a desempenhar outras após o reassentamento. Por fim, a dimensão *Significados do local de destino* se interessa pelo o que gostam ou não gostam do apartamento e se pretendem nele permanecer. Todas as dimensões são compostas por perguntas abertas, além da elaboração da representação espacial das práticas de mobilidade e dos diários espaço-tempo na dimensão acima mencionada, proporcionando uma triangulação dos métodos para apreender as mobilidades na menor escala dos sujeitos.

Bomfim (2010) elabora um instrumento de coleta de dados, os Mapas Afetivos, para a apreensão dos afetos, com o objetivo de avaliar a afetividade de habitantes de Barcelona e São Paulo quanto a essas cidades, ou conhecer essas cidades pelos sentimentos dos seus habitantes. Para a autora, a perspectiva do afeto do indivíduo agrega a percepção e o conhecimento sobre a cidade. O método da cartografia, inserida na discussão da pesquisa qualitativa, tem sido recentemente utilizado no país no estudo de processos e produção de subjetividade (SOUZA e FRANCISCO, 2016). A habilidade de elaborar mapas, cartas ou outras formas de representar ou expressar fenômenos – cartografia – para estes autores

se opõe à política cognitiva cartesiana-positivista propondo outras linhas e outros modos de tecer compreensões acerca dos homens e do mundo, mapeando paisagens, mergulhando na geografia dos afetos, dos movimentos e das intensidades (SOUZA e FRANCISCO, 2016, p. 813).

Aqui não adotamos o método de Bomfim, mas alguns itens de composição do instrumento foram considerados para a elaboração das representações das mobilidades dos entrevistados. Primeiramente o *desenho*, que foi descrito e interpretado pelo próprio entrevistado; os *caminhos percorridos* para visualizar os trajetos de um dia de rotina e de um dia não regular; e os *sentimentos* das pessoas quanto aos percursos traçados, que seriam expressados por meio de cores nos desenhos e posteriormente justificado.

Foi solicitada a reconstrução de percursos de um dia de rotina e de um dia não regular do sujeito por meio de figuras/cartas e os diários espaço-tempo complementaram com a identificação dos motivos dos trajetos (o que fazem), os modos, as companhias e a duração dos percursos. “Tal diário permite aos pesquisadores traçar como o domicílio, e de fato os diferentes membros da família, se move através do espaço-tempo e realizam atividades frequentemente em movimento.” (SHELLER e URRY, 2006, p. 218, tradução

nossa)¹⁸. Além da oferta de lápis de cor para que refletisse o sentimento do sujeito em realizar aquele trajeto, outra orientação solicitada era que o desenho demonstrasse a dificuldade ou facilidade na realização dos trajetos.

A elaboração dos desenhos, em especial, se revelou uma tarefa difícil. Somente 14 indivíduos entrevistados aceitaram elaborá-los. Alguns fizeram ambas representações solicitadas, outros somente uma, houve quem começou e interrompeu, outros se negaram. Alguns não poderiam fazê-lo pois são pessoas com alta mobilidade, cujos trajetos extrapolam os limites do município de Belo Horizonte; outros não conseguem desenhar. Foi aí que eu percebi a abstração necessária para a realização da atividade. Em várias entrevistas houve o pedido para que eu desenhasse os seus trajetos, dizendo “Ah, eu não sei fazer isso não”. Para essas pessoas, somente o diário espaço-tempo foi preenchido. Um outro aspecto que dificultou a elaboração dos dois instrumentos, representação e diário espaço-tempo, foi a ausência de rotina por parte de alguns moradores.

3.2.3 A construção da amostra qualitativa para a seleção dos participantes da pesquisa

O critério inicial na busca dos entrevistados foi a *área de localização do conjunto habitacional*, ou *área de destino*. O intuito era identificar a localização dos conjuntos em termos de oferta de facilidades, isto é, se o espaço é composto de equipamentos urbanos público ou privado, comércio, pontos de ônibus, serviços religiosos, projetos sociais e se são localizados próximo aos bairros formais – aqueles regularizados pela administração pública. A hipótese era que diferentes inserções dos conjuntos influenciam nas práticas de mobilidade dos participantes do Programa quanto a atividades cotidianas, na tentativa de identificar as diferentes situações de mobilidade associadas à localização das pessoas nos conjuntos habitacionais, a partir do novo espaço criado pela intervenção pública, objetivo principal da pesquisa.

Realizamos uma análise espacial de todos os conjuntos habitacionais do Aglomerado da Serra construídos pelo Programa Vila Viva, na tentativa de identificar quais eram os diferenciais entre eles pois, como já mencionado, as 16 áreas nas quais se encontram não são homogêneas. Para tanto, criamos o Indicador Inserção Urbana para a realização de um ranking entre as áreas. Solicitamos à Urbel arquivos em formato *shape*

¹⁸ Such a diary enables researchers to plot how the household, and indeed different household members, move through time-space and perform activities often on the move.

com a localização e outros dados dos conjuntos para o manuseio tanto no Google Earth Pro, quanto no *software* Quantum GIS 2.18¹⁹. Por meio do Google Street View foi possível percorrer as ruas do em torno de quase todos eles. Mapeamos as facilidades tanto do setor público quanto do privado e dos serviços religiosos em um raio de 100 metros de distância da área de cada conjunto, por meio da função *buffer* do Quantum GIS 2.18.

Foram contabilizados de forma geral: pontos de ônibus, independente do número de linhas que utilizam a parada; 3 UMEIS²⁰, 2 escolas infantis particulares, 2 escolas municipais; 1 centro de saúde; 2 equipamentos de assistência social; 2 outros equipamentos públicos (CREAR²¹ e URPV²²); 2 projetos sociais; 1 ateliê de arte. As áreas de lazer ou verdes incluíram campos de futebol, “Pista da Serra”, praças, playgrounds, Parque da Baleia²³, Parque das Mangabeiras, quadra, academias a céu aberto, parque ecológico.

Os comércios e serviços encontrados mostram a variedade presente no Aglomerado e em torno: sacolão, lanchonete, farmácia, loja de roupa, bar, mercearia, padaria, salão de beleza, oficina mecânica, locadoras de vans, chaveiro, borracharia e lava-jato, conserto de roupas, reformadora de estofados, restaurante, carroto, comércio de acessório para carros, barbearia, sorveteria, copiadora/gráfica, marcenaria, bazar, distribuidora de bebidas, locadora de vídeo e DVD, estúdio fotográfico, loja de material de construção, loja de artigo de festa, depósito, açougue, conserto de eletrodomésticos, sapateiro, papelaria, lotérica, *pet shop*, escritório de advocacia e outros serviços e comércios não especificados.

Os centros de fé encontrados contam com inúmeras igrejas/comunidades evangélicas, algumas igrejas/obras sociais católicas e um centro espírita.

Para os equipamentos públicos demos um peso maior (1,50) em detrimento dos equipamentos privados (1,00) e dos serviços religiosos (1,00). O indicador com pior inserção urbana tem o valor 15, o de melhor inserção urbana tem o valor 39,5. O resultado da subtração desses valores dividimos por três, criando três níveis de inserção urbana para a realização de comparações. Os valores finais foram classificados nos três níveis de

¹⁹O QGIS é um Sistema de Informação Geográfica (SIG) de Código Aberto.

²⁰ Unidade Municipal de Ensino Infantil, atualmente denominada EMEI (Escola Municipal de Educação Infantil).

²¹ Centro de Referência em Área de Risco.

²² Unidade de Recebimento de Pequenos Volumes.

²³ Parque Florestal Estadual da Baleia, área de conservação ambiental. A reserva faz divisa com o Parque Municipal das Mangabeiras.

Inserção Urbana: Baixa, Média e Alta, separados na Tabela 1 pelas cores laranja, amarelo e azul, respectivamente.

Os conjuntos ou áreas de reassentamento denominados pela Urbel como Mem de Sá, Americana, Capivari 1 e 2, CREAM, Cedro, são os de pior inserção urbana. Os conjuntos Argemiro Resende Costa, Rua da Água, União, Canário, São João, Bela Vista/Morada Nova e Savassinha foram considerados de média inserção urbana. Os conjuntos Trevo/Bandonion, Rua F, Coronel Jorge Dário e Cardoso se enquadram no indicador de melhor inserção urbana. Nos três graus de inserção urbana encontram-se diferentes anos de construção dos conjuntos habitacionais, variação na quantidade de blocos de apartamentos entre as áreas de reassentamento, e variação da localização dos conjuntos em termos de bairro/vila. A tabela abaixo mostra o levantamento realizado na construção do indicador.

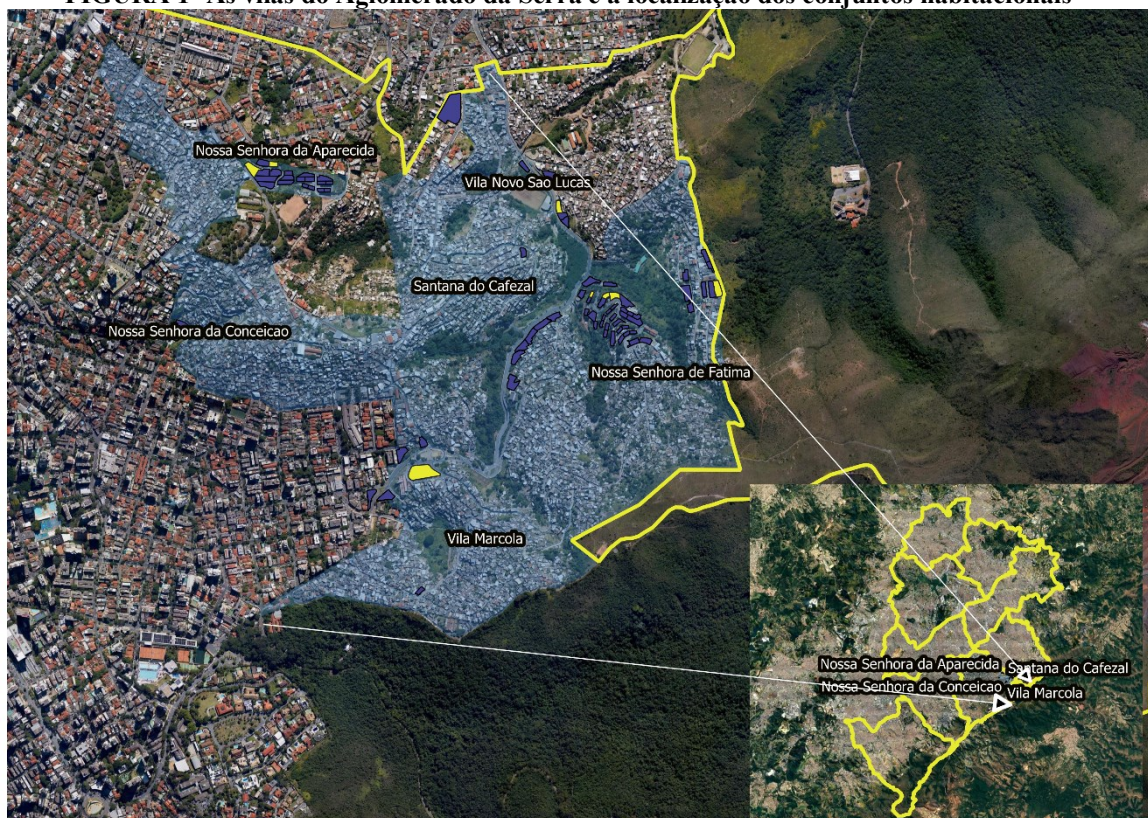
TABELA 1- CONJUNTOS HABITACIONAIS DO PROGRAMA VILA VIVA NO AGLOMERADO DA SERRA E INDICADOR INSERÇÃO URBANA

Nome conjunto	Mem de Sá	Americana	Capivari 1 e 2	Crear	Cedro	Arge. Resende Costa	Rua da Água	União	Canário	São João	Bela Vista/ Morada Nova	Savassinha	Trevo/ Bandonion	Rua F	Jorge Dario	Cardoso
Ano entrega	2007	2007	2010	2009	2009	2010	2009	2013	2009	2008	2007	2009	2009	2014	2010	2009
Nº unid.	32	16	16	72	32	64	8	32	16	296	16	16	48	80	112	72
Próx. Bairro formal	Não	Não	Sim	Não	Não	Sim	Não	Sim	Sim	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não
Ponto ônibus	3	3	2	3	3	6	5	2	1	5	2	1	2	3	3	4
Comércios/ serviços	0	5	13	9	9	10	14	15	14	12	17	19	21	16	16	27
Pç/parque/ campo	4	2	0	1	1	0	1	3	3	2	3	3	3	3	3	2
Igreja/ Obra social	4	2	3	5	5	5	1	4	4	3	1	3	1	6	6	2
Escola	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1	1	2	1	2	2	1
Projeto social	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
Equip. assistência social	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Equip. saúde	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ateliê de arte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Outro equipamento público	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Total público	9	9	4,5	9	9	9	9	7,5	9	13,5	9	6	9	12	12	10,5
Total privado	2	7	14	9	9	10	14	15	15	12	19	21	22	17	17	27
Total serv. religiosos	4	2	3	5	5	5	1	4	4	3	1	3	1	5	5	2
Indicador Inserção Urbana	15	18	21,5	23	23	24	24	26,5	28	28,5	29	30	32	34	34	39,5

Fonte: própria autora

Para contemplar minimamente a diversidade das áreas de reassentamento e as diferentes situações de mobilidade associadas à sua localização, compreendendo que a organização do espaço urbano implica os usos urbanos e, portanto, a possibilidade que as pessoas têm de acessibilidade aos bens, serviços e equipamentos, selecionamos para a pesquisa dois conjuntos de baixa inserção urbana, *Mem de Sá* e *CREAR*, o conjunto *São João* no nível médio de inserção e *Trevo/Bandonion* e *Coronel Jorge Dário* no melhor nível de inserção urbana. A Figura 1 apresenta os conjuntos espalhados no território do Aglomerado na cor azul escuro. Os conjuntos em amarelo são os que entraram na amostra qualitativa da pesquisa.

FIGURA 1- As vilas do Aglomerado da Serra e a localização dos conjuntos habitacionais



Fonte: própria autora

Dos conjuntos selecionados de baixa inserção, o *Mem de Sá*, na divisão com a Vila Novo São Lucas, foi entregue em 2007 e não está localizado próximo ao bairro formal. Encontramos próximo a ele três pontos de ônibus, três igrejas evangélicas e uma católica, quatro áreas de lazer e um projeto social. O conjunto *CREAR*, na Vila Nossa Senhora de Fátima, foi entregue em 2009 e também não está próximo ao bairro formal.

Entre as suas facilidades se encontram três pontos de ônibus, um centro de saúde, cinco igrejas evangélicas, nove comércios, o CREAM e a Mata da Baleia.

O conjunto selecionado considerado como de média inserção urbana, *São João*, foi entregue em 2008 e é outro que se encontra completamente dentro do Aglomerado, também na Vila Nossa Senhora de Fátima. Ele é circundado por um CRAS, cinco pontos de ônibus, uma UMEI, três igrejas evangélicas, um parque ecológico e uma quadra, nove comércios e três estabelecimentos de prestação de serviços.

Entre os conjuntos selecionados de melhor inserção urbana o *Trevo/Bandonion* foi concluído em 2009, na Vila Marçola, e também está inserido no Aglomerado e não faz divisa com bairros. Ao seu redor, encontramos 16 estabelecimentos comerciais, cinco ofertas de serviços, uma oficina de arte, três locais de lazer ou de prática de esportes, uma igreja evangélica, uma UMEI, dois pontos de ônibus. O conjunto *Coronel Jorge Dário* foi entregue em 2010 e é o único entre os analisados que se encontra próximo ao bairro formal, na Vila Nossa Senhora da Aparecida²⁴. São três campos de futebol, são 10 comércios, seis estabelecimentos de prestação de serviços, três pontos de ônibus, duas obra social/igreja católica, quatro igrejas evangélicas, uma escola municipal e uma UMEI.

Além do critério espacial – *área de localização do conjunto habitacional* ou *área de destino* – outro critério também foi considerado na seleção dos entrevistados. A *composição familiar* nos foi cara, para entender a relação com os novos espaços de moradia – após mais de seis anos de reassentamento – no que se refere às experiências de mobilidade. O pressuposto era que os percursos dos indivíduos são diferentes quando há dependentes na família, pois a mobilidade é uma experiência relacional; como indica Manderscheid (2014) “[...] os padrões de mobilidade emergem através de relações sociais e espaciais e não podem ser suficientemente compreendidos como a função de decisões racionais tomadas por sujeitos autônomos.” (MANDERSCHIED, 2014, p. 193, tradução nossa)²⁵. Após a seleção dos conjuntos habitacionais, partimos para a seleção das famílias a serem entrevistadas, segundo o critério de composição familiar.

Villa (2012) discorre sobre as transformações demográficas, sociais e culturais pelas quais passaram a sociedade brasileira nas últimas décadas e sua implicação nos formatos familiares. Estes são categorizados pela autora em I) famílias nucleares (casal

²⁴ Essas referências oficiais nem sempre são reconhecidas pelos moradores, que possuem suas próprias referências espaciais. Os entrevistados do conjunto Coronel Jorge Dário disseram morar na Vila Novo São Lucas.

²⁵ [...] patterns of mobility emerge through social and spatial relations and cannot be sufficiently understood as the function of rational decisions made by autonomous subjects.

com filhos), II) DINC (duplo ingresso e nenhuma criança), III) pessoas vivendo sós (unipessoais), IV) famílias monoparentais (chefia com ou sem filhos). Tais arranjos foram adotados como critérios de seleção das famílias, procurando a maior diversidade nos conjuntos analisados. A Tabela 2 é um cruzamento entre os dois critérios adotados para a seleção das famílias e nela está contida a distribuição daquelas que foram entrevistadas²⁶.

TABELA 2 -Distribuição das famílias entrevistadas, segundo o arranjo familiar e o grau de inserção urbana do seu conjunto habitacional

	Casal com filhos	Casal sem filhos (DINC)	Unipessoal	Monoparental
Baixa inserção urbana	Denise e Leandro		Jacinta	Jonatas
	Nildo e Vitória		Marcelo	Telma e Cláudio
Média Inserção Urbana	Ruth e Denilson, Gabriel	Paloma		
Alta inserção urbana	Iara Cátia			Danilo e Tirso
			Marta	Ilcka e Mauro Cíntia

Fonte: própria autora

3.2.4 Especificação dos sujeitos da pesquisa

As entrevistas ocorreram no período de 11 de setembro a 14 de novembro de 2018, em especial durante os dias da semana, na parte da manhã ou da tarde, segundo a disponibilidade de cada família. Um total de 15 famílias foram entrevistadas, sendo três em cada uma das cinco *áreas de reassentamento* selecionadas para a pesquisa. A proposta era que todos os membros da família participassem da entrevista, situação dificultada por motivos de trabalho, estudo, doença, membros muito novos na família, ou mesmo não desejar participar da pesquisa. No entanto, em algumas famílias, mais de um membro participou, somando 21 entrevistados, sendo 11 mulheres e 10 homens. Os participantes eram a pessoa responsável pelo domicílio ou as duas pessoas responsáveis quando casal,

²⁶ Os nomes verdadeiros dos entrevistados foram mantidos em sigilo, na tentativa de garantir seu anonimato.

filhos mais velhos e amigo da família residente no apartamento. As entrevistas foram gravadas e posteriormente transcritas. A última gravação, porém, foi perdida, mas anotações foram feitas assim que foi possível. No entanto, a ausência desses relatos poderá se fazer sentir durante a análise dos dados. O tempo de duração das entrevistas variou de 48 minutos a pouco mais de três horas. A tabela abaixo faz uma apresentação dos sujeitos da pesquisa, com dados pessoais, o local de origem e de destino e o tempo de duração das entrevistas.

TABELA 3- APRESENTAÇÃO DOS ENTREVISTADOS

Destino	Pessoa	Posição na família	Gênero	Idade	Estado civil	Ocupação	Origem	Tempo entrevista
Mem de Sá	Jacinta	Mora só	Feminino	74	Divorciada	Trabalhava em casa de família: lavava, passava, cozinhava, fazia salgado.	Rua Ocidental (Vila Santana do Cafezal)	2h40
	Jonatas	Pai	Masculino	52	Solteiro	Bombeiro	Rua da Passagem, Serra	1h46
	Denise	Mãe	Feminino	28	Solteira (noiva)	Cozinheira;	Não lembra o nome do beco, mas era na "Serra" (Vila Nossa Senhora de Fátima)	1h43
	Leandro	Pai	Masculino	32	Solteiro (noivo)	Eletricista		
São João	Ruth	Mãe	Feminino	57	Casada	Não trabalha, por problemas de saúde. Fazia limpeza geral. Vende bala no apartamento quando alguém aparece; Aposentado por invalidez	Rua Flor de Maio (Vila Nossa Senhora de Fátima)	2h05
	Denilson	Pai	Masculino	58	Casado			
	Gabriel	Pai	Masculino	49	União estável	Agente comunitário de saúde (ACS), psicólogo, educador social	Rua Joana D'arc (Vila Nossa Senhora de Fátima)	2h52
	Paloma	Ex-esposa	Feminino (mulher trans)	53	Mora com o companheiro há 23 anos. Separados há 8.	Faxineira	Rua Flor de Maio (Vila Nossa Senhora de Fátima)	48min
Coronel Jorge Dário	Ilcka	Mãe	Feminino	75	Viúva	Aposentada. Era diarista;	Rua Arauto, (Vila Nossa Senhora da Aparecida)	1h31
	Mauro	Filho	Masculino	44	Solteiro	Porteiro de escola		
	Marta	Mora só	Feminino	72	Separada de corpos	Aposentada. Cuidadora (última ocupação)	Rua Arauto, (Vila Nossa Senhora da Aparecida)	2h03
	Cíntia	Mãe	Feminino	40	Divorciada (era união estável)	Afastada há 1 ano por tempo indeterminado. Cozinheira internacional e educadora.	Beco João Gomes (Vila Nossa Senhora de Fátima)	2h33
CREAR	Telma	Mãe	Feminino	70	Viúva	Não trabalha por problemas de saúde. Não é aposentada;	Rua Pedra Verde (Vila Nossa Senhora de Fátima)	1h48
	Cláudio	Filho	Masculino	38	Solteiro	Faz bico de servente e pintor		
	Marcelo	Mora só	Masculino	37	Solteiro	Pedreiro	Rua Nossa Senhora de Fátima (Vila Nossa Senhora de Fátima)	52min
	Nildo	Pai	Masculino	40	Casado	Gerente de expedição.	Rua Chaparrau (Vila Marçola)	3h10
	Vitória	Mãe	Feminino	23	Casada	Afastada/Promotora de vendas.		
Trevo/Bandonion	Iara	Mãe	Feminino	55	Casada	Cabeleireira (atende em casa/salão da sobrinha)	Rua Mário Matos (Vila Marçola)	1h23
	Cátia	Mãe	Feminino	28	União estável	Desempregada/auxiliar de serviços gerais	Rua Flor de Maio (Vila Nossa Senhora de Fátima)	1h10
	Danilo	Filho	Masculino	42	Solteiro	Professor de inglês		
	Tirso	Amigo, criado como irmão	Masculino	36	Divorciado	Desempregado/garçom	Rua Desembargador Mário Matos (Vila Marçola)	1h50

Fonte: própria autora

3.2.5 Metodologias de análise dos dados qualitativos

A partir do volume de trabalho gerado com as transcrições das 15 famílias entrevistadas, foi necessário o auxílio de uma técnica que organizasse todas essas informações. O tratamento de dados dessa pesquisa contou, como ferramenta, com o *software* Iramuteq para o processamento do material textual. O Iramuteq é voltado para análise textual, mas baseado no ambiente estatístico do *software* R. Nesse *software*, o material objeto de análise é denominado *corpus*, que é dividido em segmentos de texto²⁷ (ST) para a execução de análises lexicais. Entre as análises possíveis produzidas pelo *software*, optamos pela Classificação Hierárquica Descendente (CHD).

A CHD ou Classificação pelo Método de Reinert correlaciona os STs do *corpus*, com uma lista de formas reduzidas²⁸ e o dicionário de palavras embutido, de forma a agrupar os STs em um esquema hierárquico de classes. O conjunto de vocabulários é repartido segundo a frequência das formas reduzidas, ou das raízes das palavras, e cada classe é composta por vocabulários e conteúdos semelhantes entre si e diferentes das demais classes formadas. “Esta análise é baseada na proximidade léxica e na ideia que palavras usadas em contexto similar estão associadas ao mesmo mundo léxico e são parte de mundos mentais específicos ou sistemas de representação.” (SALVIATI, 2017, p. 46). Os nomes das classes são definidos pelo autor, de acordo com o conteúdo que emerge em cada grupo, somado à compreensão teórica.

Essa técnica foi utilizada para facilitar a organização das informações de acordo com cada uma das três escalas de mobilidade relevantes para essa pesquisa – o reassentamento, mobilidade e acessibilidade urbana, mobilidade e acessibilidade no bairro/vila – e contribuir com a análise qualitativa dos relatos colhidos em campo. Assim, serão comparados em cada uma dessas escalas, a acessibilidade aos bens e serviços segundo os indicadores de Inserção Urbana criados e os arranjos familiares selecionados, de maneira a estruturar a análise dos resultados encontrados.

²⁷ O segmento de texto é o ambiente das palavras e geralmente tem o tamanho de 3 linhas, configurado pelo *software* Iramuteq de acordo com o tamanho do *corpus* em análise (SALVIATI, 2017).

²⁸ O Iramuteq deflexiona palavras para determinar o seu lema. Suas regras são: verbos são convertidos ao infinitivo, substantivos no singular e adjetivos no masculino singular. O procedimento é realizado a partir do seu próprio dicionário, segundo o idioma utilizado (SALVIATI, 2017).

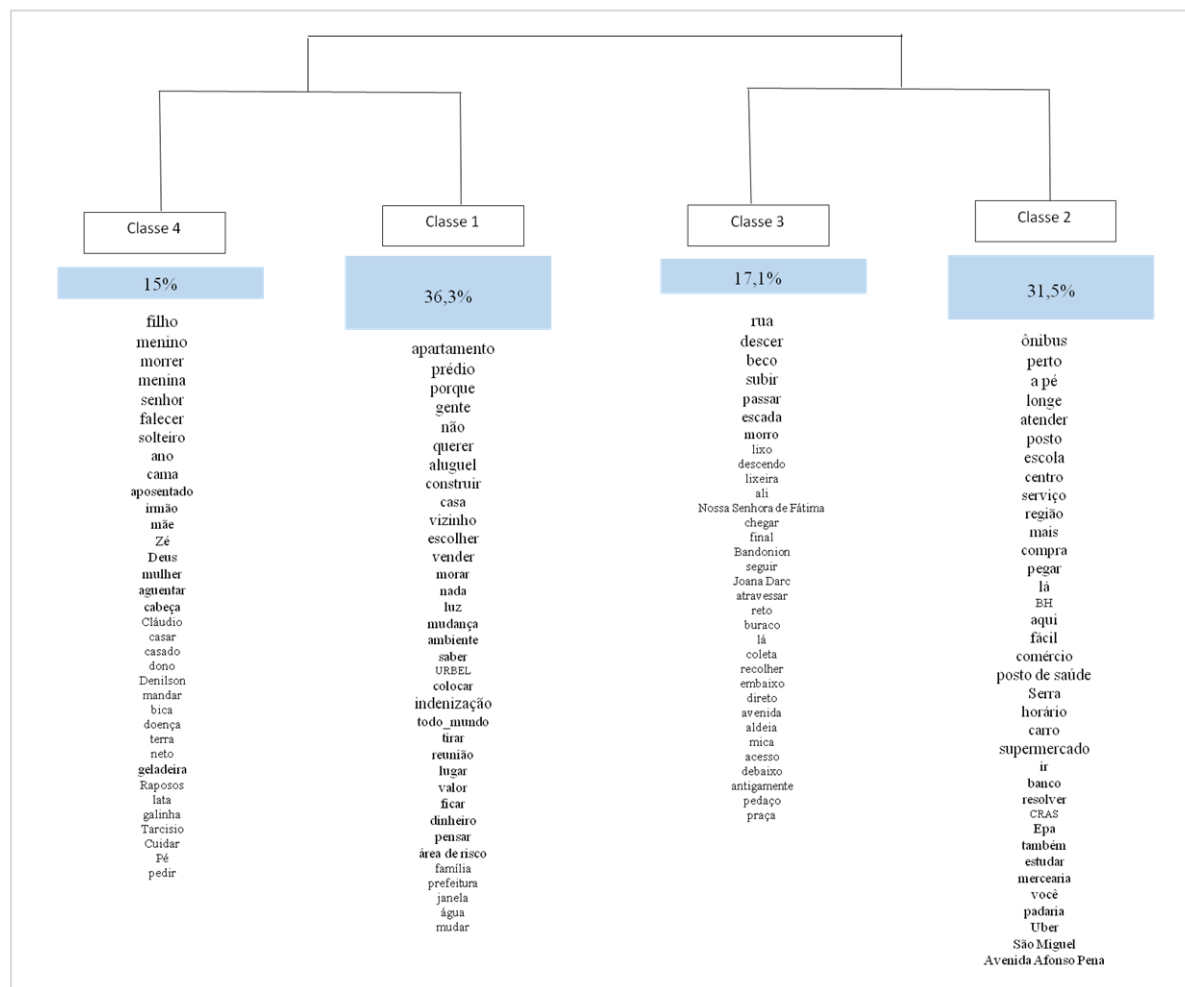
4 AS ESCALAS DE MOBILIDADE NO PROCESSO DE REASSENTAMENTO

Neste capítulo iremos analisar as três escalas de mobilidade relacionadas ao processo de remoção e reassentamento ocorrido no Aglomerado da Serra: inicialmente a mobilidade maior, provocada pela transformação do local de moradia e vários elementos relacionados a essa mudança que perpassam relações com outras pessoas, com objetos e com o próprio local. A segunda escala de mobilidade se refere à mobilidade e à acessibilidade em termos das facilidades urbanas, isto é, das oportunidades aos bens e serviços no espaço do Aglomerado da Serra, particularmente nas proximidades dos conjuntos habitacionais estudados e aqui também serão consideradas as intervenções implementadas pelo Programa Vila Viva, como ponto importante que incide nos deslocamentos dos sujeitos. Por último, trazemos as mobilidades na escala dos pequenos trajetos quanto aos motivos, modos, companhias e tempos dos movimentos cotidianos e não rotineiros dos moradores.

4.1 Reassentamento: uma experiência de mobilidade mais longa e permanente

O primeiro eixo de mobilidade a ser analisado parte dos resultados das questões que abordam o processo de remoção e reassentamento vivenciado pelas famílias no Aglomerado da Serra pelo Programa Vila Viva. Esse e os outros eixos foram confirmados na análise CHD realizada no *software* Iramuteq, que gerou a seguinte separação do conteúdo das transcrições de todas as entrevistas entre as classes abaixo. A classe 1 corresponde à dimensão que será analisada nessa seção.

FIGURA 2- Classes fornecidas pela Classificação Hierárquica Descendente



Fonte: própria autora

Como verificado no levantamento realizado da temática sobre esse processo, o deslocamento de populações, em especial caracterizadas por carências socioeconômicas estruturais, implica outras dinâmicas para além das transformações da moradia, mesmo que a Política Municipal de Habitação de Belo Horizonte determine que Programas de Provisão Habitacional ocorram no mesmo assentamento ou seu entorno (BELO HORIZONTE, 2018).

A mobilidade, relacional (MANDERSCHIED, 2014) e produtora de sentido e identidade, ocorre tanto em unidades delimitadas como as moradias – enclaves – quanto nos locais de fluxo – armaduras –, como ruas, praças, becos (JENSEN, 2009). Essa mobilidade mais longa provocada pelo reassentamento carrega em si um processo de mudança em termos da casa, seu uso e relações, assim como nas dinâmicas e relações com os objetos, com as outras pessoas e mesmo com a própria cidade. Desse modo, se observa que há uma necessidade de compreender essa perspectiva da relação entre o processo de reassentamento e as práticas de mobilidade dos participantes do Programa Vila Viva no Aglomerado da Serra.

Segundo o Relatório Técnico da Supervisão de Gestão Urbanística e Ambiental (SUGT-Urbel), elaborado em 2016 e disponibilizado pela Urbel, as obras do Vila Viva nesse Aglomerado referentes às UHs somam 102 blocos ou prédios, traduzindo-se em 928 apartamentos, distribuídas em 16 áreas de reassentamento (PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE, 2016), das quais cinco são nosso foco de análise.

As intervenções do Programa se basearam nas demandas da população apuradas e elencadas por ordem de prioridade pelo PGE, que é o instrumento de diagnóstico e planejamento urbano para as áreas de vilas e favelas de Belo Horizonte. Amplamente documentado nos trabalhos cujo objeto de pesquisa são as intervenções estruturantes no município (MOTTA, 2013; EVANGELISTA, 2012; COSTA, 2011; MELO, 2009), o PGE é baseado em três pilares – físico-ambiental, socioeconômico, jurídico-legal – com o propósito de uma intervenção integrada no território, diferente das intervenções fragmentadas e pontuais anteriores. Uma interessante ressalva ao PGE é feita por Aragão e Santos (2018) a partir do ponto de vista das comunidades que pleiteiam sua implementação.

O Relatório Técnico ressalta problemas sociais, físicos e ambientais apontados pelo PGE no Aglomerado da Serra: carência social; ocupação em Áreas de Proteção Permanente (APP) e áreas de risco; baixo nível de acessibilidade “[...] com emaranhados de becos e poucas vias veiculares dificultando os serviços de limpeza urbana, transporte

coletivo, saneamento básico e drenagem [...]” (PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE, 2016); degradação de córregos e nascentes devido ao lixo, entulho e esgotamento sanitário recebidos. Como reflexo desses problemas, entre as 15 famílias entrevistadas, nove tiveram sua casa removida pelo Programa devido à sua localização em área de risco. Três famílias foram retiradas para fins de proteção ambiental e cercamento de parques e outras três para a abertura de vias.

Entre as famílias que analisamos, no que se refere aos processos de reassentamento, encontramos que a maioria vivenciou um processo de deslocamento “pequeno”, uma vez que se encontram relativamente próximos da moradia anterior. Como visto em Belo Horizonte (2018) sobre a previsão de permanência da população atingida na área da intervenção pública, verificamos o cumprimento da diretriz, que visa mitigar rupturas provocadas no processo.

Essas famílias permaneceram no Aglomerado da Serra, assim como outras que tiveram suas moradias indenizadas e optaram pela compra de uma casa no próprio Aglomerado, situação diferente daquela trazida por alguns autores no capítulo 2 (RIBEIRO e VEIGA, 2014; DIÓGENES e SOBRINHA, 2014) que denunciam os grandes deslocamentos provocados por programas públicos para o embelezamento das cidades, quando foram retiradas famílias de baixa renda de áreas com acessibilidade à infraestrutura satisfatória e transferidas para locais desprovidos desses bens, em um processo de produção do espaço urbano pelos investimentos públicos sob o interesse do capital imobiliário.

Devemos lembrar que outras famílias cuja escolha foi a indenização da benfeitoria em dinheiro podem ter passado por processo semelhante, encontrando moradia acessível em termos econômicos em locais com baixa provisão de serviços, em áreas periféricas distantes das oportunidades de emprego, como revela uma das entrevistadas

Tem pessoas que saíram daqui, do aglomerado, foram indenizado com pouco dinheiro, tá morando lá no fim do mundo. Dá um exemplo, Icaivera, Betim. São amigos meus, conheço. Vive praticamente dentro do ônibus, por causa de trabalho. Se eu quiser ir no Centro a pé, eu vou; porque daqui na Avenida Afonso Pena é um pulo. Agora, tem pessoas que moram lá no bairro Icaivera, mora longe, bairro Pilar, Olhos D’água. Eles tiraram a gente e deu muito pouco tempo pro pessoal procurar uma casa. Uma casa onde você vai morar, você tem que procurar com tempo, porque ali é uma casa onde você vai viver. (Iara, 55 anos, reassentada na área Trevo/Bandonion, morava do outro lado da Avenida Jefferson Coelho da Silva)

Encontramos algumas famílias entrevistadas em particular que se deslocaram mais, com mais de um quilômetro de distância da área de origem, isto é, o local onde

moravam quando o Programa estava sendo implementado. Essas famílias são aquelas que estavam localizadas mais ao sul do Aglomerado da Serra, nas vilas Marçola e Nossa Senhora de Fátima. Dessas quatro famílias, três moravam em casas consideradas boas quanto ao padrão construtivo e atualmente residem em conjuntos inseridos em espaços urbanos piores, segundo o Indicador Inserção Urbana criado²⁹. Uma delas, Denise, nos conta como foi difícil a adaptação no novo local de moradia

A gente nem conhecia o lugar, a gente nunca tinha vindo pra esse lado, então assim, a gente não conhecia ninguém, ninguém, ninguém, foi depois que a gente foi pegando intimidade com os vizinhos do bloco. Eu também nunca quis sair conhecendo a vizinhança, não. É os vizinhos daqui e pronto e acabou. A gente não conhecia ninguém. Todo mundo veio morar aqui sem saber quem ia morar lá na porta da frente, quem ia morar embaixo, a gente não conhecia ninguém. (Denise, 28 anos, não lembra o nome do seu antigo beco, reassentada na área Mem de Sá)

Para algumas famílias, o deslocamento do reassentamento implicou transformações da sua relação com o conjunto de localizações urbanas, ou melhor, de sua inserção urbana, em especial para as famílias que se encontram na área de reassentamento considerada de média inserção urbana, de acordo com o Indicador. Das três famílias que residem nessa área, duas manifestaram que não tiveram a oportunidade de escolha do local de moradia, o que pode explicar sua condição urbana. Esta área de reassentamento foi mencionada por alguns indivíduos como local não desejado para se morar no momento de negociação do apartamento.

Outro grupo de famílias cujo deslocamento afetou sua inserção urbana, são os moradores do conjunto *Mem de Sá*, classificado como área de baixa inserção urbana. Das três famílias da área, uma também não pode escolher o local de moradia e duas moravam em áreas melhor abastecidas quanto a bens e serviços; estas manifestam suas dificuldades em termos de acessibilidade para a realização de tarefas do cotidiano, como nos conta a família de Denise:

Tem hora que meu menino pede pão aqui que, ô meu Deus, a gente tem que ir comprar o pão pra ele, aí fica “Quem vai?”, porque ou cê tem que descer [na Avenida Mem de Sá] ou cê tem que subir [a Avenida Cardoso] pra comprar pão, porque não tem padaria, não tem nada perto, ou então ficar vigiando o padeiro passar de moto e gritar pra ele poder parar. Então tudo ficou longe [...].

²⁹ A partir do Indicador Inserção Urbana que construímos, separamos as áreas dos conjuntos habitacionais do Programa Vila Viva em três escalas: baixa, média e alta inserção urbana, segundo o levantamento de bens e serviços no em torno de cada área, como descrito nas considerações metodológicas; a partir dele identificamos algumas variações entre as áreas.

(Denise, 28 anos, não lembra o nome do seu antigo beco, reassentada na área Mem de Sá)

Por outro lado, entre as seis famílias que se encontram nas áreas de reassentamento de alta inserção urbana, segundo o indicador criado, quatro optaram por permanecerem no local onde moravam, devido ao fácil acesso ao trabalho e outras facilidades, além da familiaridade com o local. Uma delas, Ilcka, relata porque gosta do local onde mora

Ah, eu gosto porque toda vez eu gostei muito daqui do São Lucas. Desde que eu vim lá da roça, já vim direto pro São Lucas. A minha irmã morava no São Lucas, a gente já veio pra cá. Então eu acostumei muito, que aqui também é perto do centro, né, num é longe. Eu gosto daqui. (Ilcka, 75 anos, morava na Rua do Arauto, reassentada na área Coronel Jorge Dário)

Além disso, também encontramos famílias que valorizaram sua inserção junto ao sossego e à vista para a Mata da Baleia, elemento principal para duas das três famílias entrevistadas em um dos conjuntos de pior inserção urbana, *CREAR*. Esta foi outra área rejeitada por algumas famílias como local de reassentamento. No entanto, um de seus moradores nos relata sobre o local

Gosto, acho bacana. Principalmente aqui onde eu moro, aqui é um lugar bacana, aqui é um lugar sossegado, igual te falei, você não vê bagunça, você não vê perturbação, raramente você vê briga, então é um lugar bem sossegado, tenho nada a reclamar daqui não, entendeu? (Marcelo, 37 anos, morava na Rua Nossa Senhora de Fátima, reassentado na área *CREAR*)

FIGURA 3- Vista para a Mata da Baleia do apartamento de Marcelo, com o Hospital da Baleia ao fundo



Fonte: arquivo pessoal (2018)

Entre os motivos das famílias terem optado pelo apartamento como a forma de compensação pela moradia removida, o principal é o valor insuficiente da indenização em dinheiro que receberiam, apontado por seis famílias. Isso porque os baixos valores não permitiam a compra de uma casa considerada boa no Aglomerado ou arredores, mas em bairros afastados. As famílias não queriam sair do Aglomerado, pois alegam ser um espaço com ótima localização.

No entanto, também foi encontrado um grupo de famílias que afirmam que não tiveram opção de escolha, pois só seria possível o apartamento como compensação. Motta (2013) já havia apontado a real falta de opção de compensação das famílias no Aglomerado da Serra, com a prioridade no apartamento. A autora e outras cujas pesquisas perpassam a política habitacional de Belo Horizonte (EVANGELISTA, 2012; MELO, 2009) apresentam as três opções que a política dispõe aos atingidos por ações de remoção. A primeira é a indenização em dinheiro pelo valor da benfeitoria (edificação) da família. A segunda é o reassentamento monitorado, com apoio técnico e social para assegurar a aquisição de outra moradia em condições de segurança e salubridade e a terceira opção é o reassentamento em UH, ou apartamento.

As famílias que não tiveram o direito de escolha atendido, em um total de cinco, encontram-se particularmente nos conjuntos inseridos de maneira pior no território e duas delas no conjunto de média inserção urbana. Telma relata como foi a imposição do reassentamento em apartamento: “[...] eles falou que não ia indenizar eu não, ia me dar o

apartamento [...] E até hoje eu queria outra casa, que eu podia plantar alguma coisinha que eu gosto. Mas infelizmente não tive sorte [...].”.

Uma das famílias entrevistadas optou pela indenização em dinheiro. Foi oferecido à Jonatas um apartamento cujo valor era menor que o valor da sua casa e na área de reassentamento *CREAR*, local onde não queria morar. Dois anos depois, com o dinheiro da indenização, ele comprou um apartamento na área *Mem de Sá*, com interveniência da Urbel, pois a localização do conjunto e o acesso ao seu trabalho eram melhores do que a oferta anterior.

Mas a mobilidade do reassentamento leva um tempo para acontecer e grande parte dos entrevistados passou por momentos de transição e espera até chegarem no apartamento, de maneira que o movimento da casa para o conjunto habitacional não foi linear. As famílias que vivenciaram o momento de espera passaram pelo Programa Bolsa Moradia³⁰. Esse recurso era utilizado quando a área de reassentamento escolhida pela família ainda estava em construção. Nas áreas em que os apartamentos já estavam liberados para serem ocupados não houve necessidade da moradia provisória. Encontramos que, em média, as famílias viveram a experiência dos alugueis durante dois e três anos, com exceção de três famílias cujo percurso não sofreu desvios, indo direto para o apartamento.

Em termos das redes de vizinhança e familiares, seu desmantelamento é presente entre as famílias entrevistadas. Noce (2008), Singh (2013) e Valladares (1978), abordados no capítulo 2, apontam o desmantelamento das redes sociais daqueles sujeitos que vivenciam processos de remoção e seu efeito em termos econômicos, provocando empobrecimento das famílias. A rede social local muitas vezes ampara os indivíduos de menores recursos e o rompimento dessas redes provoca o contrário, o desalento, e o conseqüente aumento das suas carências. Como argumenta Menezes (2016) “[...] a família se apresenta como elemento fundamental para gestão de recursos em situações de escassez.” (MENEZES, 2016, p. 7) em contextos de países com fraca provisão estatal de bem-estar social, como é o caso brasileiro. A lacuna deixada acaba sendo preenchida, ao menos em parte, pela família ou seu em torno imediato, como por exemplo a vizinhança.

³⁰ O Programa tem como fim garantir moradia em condições de habitação para alguns públicos, entre eles, famílias removidas para execução de obra pública e famílias ocupantes de imóveis localizados em área de risco, que não possuem recursos para adquirir outro imóvel e que atendam critérios da Política Municipal de Habitação. Em 2011, o valor do programa era R\$400,00 (BELO HORIZONTE 2003).

Muitas famílias dividiam o mesmo terreno, formando vários núcleos familiares. As casas populares apresentam uma dinâmica de movimento que acompanha o crescimento das famílias, quando a renda e o espaço assim permitem, como identificado em outros estudos (MELO, 2009; COSTA, 2011; EVANGELISTA, 2012; MOTTA, 2013). Por outro lado, o formato rígido dos apartamentos não permite adaptações nem no tamanho e tampouco na forma. A mobilidade provocada pela saída dos membros devido à estrutura da nova moradia implicou mudança no tamanho das famílias e as tornou menores.

Algumas famílias fragmentadas foram reassentadas em apartamentos no mesmo bloco, dividindo o mesmo andar, enquanto outras sofreram maiores rupturas dos laços familiares. Entre estas, que representam um terço das famílias entrevistadas, não foi encontrado um padrão quanto à localização atual dos conjuntos ou mesmo segundo o arranjo familiar. Devemos lembrar que o tempo de residência dessas famílias nos conjuntos habitacionais varia entre seis e doze anos e, portanto, elas sofreram transformações em sua composição ao longo desse tempo, com uniões, falecimentos e nascimentos de seus membros. Jonatas descreve o desmantelamento da sua família, com a intervenção do Programa Vila Viva

[...] quando a gente morava na Serra, tinha um grupo da família muito grande que morava na mesma região, [...] ali essa família foi crescendo, avós, tios, netos, e aquelas pessoas de fora também que se tornaram família. Essa avenida, essas obras enfim foi muito boa, claro, a cidade precisa de evolui, mas ao mesmo tempo pra gente, como pra muitos outros, pegou em cheio, que pegou aonde tava concentrado essas grandes família e cada um foi pra um canto, não só a minha. Teve da minha família, teve outras famílias, conheço pessoas que aconteceu, que tava tanto tempo no local que morreram de depressão depois dessa indenização. Na minha família a mãe da minha tia mesmo, já tava com mais de 80 anos, foi mais ou menos assim. [...] e era uma família muito grande, e formou aquela união ali. Família, aquele que não era da família se tornou família. E essa avenida passou exatamente onde era, varreu todo mundo. (Jonatas, 52 anos, morava na Rua da Passagem, reassentado na área Mem de Sá)

Quanto aos vínculos de vizinhança, Costa (2011) identificou entre as famílias reassentadas pelo Programa Habitar Brasil-BID que o caráter impositivo das regras de convivência³¹ interferia no modo de ser das famílias, de forma que a sociabilidade era maior quando moravam nos becos. A autora entende que a ruptura na sociabilidade dos

³¹ Um dos temas geralmente tratados nos encontros denominados Pré Morar, de preparação das famílias antes do reassentamento em apartamento, onde são fornecidas informações sobre o andamento das obras e é trabalhada a vivência em condomínio.

indivíduos com os antigos vizinhos após o reassentamento tem relação com a espacialidade e assim, na medida em que o espaço urbano foi transformado, as relações sociais foram alteradas, relação também encontrada em Melo (2009) que identifica antes uma relação de rivalidade do que de comunidade nos conjuntos habitacionais. O excerto abaixo ilustra a transformação da rede local de uma entrevistada e a diminuição da sociabilidade

A única coisa que lá era melhor do que aqui é lá que a gente conversava mais com os vizinhos, chegava na janela, o outro tava lá na janela da casa dele, a gente conversava e aqui é mais, essa minha aqui, nós era vizinha porta a porta lá, continuou aqui, tem semana que eu passo 8 dia sem vê ela e ela sem me vê. (Ilcka, 75 anos, morava na Rua do Arauto, reassentada na área Coronel Jorge Dário)

Já esse trecho é de um dos entrevistados que manifestou muita insatisfação com a vizinhança

Igual cê tá vendo aqui, tá calmo aqui, mas porque foi depois de muita briga. Pessoal do primeiro andar eles são muito respeitador e eles briga pelo direito deles. Eles briga pelo direito de tê, na casa dele, assistindo televisão sem tá ouvindo vizinho, o que não acontecia. Tinha uma vizinha perturbadora. Desses tempo pra cá eles voltaram novamente. Tipo assim, deram uma parada porque houve uma grande confusão, e aí eles até quietaram um pouco o facho, aí esse final de semana aí já voltou. (Nildo, 40 anos, morava na Rua Chaparrou, reassentado na área CREAM)

Os problemas relacionados à convivência são recorrentes nas pesquisas que debatem o processo de remoção e reassentamento (COSTA, 2011; EVANGELISTA, 2012; MOTTA, 2013; NOCE, 2008; MELO, 2009). A cooperação entre os moradores do bloco torna-se relevante na gestão local e na falta do consenso emergem os desentendimentos. Som alto, falta de higiene, falta de cooperação para manutenção e melhoria dos blocos desencadeiam conflitos. Há famílias que veem os vizinhos como o principal problema da moradia em apartamento. Esse é o caso de algumas famílias que moram nas áreas de reassentamento de baixa e média inserção urbana. Por outro lado, para outras famílias nas áreas de média e alta inserção urbana, a nova rede de vizinhos é entendida como uma qualidade do apartamento, onde houve a reconstrução de novas relações baseadas em cooperação no conjunto habitacional.

A mobilidade em termos de reassentamento também influencia a dimensão que envolve a estrutura da moradia, objetos e pertences das famílias. Estes pertences da casa anterior muitas vezes não se ajustam ao novo formato da habitação, como criações e

plantações. Motta (2013) e Evangelista (2012) falam da prática do cultivo de plantas e da criação de animais entre os moradores do Aglomerado da Serra, práticas que incidem na segurança alimentar e em menores gastos com alimentação. A mudança de uma casa grande para o apartamento, que varia entre 45m² e 47m², segundo as tipologias analisadas por Melo (2009), também acarretou renúncia de objetos, quando o mobiliário grande e adequado para as dimensões anteriores, não pode se deslocar para a nova moradia e acabou tendo outro destino como doação, venda ou descarte.

No entanto, o principal fenômeno ocorrido foi a compra de mobília nova para o apartamento. Capel (2005) discorre sobre o mobiliário da classe popular, tradicionalmente reduzido frente à diversidade encontrada nas classes média e alta: cama, mesa, algumas cadeiras e alguns potes de cozinha para ilustrar algumas moradias estudadas por médicos higienistas no século XIX. O endividamento das famílias na compra de mobília foi observado por Rufino (2015) entre os beneficiários do PMCMV na Faixa 1, ao aderirem ao programa de financiamento à aquisição de mobiliário e eletrodomésticos da linha branca.

A compra de mobília nova foi encontrada em seis famílias, nos três estratos de inserção urbana – baixa, média e alta. Alguns entrevistados não tinham muitos objetos, seja por falta de espaço na casa anterior, seja por falta de dinheiro para sua compra. Para outros, a compra de novos móveis reflete a nova condição de vida. As moradoras Marta e Cíntia nos relatam como veem a nova relação com os objetos a partir da nova moradia. Marta declara: “[...] vou para apartamento novo, vou comprar as coisas novas para levar [...]”]; já Cíntia nos conta a sua condição que era mais precária

[...] a gente não tinha nada, a gente morava em dois cômodos bem pequenos, que eram assim, como se fosse essa minha sala aqui, partida ao meio com um banheiro bem minúsculo, né... Então a gente não tinha praticamente nada, era só o fogão e a geladeira, e uma cama de solteiro que a gente tinha e um guarda roupa pequeno também [...] Ai depois que a gente foi para o aluguel, como a gente, eu vi que aqui eu ia ter o quarto, meu filho ia ter tudo, né, então eu comecei a trabalhar mais para conseguir as coisas [...] eu queria o melhor para o meu filho, eu achei que era um presente de Deus na verdade, além do meu filho, essa possibilidade de melhorar sabe [...]. (Cíntia, 40 anos, morava no beco João Gomes, reassentada na área Coronel Jorge Dário)

Todos esses elementos trazidos os quais estão implicados na mobilidade provocada pelo reassentamento das famílias nos apontam para uma diversidade de trajetórias encontradas, revelando as diferentes experiências do processo de remoção e reassentamento, como a variedade de casas – pequenas e grandes, bem construídas ou não

– que recebeu intervenção do Programa Vila Viva e implicou diferentes compensações pela remoção, os deslocamentos do reassentamento de forma que algumas famílias apresentaram maior mobilidade com o deslocamento entre vilas, entre outros aspectos. Elaboramos a tabela abaixo na tentativa de sistematizar os percursos das quinze famílias que participaram da pesquisa e encontrar padrões em meio à diversidade das suas trajetórias de reassentamento.

TABELA 4 - Tipos de trajetórias de reassentamento das famílias

ORIGEM	CONDIÇÃO DA CASA	MUDOU DE ÁREA/VILA	ESPEROU NO ALUGUEL	DESMEMBROU FAMÍLIA	Nº FAMÍLIAS	TOTAL
Casa	Grande/boa	Não	Sim	Não	2	8
Casa	Grande/boa	Sim	Sim	Sim	2	
Casa	Grande	Não	Sim	Sim	4	
Casa	Média/boa	Sim	Não	Sim	1	1
Casa	Pequena/ruim	Sim	Sim	Sim	1	6
Casa	Pequena/ruim	Sim	Sim	Não	2	
Casa	Pequena/ruim	Não	Sim	Não	1	
Casa	Pequena, com terreiro	Não	Não	Sim	1	
Casa	Pequena, com terreiro	Não	Não	Não	1	

Fonte: própria autora

No grupo de famílias que tinham casas consideradas grandes e na maior parte das vezes boas, todas esperaram no aluguel e muitas permaneceram na mesma vila onde moravam. Grande parte delas vivenciou ruptura nas suas famílias, pois dividiam a casa ou o terreno com parentes. Uma família possuía uma casa considerada boa e de tamanho médio; ela se mudou para a UH direto de sua casa anterior, em outra vila e sua família também se desmantelou, embora tenham permanecido no mesmo andar do prédio. Já no grupo cujas casas eram pequenas e mal construídas, as trajetórias são mais individualizadas: metade permaneceu na mesma vila, enquanto a outra metade se mudou; as famílias pequenas, geralmente casal sem filhos, casal com poucos filhos e famílias unipessoais são aquelas que não sofreram rupturas.

Podemos ainda considerar uma forma de movimento que perpassa pelas expectativas de se mudar do apartamento, configurando uma mobilidade futura. Valladares (1978) e Noce (2008) já haviam encontrado o abandono de conjuntos habitacionais e o retorno das famílias para favelas ou outras áreas periféricas e sem infraestrutura básica, de maneira que o conjunto se transforma em uma área de passagem (VALLADARES,1978). Isso porque os projetos habitacionais e outras intervenções públicas não consideram as reais circunstâncias da população envolvida, seja em termos econômicos, suas redes sociais e seu modo de vida.

A inadequação dos projetos às necessidades do público atendido (MELO, 2009) gera insatisfação no novo ambiente. Para Melo (2009) e Evangelista (2012) a forma construtiva encontrada nas favelas retrata as práticas cotidianas e o modo de vida dos moradores locais. Melo (2009) identificou as características das moradias no Aglomerado da Serra, marcadas pela flexibilidade das formas: irregularidade na forma, fluidez na relação entre espaços público e privado, flexibilidade no uso e na expansão do espaço são algumas das características. Para a autora, a desvinculação da moradia aos hábitos e necessidades das famílias gera insatisfação e conseqüente desejo de venda, acarretando custo social do Programa.

Entre as famílias entrevistadas, encontramos um grupo que tem expectativa de se mudar do apartamento, nos três níveis de inserção urbana. Duas delas venderiam para a compra ou construção de uma casa; uma venderia se o valor pago compensasse os gastos com as reformas feitas no apartamento e duas se encontrassem uma moradia/um lugar melhor. O motivo principal da insatisfação no apartamento está relacionado aos vizinhos – desordem no prédio e falta de colaboração.

Outras duas famílias que desejam se mudar são as mesmas que não tiveram a opção por indenização em dinheiro. Elas não queriam a moradia em apartamento, mas não tiveram o seu direito de escolha atendido, ambas localizadas atualmente nos conjuntos de pior inserção urbana. Nas palavras de Telma

Olha, eu pensava em vender [...] deixa a poeira abaixar. Pra mim comprar assim, uma terra, uma terra, pra mim ficar dentro dela. Mexer com minhas galinha, acho que ia melhorar muito. Já pensei, mas não foi da vontade do Senhor ainda não. (Telma, 70 anos, morava na Rua Pedra Verde, reassentada na área CREAM)

Um outro grupo de famílias quer permanecer no apartamento, seis no total, como sistematizado na tabela abaixo. Para elas, os principais motivos manifestados são o

sossego e a tranquilidade, tanto em relação à vizinhança, quanto à tranquilidade de chegar ou sair do local. Esses relatos foram encontrados nos três níveis de inserção urbana. Outro fator positivo mencionado é a localização da moradia, manifestado apenas por famílias em conjuntos habitacionais de melhor inserção urbana.

TABELA 5- Expectativas de mobilidade futura

EXPECTATIVAS DE MUDANÇA	Nº FAMÍLIAS
Quer vender, mas é herança	1
Não tem planos/sairia hoje	1
Gostaria de morar em casa	2
Pretende vender	2
Venderia sob condições	3
Fica no apartamento	6

Fonte: própria autora

Foi possível notar que o critério da espacialidade teve maior peso na escala da mobilidade do reassentamento em detrimento do critério dos arranjos familiares. Das seis famílias inseridas nas áreas de melhor inserção urbana – *Coronel Jorge Dário* e *Trevo/Bandonion* – que puderam escolher o espaço onde iriam morar, quatro estão mais satisfeitas no local, enquanto uma família em cada um dos outros dois extratos pretende permanecer no apartamento. Esse e outros elementos foram comparados segundo o indicador criado e entendemos que a localização do conjunto habitacional afeta a dinâmica do processo de reassentamento das famílias entrevistadas no Aglomerado da Serra.

4.2 Mobilidade e acessibilidade às facilidades urbanas

O segundo eixo de mobilidade que propomos analisar abarca a mobilidade e a acessibilidade urbanas, ou aqueles trajetos das famílias em termos da localização dos

conjuntos habitacionais inseridos no espaço. Este eixo também foi apontado pela análise realizada no *software* Iramuteq, como podemos ver a classe 2 na Figura 3. O deslocamento das famílias a partir da intervenção pública transformou as dinâmicas de mobilidade nas suas diferentes dimensões, como visto na seção anterior. Um dos elementos que incide na mudança passa pela localização da moradia atual e sua acessibilidade.

A disposição de bens e serviços no espaço atual de moradia em uma perspectiva comparada com o local anterior – na área de origem – é relevante para identificarmos essas condições a partir da percepção dos moradores e verificarmos se os participantes do Programa Vila Viva estão sendo atendidos em um sentido ampliado de habitação. Para melhor compreendermos essa comparação a próxima subseção 4.2.1 trata das condições atuais nos conjuntos enquanto a subseção 4.2.2 traz o panorama comparado.

4.2.1 Oportunidades de serviços e bens no território

Para compreendermos as pessoas na sua relação com a espacialidade, atual e anterior, e como isso muda seus vínculos, entendemos que o Indicador Inserção Urbana criado também orienta a análise nessa escala de mobilidade. O Indicador auxiliou na seleção das cinco áreas de reassentamento ressaltadas na pesquisa: *CREAR* e *Mem de Sá*, classificadas como baixa inserção urbana; *São João* como média; *Trevo/Bandonion* e *Coronel Jorge Dário* como alta inserção urbana. Uma leitura do que encontramos no em torno desses conjuntos é interessante para o entendimento dos relatos dos entrevistados. Devemos recordar que o mapeamento levantou elementos urbanos em um raio de 100 metros das áreas dos conjuntos habitacionais e os elementos tiveram pesos diferentes – 1,50 para equipamentos públicos e 1,0 tanto para equipamentos privados quanto para serviços religiosos.

Entre os conjuntos pior inseridos encontramos no em torno do conjunto *Mem de Sá*: 3 pontos de ônibus com as linhas 9204 e S19; 3 igrejas evangélicas; 1 igreja católica; 1 projeto social; 1 campo de futebol de um clube amador; 3 espaços públicos de lazer (praça, *playground*, Pista da Serra). Próximo ao conjunto *CREAR* encontramos 3 pontos de ônibus com as linhas de ônibus 102 e 9415; 1 centro de saúde; 5 igrejas evangélicas; 1 Parque Ecológico; 9 comércios; 1 equipamento público do *CREAR*.

A área de média inserção urbana, *São João*, é composta por: 1 CRAS; 1 quadra; 5 pontos de ônibus onde param as linhas 9204, 102 e S19; 1 Parque Ecológico; 3

mercearias; 3 igrejas evangélicas; 1 UMEI; 2 lojas; 1 açougue; 1 depósito; 1 salão de beleza; 1 sorveteria; 1 loja de artigos de festa; 1 mecânica; 1 lava jato. Essa área de reassentamento é extensa, compreende uma longa via e os bens encontrados se localizam em suas extremidades, nas ruas que cruzam o início, mas principalmente o fim da rua que dá nome ao conjunto.

Entre as áreas de melhor inserção verificamos maior diversidade das facilidades existentes próximos aos conjuntos. O em torno do *Trevo/Bandonion* é composto por 2 pontos de ônibus para as linhas 4107, 102 e S19; 3 espaços públicos de lazer (praça, quadra, academia a céu aberto); 1 UMEI; 1 igreja evangélica; 2 lanchonetes; 1 padaria; 2 bares; 1 depósito; 2 lava jato e borracharia; 4 lojas; 3 lojas de roupa; 2 mercearias; 2 salões de beleza; 1 loja de artigo de festa; 1 marcenaria; 1 ateliê de arte. Por fim, a área *Coronel Jorge Dário* é rodeada por 3 pontos de ônibus para as linhas 9404 e 9501; 1 UMEI; 1 escola municipal; 3 campos de futebol; 2 obra social/igreja católica; 4 igrejas evangélicas; 1 lanchonete; 1 *pet shop*, 1 restaurante; 4 bares; 1 aluguel de DVD; 3 lojas; 1 mercearia; 1 oficina; 1 conserto de roupa; 1 marcenaria; 1 serviço.

Esse cenário encontrado reflete em parte os relatos dos entrevistados. A geografia de oportunidades trazida por Flores (2006) aponta a relevância do espaço ou do contexto geográfico na tomada de decisão das pessoas e seus diversos resultados, uma vez que a segregação residencial socioeconômica gera efeitos sobre os indivíduos que residem nessas áreas. A afirmação da autora “O espaço “importa” porque afeta a distribuição objetiva da estrutura de oportunidades.” (FLORES, 2006, p. 201) nos auxilia no entendimento sobre as áreas de reassentamento dos moradores pesquisados no Aglomerado da Serra quanto a oportunidades ou barreiras espaciais. Tanto o espaço importa, quanto a acessibilidade, que associa a distribuição dos bens urbanos, seu alcance pelos indivíduos e os modos de transporte (GEURS e VAN WEE, 2004). A relação desses três elementos é importante para que os indivíduos alcancem e participem nos diferentes pontos da cidade.

Quando se trata de equipamentos públicos no território do Aglomerado da Serra, encontramos esses bens em todas as áreas pesquisadas, com variedade entre elas quanto a finalidade: em algumas áreas há um foco maior em termos de lazer, em outras são instituições de saúde e prevenção a risco geológico. As famílias declaram um grande número de escolas encontradas no território e arredores, do ensino infantil ao médio. Com exceção do ensino infantil, cujo horário não é integral, essas instituições atendem as famílias. Thrift (1977) fala das restrições que o recurso tempo impõe nas experiências dos

indivíduos, incidindo no desempenho de seus projetos. As famílias entrevistadas com crianças pequenas disseram não terem colocado seus filhos nessas escolas pois é importante para eles o horário integral, para conseguirem trabalhar.

Os bens públicos de saúde, como os centros de saúde, são equipamentos também reconhecidos pelos entrevistados. Alguns deles são elogiados, mas o atendimento do indivíduo baseado na sua localização residencial gera dificuldades de acessibilidade para algumas famílias. São critérios para a divisão do público a ser atendido nos centros de saúde do município barreiras geográficas e espaços onde há concentração de grupos populacionais homogêneos em termos de suas condições objetivas de existência (SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE DE BELO HORIZONTE, 2003).

Com relação à segurança pública, de forma geral, as famílias entendem que não há um posto policial no território do Aglomerado e a ação policial ocorre por meio de rondas das viaturas na maior parte das áreas pesquisadas. O CRAS é um equipamento reconhecido entre os moradores, com exceção especial daqueles na área *Coronel Jorge Dário* e os centros culturais foram mencionados somente por famílias que moram ou trabalham próximo ao Centro Cultural Vila Fátima, na área *CREAR*.

Apesar de termos encontrado alguns estabelecimentos comerciais nas áreas dos conjuntos habitacionais estudados durante a construção do Indicador Inserção Urbana, com exceção da área *Mem de Sá*, de maneira geral as famílias entrevistadas não percebem que são atendidas no que se refere a comércio e serviços. Elas manifestam a necessidade de se deslocar para realizarem compras ou quando necessitam de serviços bancários, em particular.

Há estabelecimentos comerciais locais, mas com pouca variedade, com valores altos e baixa qualidade. Foram relatadas as mercearias que são locais onde se vendem produtos muitas vezes por telefone, e realizam entrega nos domicílios a partir de certo valor de compra. Esse recurso é importante para aqueles que não possuem carro, residem longe do estabelecimento ou não podem carregar peso. Um dos componentes da acessibilidade de Geurs e Van Wee (2004) reflete as necessidades e habilidades do indivíduo. A idade, a condição física, a disponibilidade de renda ou de modos de viagem incidem sobre o nível de acesso do indivíduo aos modos de transporte e às oportunidades distribuídas espacialmente; esses elementos também são identificados em Oviedo e Titheridge (2015), na relação entre dimensões de exclusão e transporte.

Algumas famílias recorrem às mercearias para pequenas compras e preferem os supermercados de porte maior para as compras do mês. Os bairros formalmente

regularizados que circundam o Aglomerado da Serra – Serra, São Lucas e Santa Efigênia – ofertam muitas opções de supermercados que são utilizados pelos moradores das vilas, devido aos aspectos não encontrados nos comércios locais, em especial a variedade e o preço. Grande parte das famílias pesquisadas não possui modos motorizados de transporte individual e para voltar para casa com as compras recorre aos ônibus ou a outro dispositivo de mobilidade. Há motoristas que permanecem nos supermercados e levam o comprador até sua casa dentro do Aglomerado, cobrando uma taxa de R\$10,00 a R\$15,00. Trata-se de uma estratégia de viagem na tentativa de desempenhar um papel no acesso à cidade em contextos de exclusão social, pobreza e transporte (OVIDO e TITHERIDGE, 2015).

As famílias que manifestaram encontrar tudo que precisam no em torno de sua moradia, inclusive serviços bancários, são as que residem no conjunto de melhor inserção urbana *Trevo/Bandonion*. Iara revela sua satisfação com o local onde mora

Aqui tem tudo que a gente precisa! Tem tudo! Da mercearia à padaria, ao açougue e uma Caixa Econômica [Federal]. Aqui embaixo tem a lotérica e aqui dentro do Aglomerado tem a Caixa no Açougue do Paulo que atende a prioridade dos moradores aqui. [...] Aqui é um aglomerado, mas é melhor do que certos bairros longe por aí. (Iara, 55 anos, reassentada na área Trevo/Bandonion, morava do outro lado da Avenida Jefferson Coelho da Silva)

Outra moradora do conjunto, Cátia, complementa

Tem escola, igual UMEI tem aqui, né, do outro lado de baixo. Escola tem ali, perto do outro ônibus que eu falei que parava próximo também, é 5 minutos daqui. Tudo tem perto, tem ônibus na porta. Tem o CRAS que é ali perto também, só delegacia que é mais longe. [...] A mais próximo, lá perto da [Avenida] Bandeirantes, pouco pra baixo, perto do Parque das Mangabeiras, mais próximo, é tipo uns 20 minutos a pé, mais longe, mas tudo tem perto. (Cátia, 28 anos, morava na Rua Flor de Maio, reassentada na área Trevo/Bandonion)

Já para as famílias da outra área de melhor inserção urbana, *Coronel Jorge Dário*, os relatos não corresponderam ao indicador criado no que se refere ao comércio. Escolas e centro de saúde, além de uma base de segurança são dispositivos urbanos encontrados na área. No entanto os entrevistados relataram a necessidade de se deslocarem para bairros como Santa Efigênia ou mesmo o centro da cidade, para a Avenida do Contorno ou Avenida Brasil, espaços da cidade compostos por dispositivos urbanos, para a realização de compras e pagamentos, e mesmo para lazer. Ilcka é uma das entrevistadas

que fala da região onde mora e a compara com a “Serra”, onde se encontra o conjunto *Trevo/Bandonion*, corroborando os excertos acima

[...] como se vê, é, compra do mês eu faço no [supermercado] EPA, aqui embaixo, no bairro Santa Efigênia, que por aqui não tem armazém, mas não é ruim, não [...] Podia ser melhor. Em vista a Serra, aqui devia ser melhor, porque na Serra tem, na rua Cabrália ali, mesmo, tem muito armazém, muitos açougue, muita coisa, farmácia, tudo. Farmácia tem aqui embaixo na Rua Juiz da Costa Val. Tem que desce lá embaixo, que é aonde, o lugar que tem farmácia, e na [Avenida do] Contorno que tem a outra lá. Aqui não tem [...] Tem ali agora, na padaria perto da igreja, tem aquela padaria, mas tem poucas coisa; nesse ponto aqui no São Lucas não é bom de comércio, não, sabe. (Ileka, 75 anos, morava na Rua do Arauto, reassentada na área Coronel Jorge Dário)

Outra área de reassentamento que merece destaque quanto à inadequação do Indicador Inserção Urbana é a *São João*, considerada de média inserção. A Rua São João é marcada por alta declividade. Construída pelo programa Vila Viva, ela é composta somente por conjuntos habitacionais, com um total de quase 300 UHs, espalhadas pelos seus 450 metros de extensão; de longe a área com maior número de apartamentos. Porém, não se vê comércio nessa via. Os estabelecimentos de comércio e serviços mapeados durante a construção do Indicador Inserção Urbana encontram-se particularmente na rua que corta o final da Rua São João, na Rua Nossa Senhora de Fátima. No entanto, as famílias entrevistadas nessa área se localizam mais próximo da outra extremidade da rua, de maneira que os relatos denotam a falta de oportunidades locais. Gabriel explica onde estão os bens e serviços próximo ao seu apartamento

[...] isso aqui virou um vale, não tem muita coisa aqui não. Ali tem o CRAS, é bem escondido ali, que é mais próximo de onde eu moro aqui. É o que eu falo, aqui a gente não tem comércio, tem nada, tudo que a gente quer tem que deslocar. Ou tem que subir a [Rua] São João, toda aqui, pra chegar lá na [Rua] Nossa Senhora de Fátima, onde tem mais comércio, e tal, ou tem que descer lá embaixo da [Avenida] Mem de Sá. Esse meio aqui, aqui não tem muita coisa aqui, não. Não atende muito aqui, não. As coisas são meio longe daqui [...] O local, aqui ficou meio fora dos comércios, fora de tudo. Aqui, cê quer sair prum lazer, tem que tá indo longe, você perguntou aí se o comércio atende, o comércio aqui não atende, não é uma região de comércio [...] nem de serviços. (Gabriel, 49 anos, morava na Rua Joana D’arc, reassentado na área São João)

FIGURA 4 -Foto aérea da Rua São João



Fonte: <http://nitroimagens.photoshelter.com/image/I0000OdLowABPh.0>, 2019

Os grupos entrevistados nos estratos de pior inserção urbana corresponderam ao indicador. Poucas famílias manifestaram facilidade de acesso ao comércio especialmente. O que nos chama atenção são problemas manifestados pelos moradores do conjunto *Mem de Sá* quanto ao centro de saúde, o São Miguel Arcanjo, que também atende as famílias da Rua São João e do *CREAR*, segundo os critérios territoriais. Este centro de saúde situa-se ao lado do conjunto habitacional *CREAR*, mas a distância do conjunto *Mem de Sá* ao equipamento de saúde é de um quilômetro. Trata-se de uma região cuja declividade acentuada do terreno, com variação topográfica de 105 metros³², limita a acessibilidade da população, em especial idosos, doentes e pais com crianças. Embora não seja uma variação topográfica expressiva, devemos lembrar que muitos moradores realizam o deslocamento a pé para chegar ao centro de saúde e, portanto, a declividade do terreno tende a dificultar o acesso. Para quem opta por ir de ônibus, são necessários duas linhas suplementares para chegar ao atendimento médico. Um dos usuários do centro de saúde, Jonatas, expõe sua visão sobre a dificuldade de se chegar no local

Hoje graças a Deus eu tenho carro, esse ônibus que criou aqui ajuda bastante que cê pode subi aqui, liga com outro micro-ônibus lá e ir. Mas antes eu fico imaginando a vida aqui de uma pessoa idosa, igual da Dona Jacinta mesmo, minha vizinha mãe aqui, né. [...] Então eu imagino uma pessoa tipo dela, uma pessoa obesa, uma pessoa com criança, em várias situações, como chegar

³² Distância entre conjunto Mem de Sá e Centro de Saúde São Miguel Arcanjo obtida no domínio do *Google Maps*.

naquele posto lá? Só tem escada aqui. Aqui não tem saída lá pra cima não. [...] É só subir escada, não tem outro acesso. Pra ir de carro tem que dá a volta lá na Serra, né. Hoje tem a avenida aqui, né, que antes não tinha. E agora com esse ônibus que criaram então atende. [...] Tem que pegar dois ônibus. O posto tá aqui, a 600 metros daqui, tem que pega dois ônibus pra chegar ou senão subir escada, com 500 degrau mais ou menos. Acesso difícil, complicado. (Jonatas, 52 anos, morava na Rua da Passagem, reassentado na área Mem de Sá)

A associação entre segregação socioeconômica e escassa oferta de transporte aprofunda privações vivenciadas por grupos sociais inseridos nessas condições, distanciando-os do acesso à cidade e suas ofertas de oportunidades (OVIEDO e TITHERIDGE, 2015). A relação entre exclusão social e transporte passa por várias dimensões – física, geográfica, econômica, temporal, medo, instalações, espacial. Para os autores, essas relações limitam o acesso a oportunidades e aumenta os riscos de exclusão social.

O transporte público formal que abrange o território do Aglomerado da Serra é composto por linhas que abastecem especialmente o em torno do Aglomerado e linhas internas, os micro-ônibus. Como transporte informal, foram citados a moto táxi e o “lotação” – carros particulares que cobram o valor da passagem de ônibus e levam os passageiros até o centro da cidade, porém de forma mais rápida, pois não fazem paradas durante o percurso.

O Programa Vila Viva se atentou na implantação de pontos de ônibus próximos aos conjuntos habitacionais entregues pelo Programa, assim como em outros espaços do território. No entanto, as famílias que participaram da pesquisa relataram diferentes queixas quanto ao transporte público, pois muitas vezes suas necessidades de mobilidade não são atendidas.

As famílias entrevistadas manifestaram insatisfação principalmente pela demora dos ônibus. Segundo as falas, os pontos importantes são as poucas linhas de ônibus e a falta de cumprimento dos horários, pois muitas vezes os ônibus circulam juntos, em torno de quatro ou cinco, chegando na parada de ônibus ao mesmo tempo. A falta de atendimento do transporte público implicou a compra de automóvel por parte de duas famílias entrevistadas, ambas moradoras das áreas de pior inserção urbana, *Mem de Sá* e *CREAR*. O excerto abaixo é de Jonatas, morador da *Mem de Sá*

Isso até fez a gente sacrificar muito, não que não serve [o transporte público]. Uma hora que tá sem, tem hora que você precisa, mas a gente sacrificou muito, tira muita coisa pra tenta compra um carro, porque o transporte nunca atende na hora que você precisa também. Num tem muita linha, num cumpre horário,

num tem assim uma frequência, tendeu? (Jonatas, 52 anos, morava na Rua da Passagem, reassentado na área Mem de Sá)

Outras famílias trazem descontentamentos da falta de ônibus noturno, em especial aquelas que residem na área *CREAR*. Segundo elas, as duas linhas que circulam no local não rodam na madrugada. Aqueles que não possuem transporte motorizado privado recorrem ao transporte privado por aplicativo de celular, destacando o uso desses aplicativos como forma de ter acesso aos bens e serviços. No entanto, uma das entrevistadas dessa área ressalta que as chamadas nem sempre são atendidas. Segundo Vitória, devido à má qualidade da via na Rua Nossa Senhora de Fátima e dependendo do horário, os motoristas não atendem às solicitações do aplicativo

Porque pela rua Nossa Senhora de Fátima não ser muito boa, por ela ser uma via ruim, aí às vezes eles não aceitam vir por causa da rua. Aí eles não vêm, dependendo do horário eles também não vem. A maioria dos Uber que vem aqui são só os que moram aqui mesmo [...]. (Vitória, 23 anos, mora na área *CREAR*)

A linha de ônibus que tem contribuído com a mobilidade da comunidade é a suplementar 19. O S19 foi uma conquista realizada há pouco tempo pelos moradores do Aglomerado da Serra. A mobilização ocorreu com a participação de instituições como o Ministério Público, a população local e movimentos de luta pela moradia – Arquitetas Sem Fronteiras – e pela melhoria do transporte público – Tarifa Zero –, além do apoio de alguns políticos (Tarifa Zero *et al*, 2018).

Para as famílias residentes na área *Mem de Sá*, onde há um ponto de ônibus em frente ao conjunto habitacional, itinerário do S19, o transporte público melhorou após a chegada da linha. Ela sobe a Avenida do Cardoso, levando-os ao lado sul da cidade, como também percorre a região leste, fazendo ligação com o metrô na altura da Estação Santa Tereza, facilitando quem precisa ir ao centro da cidade ou outras localidades.

FIGURA 5- Conjunto habitacional na área Mem de Sá e o ônibus S19



Fonte: arquivo pessoal (2018)

A nova linha tem possibilitado maior acesso aos moradores, inclusive para a compra de alimentos e outros itens menos básicos, como explica Gabriel

Agora, com a implantação do [S] 19 ficou mais fácil, que ele faz esse percurso da Rua Guaxupé até o shopping, pra pessoa passear, se quiser ir no shopping Boulevard, ele para, o final dele é no shopping Boulevard, depois retorna pela [Avenida] Andradas, sobe a [Avenida] Mem de Sá de novo, então, ficou bacana. Lá no shopping tem o Carrefour, pode ir no Supermercado BH, no DIA, então ficou mais fácil. (Gabriel, 49 anos, morava na Rua Joana D'arc, reassentado na área São João)

A figura abaixo traça o itinerário da nova linha de ônibus S19 e as facilidades urbanas que ele encontra no caminho.

FIGURA 6 - Itinerário da linha de ônibus S19



Fonte: Tarifa Zero *et al* (2018)

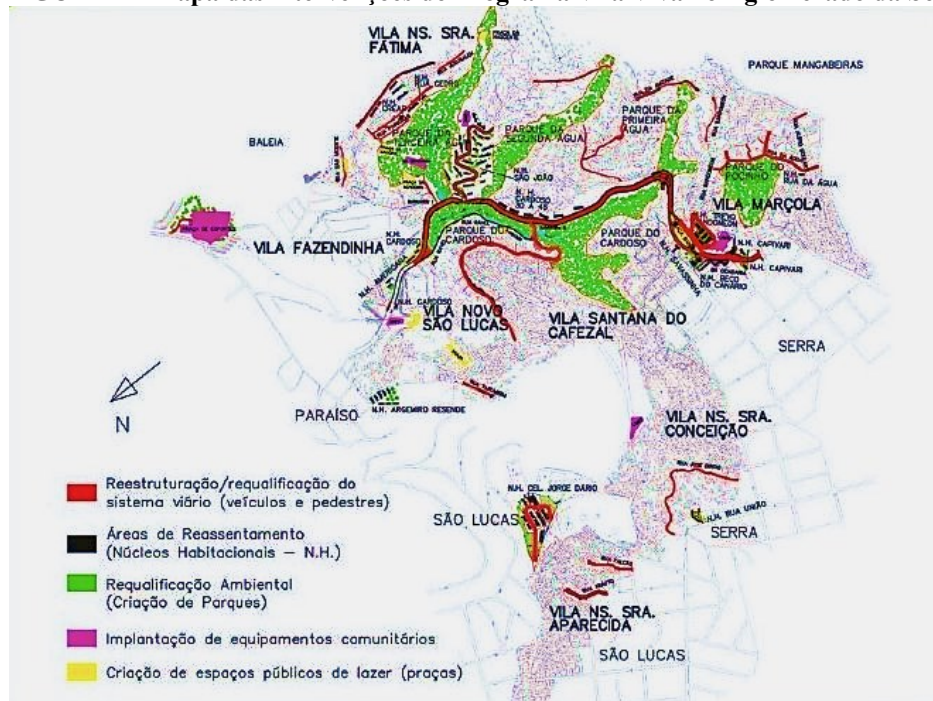
4.2.2 A implementação do Programa Vila Viva como marcador das dinâmicas de mobilidade

A reestruturação promovida no território do Aglomerado da Serra foi tamanha que, em uma perspectiva comparada em termos da composição do território antes e depois do Programa Vila Viva, as famílias entrevistadas ressaltam a consequente e profunda mudança no espaço. A acessibilidade, relacionada aos sistemas de uso do solo e transporte, é requisito para que se criem oportunidades de participação dos indivíduos nos diferentes espaços sociais (GEURS e VAN WEE, 2004). Em outras palavras, a participação dos sujeitos na sociedade é possível quando os componentes da acessibilidade são alcançados, como a forma de uso do solo, o meio de transporte, o tempo e as questões do indivíduo.

O baixo nível de acessibilidade havia sido apontado no Relatório Técnico da SUGT-Urbel como um dos problemas elencados pelo PGE no Aglomerado da Serra, como já mencionado (PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE, 2016). As melhorias no território executadas pelo Programa vão ao encontro da maior acessibilidade dos moradores, visando o desenvolvimento comunitário.

Às obras viárias³³, de recuperação ambiental³⁴ e aos conjuntos habitacionais executados pelo Programa, somam-se outros equipamentos implementados, inicialmente executados pelo Vila Viva. Com a posterior intersetorialidade das políticas públicas as obras passaram a ser executadas sob responsabilidade de outros órgãos municipais. Foram implementados o CRAS Vila Fátima, onde são executadas as políticas da assistência social, a URPV para gestão de resíduos não recolhidos pela coleta convencional e a UMEI Capivari para a educação de crianças de zero a cinco anos (PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE, 2016).

FIGURA 7 - Mapa das intervenções do Programa Vila Viva no Aglomerado da Serra



Fonte: arquivo pessoal (sem data)

³³Em termos de sistema viário, foram executadas vias veiculares, urbanização de vias de pedestres e a Avenida do Cardoso, posteriormente intitulada Avenida Jefferson Coelho da Silva, considerada a maior obra do Programa no local com extensão de 1,68km e largura de 12m de pista. Entre as oito praças executadas, a maioria na Vila Nossa Senhora de Fátima, há praças específicas para a prática de skate, parkour e bicicleta. Entre as áreas de lazer, a mais importante é o Complexo Esportivo com estádio de futebol e quadra poliesportiva, conhecido como Baleião. O Estádio Mário Ferreira Guimarães tem dimensões oficiais da FIFA e possui capacidade para 3.000 torcedores (PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE, 2016).

³⁴Para a recuperação das áreas verdes e dos recursos hídricos houve a implantação de um sistema de recuperação ambiental, composto por parques ecológicos e áreas verdes: Parque da 1ª Água, Parque da 2ª Água, Parque da 3ª Água, Parque do Cardoso, Parque do Pocinho e o Parque do Talvegue. Foram necessárias, entre outras ações, remoções de moradias e implantação de redes de interceptores de esgoto. Também houve trabalho de revegetação e projetos paisagísticos com a participação da comunidade (PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE, 2016).

A transformação do espaço gerou mais acesso em várias escalas. A mobilidade dos moradores, o acesso a quem é de fora, a entrada de automóveis e serviços motorizados, e a chegada de mais oportunidades no território são consequências percebidas pelos moradores. Segundo os relatos, a circulação era principalmente por meio de becos e, portanto, truncada, labiríntica, chegando a provocar insegurança para quem era de fora do Aglomerado. Além do comércio que aumentou dentro do Aglomerado, outro elemento que se aproximou um pouco mais da população foram os dispositivos urbanos, entre eles o transporte público – ônibus.

A estrutura de oportunidade (FLORES, 2006) aumentou no Aglomerado, mas não atinge todos de maneira igual. Além do mais, a presença desses bens não implica seu uso por parte dos moradores por uma gama de motivos, desde restrições físicas (THRIFT, 1977), geográfica, de instalações e baseadas no tempo (OVIEDO e TITHERIDGE, 2015) até a falta de vontade individual.

A exemplo da maior obra do Programa, a Avenida do Cardoso ou Jefferson Coelho da Silva. Para muitos entrevistados ela significa melhoria do local onde antigamente era repleto de becos e terra. Além de melhorar a circulação das pessoas, contribui especialmente para o deslocamento dos automóveis, pois significou mais uma opção para o tráfego de veículos. Um dos moradores do conjunto *Mem de Sá* lembra como era o local: “A Serra é muito perto. Quando não tinha essa avenida [do Cardoso] a Serra era muito longe daqui, porque cê tinha que dá uma volta lá no centro né, pra vim aqui, que isso aqui não tinha ligação nenhuma com a Serra [...]”. A maior mobilidade no espaço favorece o monitoramento policial, mas principalmente o consumo de drogas. As bocas de fumo ao longo da Avenida associam-se à facilidade da circulação, gerando aumento da venda do produto ilegal, como nos revela Leandro

Hoje o comércio de droga é muito maior. [...]. Antigamente, playboy não subia no morro pra pegar droga. Agora passa, vai embora de carro, 24 horas. [...]. No meu modo de pensar, pra quem, pra classe alta que tem dinheiro, abriu foi rua pra eles passarem mais rápido, pra chegar em casa, que cortou a favela no meio, achou que ia acabar com a favela e não acabou, e piorou foi o tráfico de droga. (Leandro, 32 anos, morador da área Mem de Sá)

Outras contestações também foram manifestadas sobre a Avenida, como a falta de uma linha de ônibus troncal – liga bairro à região central – com o itinerário na Avenida para facilitar a mobilidade da comunidade, pois somente os ônibus suplementares fazem o percurso. As moradias situadas ao longo da Avenida também foram lembradas, por não

possuírem acesso a ela. Uma das famílias que mora na área *Mem de Sá*, localizada no começo da Avenida Jefferson Coelho da Silva, explica essa configuração

De lá da Serra aqui, quem fico na beirada da avenida não tem acesso a ela. Não tem como fazê um acesso pra casa, ou tem um muro pra baixo ou pra cima. A casa fico do lado de cima do muro de 6, 7 metro, esse muro não pode ser mexido, então a pessoa tá do lado da avenida, mas não tem acesso à ela, não tem benefício nela, não pode construir nada, não pode construir uma garagem. (Jonatas, 52 anos, morava na Rua da Passagem, reassentado na área Mem de Sá)

A figura abaixo nos permite visualizar a Avenida e seu muro alto, ilustrando a fala do entrevistado.

FIGURA 8 - Muro construído na Avenida do Cardoso

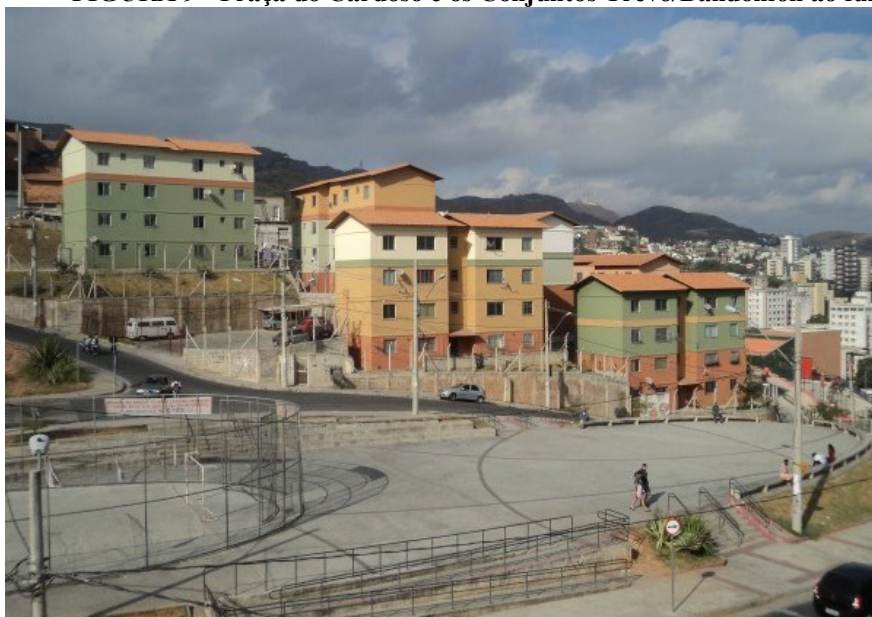


Fonte: <https://aguasnacidadeblog.wordpress.com/>, 2019

Uma outra obra significativa do Programa Vila Viva é a Praça do Cardoso, localizada na avenida homônima, em frente à área de reassentamento *Trevo/Bandonion*. Ao contrário da avenida, as famílias entrevistadas avaliam a praça principalmente de forma negativa, pelo consumo de drogas no espaço. No estudo empírico de Gotham e Brumley (2002) um dos usos estratégicos do espaço é evitar locais de maneira consciente para negar suas identidades negativas, como locais ligados ao tráfico de drogas e ao crime. Há inclusive o uso de códigos simbólicos para distinguir as áreas mentalmente e evita-las nos deslocamentos diários. Apesar de evitarem o local por esse motivo, alguns moradores afirmaram frequentar a praça para lazer e de acordo com o evento, uma vez que ela é palco de festas e inclusive eventos religiosos.

Quem frequenta mais essa praça é meu menino [...]. Eu não sou muito de frequentar praça não, porque eu acho a praça muito boa, espaçosa, mas eles não se respeita, na praça. É gente fumando droga, maconha na praça, então pra mim o ambiente não dá. Pessoal faz exercício na academia lá pra baixo, todo mundo corre nessa praça aí. No final de semana, feriado, as mães com os meninos com velotrol, bicicleta e o menino fumando maconha do lado. (Iara, 55 anos, reassentada na área Trevo/Bandonion, morava do outro lado da Avenida Jefferson Coelho da Silva)

FIGURA 9 - Praça do Cardoso e os Conjuntos Trevo/Bandonion ao fundo



Fonte: http://www.cobrape.com.br/det_noticia.php?id=167, 2019

A maior área de lazer implementada pelo Programa Vila Viva, o Complexo Esportivo do Baleião, cujo estádio de futebol tem padrões oficiais da FIFA, é um equipamento localizado de forma mais isolada no território do Aglomerado da Serra. Entre os moradores que participaram da pesquisa as visões são mais divididas, pois embora alguns entrevistados ou seus filhos e netos frequentem o local, seja para assistir ou para jogar futebol ou já tenham frequentado, houve relatos de desconhecimento do espaço.

FIGURA 10 - Estádio do Baleião



Fonte: <http://br.infoaboutcompanies.com/Catalog/Minas-Gerais/Belo-Horizonte/Campo-de-Futebol/Est%C3%A1dio-M%C3%A1rio-Ferreira-Guimar%C3%A3es>, 2019

Percebemos que aqueles moradores que residem em áreas mais afastadas das principais obras implementadas manifestam maior distanciamento em relação a elas, como é o caso do grupo de famílias da área de reassentamento *Coronel Jorge Dário*. Nesta área, situada ao lado do bairro Novo São Lucas, as famílias entrevistadas revelaram não possuir muitas ligações com o Aglomerado da Serra, como explica uma delas, Cíntia

[...] porque a gente mora aqui, então é raro a gente, é raro, raro alguém subi daqui para lá. [O Programa Vila Viva] Não trouxe nenhum benefício para a gente não. Não porque você desce aqui, você atravessou a [Avenida do] Contorno você já está na área hospitalar, então não há necessidade de subir. (Cíntia, 40 anos, morava no beco João Gomes, reassentada na área Coronel Jorge Dário)

Com variações entre as localidades, as famílias pesquisadas notam diferenças da região de moradia atual comparando com a anterior, mesmo aquelas cuja mudança espacial tenha sido de poucos metros. Para uma melhor visualização dos padrões atuais de inserção urbana, sistematizamos os relatos na tabela abaixo.

TABELA 6 - Padrões das trajetórias de inserção urbana

INSERÇÃO URBANA	Nº FAMÍLIAS
Não mudou de região e não vê diferença	1
Melhora em alguns aspectos e piora em outros	1
Melhorou as condições urbanas	4
Não mudou de região, mas condições melhoraram	4
Piorou as condições urbanas	5

Fonte: própria autora

A maior parte das famílias que tiveram o menor deslocamento residencial disse que houve maior abertura para o comércio e outra questão importante é a maior acessibilidade na atual moradia. Os conjuntos habitacionais estão localizados em ruas e não em becos, como era antigamente, o que facilita o deslocamento com compras ou mesmo de pessoas doentes, grávidas ou com mobilidade reduzida. Uma dessas famílias nos conta como é seu local de moradia no *Trevo/Bandonion*

[...] abriu mais... mercearias, tendeu? Abriu mais projetos. Melhorou. [...] Quando morava na casa, não tinha a avenida então o final [do ônibus] era ali embaixo onde que era o final do [ônibus] 2151. Todo mundo pegava o ônibus ali. Depois que abriu a avenida que passou o final aqui pra dentro do aglomerado. O S19 o final dele é na [Rua] Guaxupé. 4107 e 4102 todos os dois o final era lá embaixo; com a avenida o 4107 veio pra aqui e o 4102 veio pra rua da escola do Laura [das Chagas Ferreira]. Porque o final era lá embaixo onde é o final do 2151. Subiu, melhorou. (Iara, 55 anos, reassentada na área Trevo/Bandonion, morava do outro lado da Avenida Jefferson Coelho da Silva)

Para aqueles entrevistados que passaram por um deslocamento residencial maior e disseram ter melhorado sua inserção, encontramos como critério principal a atual localização da moradia na rua, ou seja, sua maior acessibilidade; morar no beco muitas

vezes remonta à declividade do terreno do Aglomerado, condição que pode impedir o desenvolvimento local, como exemplificado por uma dessas famílias

[...] na [Rua] Ocidental e na [Rua] Binário não tem nada disso. Não tem escola, não tem projeto [...] porque tem morro né, lá só tinha uma mercearia e um butequinho [...] Nem carro num descia. Meu menino comprou um carro que não subia. Agora que parece que tá descendo, que melhorou um pouquinho a Binário, né? Mas, transporte lá é difícil. [...] Melhorou muito. Carro não subia, descer, descia, mas era perigoso. (Jacinta, 74 anos, morava na Rua Ocidental, reassentada na área Mem de Sá)

Aquelas famílias que disseram ter suas condições urbanas pioradas no novo local de moradia provocadas pelo reassentamento em conjunto habitacional são especialmente famílias que vieram do lado “nobre da Serra” como explica uma delas, próximo ao bairro Serra. Segundo elas, antes havia mais opções de padarias, de sacolão, de lojas, de transporte e a localização era melhor. A exceção entre elas merece ser ressaltada por se tratar do entrevistado com maiores problemas quanto à sua mobilidade reduzida.

Denilson já tinha dificuldades de se locomover antes do processo de reassentamento, mas onde sua família morava o permitia autonomia para sair nas proximidades de casa. Eles foram reassentados na área *São João*, marcada pela falta de acessibilidade, e para que Denilson saia de casa é preciso pagar para que algum motorista o leve onde necessita, pois os ônibus que descem na sua rua muitas vezes não passam no horário e não param no ponto. Manderscheid (2014) nos lembra que “Para ser geograficamente móvel, tem que haver infraestruturas de transporte, bem como locais para se deslocar e lugares para ir. Essas infraestruturas e distâncias variam sistematicamente entre cenários políticos e econômicos e entre tipos de assentamentos.” (MANDERSCHIED, 2014, p. 193, tradução nossa)³⁵.

Ruth, esposa de Denilson, relata a piora do marido na nova moradia. Onde moram, no meio de uma rua cuja declividade é acentuada e sem acessos laterais, é necessário um deslocamento maior para se chegar a algum lugar. O diálogo entre eles nos permite entender melhor a situação da família inserida nesse espaço

³⁵In order to be geographically mobile, there have to be transportation infrastructures as well as locations to move from and places to go to. These infrastructures and distances vary systematically across political and economic settings and across settlement types.

Ruth: Aqui é tudo difícil.

Denilson: Aqui, fala verdade, é.

Ruth: [...] Ele adoeceu 100% quando ele mudou pra aqui [...] agora o negócio é porque depois que entra pra aqui é uma prisão, né? Cê sabe que é uma prisão. Fechô essa porta aí, fico aqui dentro, é uma prisão. [...]

Denilson: Saía pra rua [onde moravam], tinha armazém, buteco.

Ruth: Ele segurava nos roda mão que tem lá na [Rua] Flor de Maio e ia para lá na rua. Ele ia.

Denilson: Aí eu ia, ficava lá, ia embora. Agora aqui sai pra onde? Se sai tem que tê o dinheiro.

(Ruth, 57 anos e Denilson, 58 anos, moravam na Rua Flor de Maio, reassentados na área São João)

FIGURA 11 - Conjuntos Habitacionais na Rua São João e a declividade da rua



Fonte: arquivo pessoal (2018)

Encontramos diferentes trajetórias relacionadas ao grau de inserção dos moradores do Aglomerado da Serra quanto às facilidades urbanas espalhadas no território. Nessa escala de mobilidade, apesar do fato do Indicador Inserção Urbana não ter refletido todas as áreas estudadas, o comparativo com as condições anteriores é importante para percebermos que mesmo famílias inseridas em áreas de reassentamento consideradas de baixa inserção consideram estarem em locais melhores do que antes, assim como ocorre o contrário. A ambiguidade também perpassa as maiores obras do Vila Viva, com a utilização de espaços por alguns, desconhecimento e até prejuízo para outros.

4.3 Percursos próximos: mobilidade e as conexões na escala das vilas

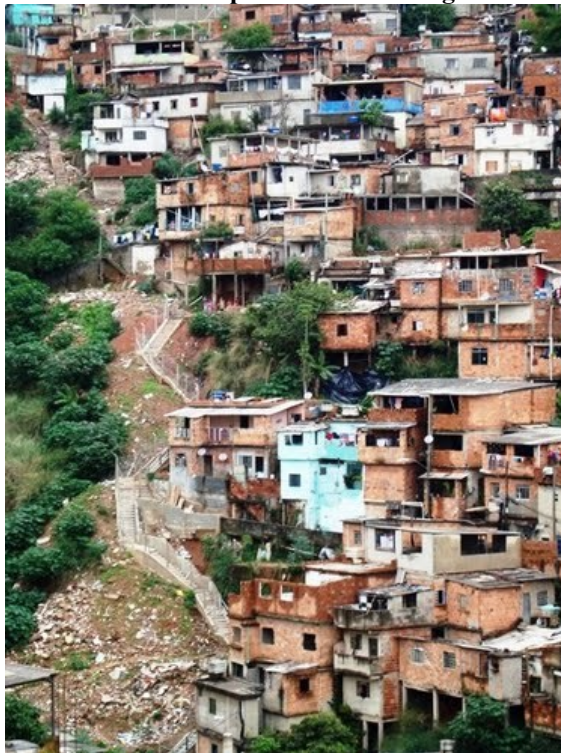
O terceiro eixo de mobilidade abordado na pesquisa retrata uma escala menor, do dia-a-dia dos moradores reassentados do Aglomerado da Serra. O ato da remoção e do reassentamento das famílias também incide sobre a mobilidade dos sujeitos no âmbito da vida cotidiana em termos dos modos como caminham, associando os pequenos espaços que se transformaram e as práticas de deslocamento nesse novo espaço, visto que além

do novo espaço privado – habitação – o espaço público recebeu intervenções. Essa relação também foi encontrada na análise CHD realizada no *software* Iramuteq, como está na Figura 3, classe 3.

Uma vez assumido que a mobilidade ocorre tanto em locais delimitados quanto em locais de fluxo, pode-se dizer que nossas vidas ocorrem nessas duas dimensões (JENSEN, 2009). Os deslocamentos rotineiros e aqueles que saem da rotina, geralmente o dia de folga do indivíduo, foram considerados em uma perspectiva comparada entre as condições de hoje daquelas anteriores ao reassentamento, na apuração das práticas, estratégias e experiências de mobilidades e, por consequente, suas implicações no cotidiano das famílias participantes do Programa Vila Viva.

4.3.1 O beco e a rua

Descrito em outras pesquisas (EVANGELISTA, 2012; MELO, 2009) e presente nas falas dos entrevistados, o Aglomerado da Serra situa-se em área de relevo acidentado. A declividade acentuada do território somada ao sistema viário precário, composto especialmente por becos, configurava o local de moradia da maioria das famílias entrevistadas. As escadas eram outro recurso utilizado no território para a mobilidade dos moradores nesse terreno muitas vezes adverso. Oviedo e Titheridge (2015) entendem o acesso como a relação entre transporte e exclusão social, mas também veem o acesso contribuindo no entendimento das condições internas e externas de grupos sociais, como por exemplo a incidência da topografia adversa no movimento e na acessibilidade dos indivíduos.

FIGURA 12 - Exemplo de escada no Aglomerado da Serra

Fonte: http://br.geoview.info/aglomerado_da_serra_belo_horizonte,43445008p, 2019

Em contraposição à esse cenário, todas as áreas de reassentamento reconfiguradas pelo Programa Vila Viva são providas de vias veiculares (PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE, 2016). Morar e se deslocar na via veicular, isto é, na rua urbanizada, torna-se um contraponto à moradia localizada em beco e, portanto, essa distinção espacial torna-se relevante, pois estrutura e difere as mobilidades na microescala dos indivíduos.

Jensen (2009) nos coloca que “As pessoas não só observam a cidade enquanto se movem através dela, mas constituem a cidade praticando a mobilidade.” (JENSEN, 2009, p. 140, tradução nossa)³⁶. A maneira como participamos dos lugares em termos da mobilidade física passa por um processo de identificação de si e do outro, haja vista que a mobilidade urbana é uma prática cotidiana produtora de significado e cultura (JENSEN, 2009). Morar em uma rua, de acordo com os relatos, tem peso para os moradores e pode remeter à sua maior inserção na cidade a partir dos novos acessos e da maneira como se acessa os bens urbanos, fazendo com que eles se apropriem do papel de cidadãos.

A maior parte das famílias entrevistadas apontou diferença entre a moradia anterior, localizada no beco e suas dificuldades inerentes, da situação atual. Estar no beco

³⁶ People not only observe the city whilst moving through it, rather they constitute the city by practising mobility.

implicava para os moradores uma leitura de diferentes graus de complexidade e a instabilidade do caminho percorrido, as dificuldades em atendimentos de emergência, sujeira do espaço, a falta de acessibilidade a transportes de carga. Estar na rua permitiu um acesso mais tranquilo na chegada até o bloco de apartamentos, na maioria das vezes sem percalços, como os caminhos íngremes ou as escadas, a não ser as escadas dentro dos blocos que, para alguns moradores, pode ser um incômodo. A possibilidade de estacionamento de veículos em frente aos prédios é outro aspecto ressaltado, como manifesta a moradora Jacinta: “Aqui é tudo mais fácil, é uma compra, é um SAMU”.

Os excertos abaixo ilustram como os entrevistados chegavam em suas antigas casas e como é o acesso atual para melhor visualizarmos a acessibilidade desses locais:

Tinha rua, saía da rua, entrava descia escada pra chegar na minha casa, uma escadinha, tinha que anda um pouquinho, chegava na escada, acesso fácil. Inclusive tinha até uma rampinha, também, se precisasse um cadeirante, qualquer coisa tinha uma rampa lá. [...] Hoje, eu desço de carro, normal, eu paro na porta do meu prédio, eu tô dentro da porta do meu prédio, mesmo que eu não chego no meu andar, eu tô dentro do meu prédio, então o acesso aqui ficou mais fácil [...] (Gabriel, 49 anos, morava na Rua Joana D’arc, reassentado na área São João)

[...] eu descia um morro que era um morro forte igual esse também, e tinha uma escada, nem gosto de lembrar, que eu grávida do meu filho, era como se fosse três andares mesmo, só que não tinha corrimão, nem parede, nem nada, tinha que descer pelo barranco, nessa escada, e depois pular umas muretas que existia para chegar na minha casa. Então, era mais difícil, muito mais difícil [...] e sem iluminação. [...] hoje não, hoje eu não tenho que pular nada, tem os halls de escada do prédio só [...] três andares [...] então melhorou vamos dizer assim cem por cento, bastante né, houve essa melhora muito grande, né, fora que apesar de tudo é a gente tem mais segurança, né, porque não tem que passar no beco nem nada, né, *é rua...* (Cíntia, 40 anos, morava no beco João Gomes, reassentada na área Coronel Jorge Dário)

Telma: Lá não é lugar de morar não.

Cláudio: Pra subir com meu irmão tinha que subir com a cadeira de rodas de três. Quando não era cadeira de roda, era de maca [...] Parava assim do lado do beco aí nós subia [...] aí um pegava assim nas costas da cadeira, os dois pegava na frente e levava e subia.

Telma: Muito pesado. [...] Pra mim, tudo é mais fácil, aqui. Lá era mais difícil. (Telma, 70 anos e Cláudio, 38 anos, moravam na Rua Pedra Verde, reassentados na área CREAR)

A abertura das vias que circundam os conjuntos habitacionais relaciona-se diretamente com dois serviços urbanos, o transporte público e a limpeza urbana. A nova relação espacial incide nas dinâmicas de mobilidade dos indivíduos e, em última instância, na sua relação com a cidade. Como discorrido na seção anterior, houve a implantação de paradas de ônibus próximo às áreas de reassentamento. As falas dos moradores quanto a distância das paradas ao apartamento remetem expressões como “na

porta de casa”, “aqui é mais perto”, “parada de ônibus ali é um quarteirão daqui”. Já as manifestações relativas às antigas casas se apresentam de forma diferente e denotam trajetos mais longos e, às vezes, mais complicados: “andava mais, tinha que passar pelo beco, era mais complicado”. Tais impressões de maior proximidade atual com o transporte público são encontradas nos três estratos do Indicador Inserção Urbana.

As dificuldades dos percursos até o local de moradia anterior também refletiam no descarte do lixo doméstico. Como os caminhões de coleta circulavam apenas nas vias maiores, a maior parcela das famílias entrevistadas relatou os mesmos trajetos complexos para saída/chegada à moradia – os becos, as escadas, os barrancos – na realização dessa tarefa. Thrift (1977) fala dos objetivos dos seres humanos e da realização das tarefas para a sua consecução. No entanto, os recursos tempo e espaço podem incidir como restrições e impedir a realização dos projetos. A restrição de coerência (THRIFT, 1977) ocorre quando indivíduos, ferramentas e materiais não estão conectados em determinados locais e momentos. Como o percurso dos entrevistados apresentava dificuldades, encontramos duas famílias que preferiam poupar esforços e realizar o descarte no barranco ou no meio da mata, além dos relatos do lixo abandonado pelo caminho.

Em todas as áreas de reassentamento estudadas foram encontradas lixeiras instaladas em frente às entradas dos conjuntos, no intuito de atender a população com o serviço de limpeza urbana de forma adequada; na visão dos moradores esse serviço funciona de maneira efetiva. Uma das entrevistadas, Denise, fala sobre sua restrição na casa anterior que dificultava a realização dessa tarefa e sua condição atual

A gente tinha que levar até na rua, lá no final do beco [...] Se eu te falar que a gente jogava lixo no barranco de baixo, de vez em quando, era também assim, mais ou menos assim [...] Agora hoje não, na porta. Deço todo dia de manhã com o lixinho e coloco na minha lixeira, bonitinho. (Denise, 28 anos, não lembra o nome do seu antigo beco, reassentada na área Mem de Sá)

FIGURA 13 - Lixeira localizada ao lado da entrada do Conjunto CREAR

Fonte: arquivo pessoal (2018)

As mobilidades a partir da moradia inserida na via urbana são ressignificadas não somente no acesso a esses serviços, como a outras atividades do cotidiano e motivos de deslocamento. O trabalho é um deles e se configura como motivo importante nesse e em outros contextos (OVIEDO e TITHERIDGE, 2015; SOUZA, 2018). Passados ao menos seis anos de reassentamento dessas famílias, alguns mudaram de emprego, outros se aposentaram e outros ingressaram no mercado de trabalho.

Entre aqueles que permaneceram nos mesmos locais de trabalho em um total de quatro entrevistados, houve relatos de alterações nas suas práticas de mobilidade. Uma delas realizava seus serviços como cabeleireira em casa, além do atendimento em domicílio nos arredores. A diminuição do tamanho da habitação provocou seu deslocamento para outro local para realizar seus atendimentos, o salão de beleza da sobrinha, dentro do Aglomerado.

Outras situações de maior impacto retratam dois entrevistados que moravam na parte sul do Aglomerado; um deles estava a sete minutos a pé do trabalho e o outro tinha sua clientela como bombeiro nos bairros próximos e conseguia realizar suas viagens de ônibus. Ambos se mudaram para as duas áreas de reassentamento de pior inserção urbana, com menores ofertas de transporte público. Devido à piora desse acesso, ambos relataram a compra de automóveis para atender à família, como nos conta Nildo

Aí eu tive que economizar pra comprar carro, inclusive eu comprei carro, deve tê uns 7 anos que eu tenho carro, 7 praticamente. Mas nem todo mundo tem

isso, né? [...] Eu comprei carro, principalmente pra dar uma qualidade de vida pra minha família, pra mim também, até mesmo pra atender os meus horários, meus compromissos, teria que ter carro, até mesmo pra locomoção, né? [...] que aqui, infelizmente, uma causa de economizar pra comprar quem tem possibilidade de carro, que nem todo mundo tem, tem isso, é porque os ônibus são muito ruim. (Nildo, 40 anos, morava na Rua Chaparrau, reassentado na área CREAM)

Outro motivo de viagem relevante é a escola. No entanto, muitos membros das famílias pararam de estudar ou terminaram os estudos ao longo desse período de tempo no apartamento, inviabilizando a comparação das práticas de mobilidades com o local anterior de moradia.

A frequência a templos religiosos é outra atividade de difícil comparação. Alguns moradores passaram a frequentar centros religiosos nos últimos anos, outros não o fazem mais. Houve relatos de mudança de religião e inclusive a mudança do local do templo religioso frequentado. Apenas duas famílias frequentam a mesma igreja do período anterior ao reassentamento e segundo uma delas, a igreja agora está mais próximo de casa, ambas residentes da área de melhor inserção urbana *Coronel Jorge Dário*.

Aqueles entrevistados que manifestaram diminuição da atividade religiosa a associou ao atual local de moradia. Duas famílias disseram ter diminuído ou mesmo interrompido práticas dentro de centros religiosos devido ao local atual de moradia. Um deles é um dos entrevistados que comprou automóvel. Anteriormente, ele e seu filho iam a pé até a igreja no bairro Serra, mas como hoje em dia estão no conjunto *Mem de Sá* e, portanto longe do local, a frequentam de vez em quando e ainda costumam ir a pé ou de carro.

A outra família que deixou de frequentar templo religioso mora na área *São João*. Denilson, que tem mobilidade reduzida, mencionado na subseção anterior, precisa dos serviços de táxi para se locomover, mas para isso é preciso ter dinheiro. Devido aos escassos recursos, Denilson, e com ele Ruth, deixou de ir à igreja e ele desenvolve suas práticas espirituais com suas irmãs pelo telefone, uma outra forma das relações se moverem no espaço, segundo Sheller e Urry (2006). Vejamos o diálogo do casal:

Denilson: Mas eu num vô não

Ruth: Tem que paga carro.

Denilson: Não tem condições. Eu rezo aqui em casa, a minhas irmã liga eu escutano...

Ruth: As irmã liga pra ele, faz oração pra ele.

Denilson: Lá tinha igreja perto, né, então a gente ia.

(Ruth, 57 anos e Denilson, 58 anos, moravam na Rua Flor de Maio, reassentados na área São João)

A atividade física é uma atividade que muitos entrevistados disseram não praticar, seja pelo excesso de trabalho, por não terem tempo ou já andarem muito para a prática de outras atividades. Já o tempo dedicado ao lazer não foi manifestado no período anterior ao reassentamento e hoje em dia não é algo presente na vida de alguns moradores – por desinteresse ou por estarem sempre trabalhando.

Apenas cinco entrevistados continuam praticando algum esporte. Um deles teve que mudar seu local de caminhada: antes Gabriel morava mais próximo da Avenida Bandeirantes, região sul da cidade, e hoje em dia passou a prática para a Avenida dos Andradas, região leste, mais próximo do seu apartamento. Outros dois entrevistados sempre praticaram esporte – futebol, vôlei, peteca – em espaços dentro do Aglomerado, mas como cada um tem moto hoje em dia, costumam jogar fora, em bairros até distantes.

4.3.2 Os percursos nas proximidades

Como panorama das transformações e permanências nos deslocamentos dos moradores, buscamos as mobilidades das famílias reassentadas em termos dos percursos ordinários e não regulares dos indivíduos. Isto é, seus motivos de viagens, os modos que utilizam para se mover, as companhias no percurso e o tempo que levam. Além dos relatos dessas experiências, essas informações compõem um diário espaço-tempo, um dos métodos para pesquisa de mobilidade sugeridos por Sheller e Urry (2006), para entender como a família se move no espaço-tempo e como realizam atividades enquanto se movem.

Os relatos dos sujeitos em relação às suas experiências, e não só as de mobilidade, são revelados em fragmentos; muitos elementos são deixados de lado e as falas nem sempre correspondem ao que encontramos nas representações em forma de desenhos (ou cartas) e mesmo nos diários espaço-tempo. Bertaux (2005) reconhece as mediações subjetivas e culturais que incidem entre as experiências vividas pelos sujeitos e sua expressão em forma narrativa; em suas palavras "Entre o que ele viveu e totalizou e o que

ele aceita dizer hoje, outras mediações ainda estão interpostas.” (BERTAUX, 2005, p. 41, tradução nossa)³⁷. A partir da reflexão maior ou menor de suas experiências, o sujeito elabora significados e estes mediam o vivido e o relatado para o pesquisador. Como os relatos não são lineares, nos deparamos com algumas informações desencontradas e, portanto, as três fontes utilizadas, relatos, diários e desenhos dos percursos nos permitiram uma triangulação dos métodos na apreensão das mobilidades na menor escala dos moradores do Aglomerado da Serra.

Sobre os modos de viagens que encontramos entre os moradores estão o modo a pé, ônibus, carro e moto. Entre os 17 moradores que realizaram seus diários espaço-tempo, dois possuem automóvel e dois possuem moto. Estes são membros de uma família *monoparental* e ambos são homens. Os dois que possuem carro formam famílias *casal com filhos*, e observamos que em ambas somente os homens dirigem os automóveis. Em uma delas a esposa não costuma sair de casa, pois além da localização do apartamento na área de reassentamento *CREAR*, considerada com a pior inserção urbana, ela está afastada do trabalho devido à gravidez e tem dois filhos pequenos. Jirón (2011) encontra resultados semelhantes na relação entre sistemas inadequados de transporte, dispersão dos serviços urbanos e compromissos diários. A restrição nas mobilidades das mulheres com filhos pequenos implica soluções como, por exemplo, a diminuição do número de viagens, adotada pela entrevistada:

Eu fico desanimada de sair agora. Eu só saio daqui com ele [esposo]. Se eu tiver que ficar saindo de ônibus, esse negócio eu não saio não. [...] Não é que eu gosto do carro, o problema é você ter que sair com menino pra pode pegar ônibus, pega ônibus cheio pra pode sair, eu prefiro nem sair. Prefiro ficar dentro de casa. Às vezes até querendo sair, mas fico dentro de casa. (Vítória, 23 anos, mora na área *CREAR*)

Um aspecto percebido é a mobilidade a pé dos moradores, em especial dentro do Aglomerado da Serra. Spek (2017) afirma que as cidades devem ser feitas para pedestres, isto é, estes devem conseguir realizar suas tarefas no modo a pé, na cidade caminhável (SPEK, 2017). No entanto, no caso em análise, os principais motivos da adoção dessa forma de transporte são econômicos, ou mesmo a ineficiência do transporte público disponível no território.

³⁷ Entre lo que él ha vivido y totalizado y lo que acepta decir hoy se interponen aún otras mediaciones.

Como não foi possível obter as dinâmicas de todos os membros das famílias, as informações nos revelam que os entrevistados são pessoas independentes. Mesmo o arranjo familiar *casal com filhos* demonstrou relativa autonomia de mobilidade entre o casal nas tarefas do dia a dia e do dia não regular. A autonomia também é percebida entre pais e filhos durante os dias de rotina, salvo famílias com crianças bem pequenas, entre dois e cinco anos de idade, ou aquelas que demonstraram maior proteção sobre os filhos.

O grupo de pais que exerce maior cuidado sobre os filhos, assim como o grupo de pessoas mais velhas, acima de 70 anos e/ou com problemas de saúde, representam famílias cujas dinâmicas de mobilidade implicam dependência entre seus membros, como por exemplo quando um dos membros acompanha o dependente à escola ou a serviços de saúde. Antes uma negociação dentro das redes sociais ao invés de decisão individual (MANDERSCHIED, 2014), a mobilidade dessas crianças ocorre de acordo com os seus pais, pois não são livres para escolher seus movimentos. Entre os mais velhos, a condição física os impedem de ir onde desejam. A vontade de se mover varia entre trabalhar, plantar na casa do filho, circular perto de casa e ir à igreja, ou ir ao Parque Municipal, como revela Ilcka

Eu ando muito assim desanimada de sair. Eu tinha vontade de ir lá pro parque, assim, passeia lá no parque, ficar debaixo daquelas árvores, sabe. [...] Eu acho lá gostoso. Mas ih, tem anos que eu não vou, né. [...] É por causa do joelho também, e meus menino não deixa, a menina pediu [...] que ela tem medo deu cai na rua [...] Então por isso eu tô mais dentro de casa, né. (Ilcka, 75 anos, morava na Rua do Arauto, reassentada na área Coronel Jorge Dário)

O tempo das viagens é o elemento de maior variação. Thrift (1977) ressalta a importância do tempo e o considera um recurso indissociável do espaço, pois o movimento entre dois pontos no espaço leva determinado tempo para se concretizar. Apenas os tempos das viagens pendulares tiveram maior precisão e estão relacionados na tabela abaixo.

É notável a diferença nos tempos de viagens de acordo com o modo de transporte. O indivíduo que trabalha no bairro vizinho Serra e se move de carro gasta 25 minutos de deslocamento no dia, enquanto aquele que trabalha no mesmo bairro e vai de ônibus perde 2h10 no deslocamento. Mesmo morando na mesma área de reassentamento os tempos são muito diversos entre trabalhar de moto e trabalhar de ônibus em bairros mais distantes do Aglomerado da Serra.

TABELA 7 - Informações dos indivíduos cuja mobilidade é pendular

Área de reassentamento	Bairro trabalho	Média do tempo dos percursos no dia	Modo principal	Indivíduo
CREAR	Serra	0h25	Carro	1
São João	Serra	2h10	Ônibus	2
Mem de Sá	Santa Tereza	1h08	Ônibus	3
Trevo/Bandonion	Belvedere	0h40	Moto	4
Trevo/Bandonion	Santo Antônio	1h52	Ônibus	5

Fonte: própria autora

Para os outros motivos de viagens foi definido principalmente o tempo de realização da atividade, quando isso foi possível. A falta de precisão temporal é encontrada especialmente nos dias não regulares dos indivíduos, que para a maioria é o domingo; mas também pode ser o sábado para o morador que trabalha no período noturno e inicia a rotina de trabalho no domingo à noite, ou pode ser a quarta feira, dia em que o entrevistado com mobilidade reduzida mais agravada sai de casa para ir aos serviços médicos.

Esses dias podem ser diversificados também quanto às atividades. Alguns moradores disseram realizar pequenas viagens ou sair para bairros mais distantes aos domingos, mas optaram por descrever e representar trajetos mais próximos ao Aglomerado. A seleção das experiências também aconteceu na representação do dia regular, pois alguns indivíduos optaram por representar as principais tarefas que realizam, deixando de lado atividades mais secundárias, que não acontecem todos os dias durante a semana, como as aulas de capoeira de Gabriel ou as idas à igreja de Cíntia.

Para sistematizarmos as informações, construímos duas tabelas que se encontram em anexo (Anexo C) com informações demográficas dos sujeitos, sua condição de inserção urbana segundo o Indicador Inserção Urbana, seu arranjo familiar, condição de saúde, além das informações dos diários espaço-tempo. A partir desse levantamento – dos dias regulares e dos não regulares – identificamos os padrões de mobilidade que estão organizados nas tabelas abaixo, com o total de indivíduos em cada categoria, quantidade de homens e mulheres, alguns elementos em comum entre os indivíduos, além da

verificação se o padrão tem associação ao arranjo familiar e ao Indicador Inserção Urbana.

TABELA 8 - Padrões de mobilidade de um dia regular

Padrões	Quantidade	Sexo	Elementos em comum	Tem relação com arranjo familiar?	Tem relação com inserção urbana?
Quase imobilidade	1	H		Não	Sim (média inserção)
Pouca mobilidade	4	M	Andam principalmente dentro do Aglomerado, a pé. São pessoas aposentadas ou tentando se aposentar e afastada do trabalho	Não	Sim (principalmente baixa inserção)
Múltiplos percursos	7	4H 3M	Média de idade na faixa dos 40 anos, andam a pé, mesmo fora do Aglomerado	Sim (principalmente monoparental e unipessoal)	Sim (principalmente alta inserção)
Mobilidade pendular	5	2H 3M	Idade varia entre quase 30 até início dos 50 anos, deslocamentos mais fora do Aglomerado, maioria ônibus	Sim, (principalmente casal com filhos)	Não

Fonte: própria autora

TABELA 9 - Padrões de mobilidade de um dia não regular

Padrões	Quantidade	Sexo	Elementos em comum	Tem relação com arranjo familiar	Tem relação com inserção urbana?
Quase imobilidade	1	M		Sim (casal com filhos)	Não
Pouca mobilidade	3	2 M 1 H	1 homem com mobilidade reduzida; 2 mulheres jovens, com mobilidade pendular durante a semana; Todos são família casal com	Sim (casal com filhos)	Não
Múltiplos percursos	7	5 H 2 M	Maioria de carro e o moto; Maioria acompanhado; Maioria tem múltiplos destinos durante semana	Sim (monoparental e casal com filhos)	Sim (principalmente alta inserção urbana)
Igreja	6	5 M 1 H	Ida à igreja com variação na jornada, especialmente dentro do Aglomerado; Metade são famílias unipessoais	Sim (principalmente unipessoal)	Não

Fonte: própria autora

O primeiro aspecto que percebemos trata das diferentes maneiras como o espaço é experimentado. Jirón (2010) entende que a mobilidade envolve dar sentido à prática de se mover, com a possibilidade de transformação dos lugares móveis e dos lugares

transitórios. As experiências vivenciadas em ambos os lugares geram consequências que levam ao alargamento ou ao confinamento dos espaços de mobilidade, perpetuando estratégias de poder ou desenvolvendo estratégias alternativas. Entre os indivíduos com padrões de *quase imobilidade* ou *pouca mobilidade* – confinam seus espaços de mobilidade – encontramos as mulheres em maior número. As mulheres com pouca mobilidade no dia rotineiro são aquelas com problemas de saúde, ou mais velhas com idade acima de 70 anos, e uma que está grávida e tem filhos pequenos. Duas delas residem em conjuntos habitacionais inseridos de maneira pior em termos urbanos, agravando os constrangimentos nas suas práticas de mobilidade.

Jirón (2010) aborda essas condições de restrição do espaço de mobilidade. A dificuldade no uso do transporte público atinge mulheres (ou homens) com filhos pequenos e pessoas com mais idade e envolve tanto a falta de adaptação dos veículos para essas necessidades quanto a cadeia de atividades para a mobilidade como um todo, pois o próprio deslocamento a pé para sair de casa pode ser um elemento de dificuldade; somam-se a esses fatores os escassos recursos econômicos que limitam o uso de outras formas de transporte.

Uma dessas mulheres, Ilcka, moradora da área de reassentamento *Coronel Jorge Dário*, tem problemas no joelho e por isso não realiza muitos deslocamentos durante os dias de semana quando se encontra em casa; a despeito disso ela nos revela viajar constantemente para outros lugares com suas irmãs e sobrinhas.

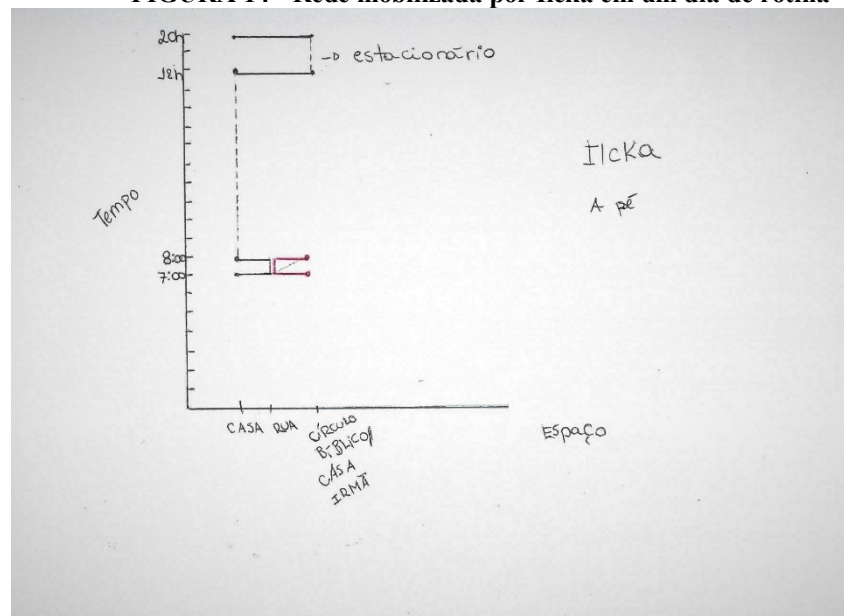
Ilcka optou por relatar como foi o dia anterior à entrevista, uma segunda-feira. Na parte da manhã ela faz caminhada na sua rua, entre 7h e 8h, junto à irmã que mora próximo, permanecendo em casa até as 18h, quando vai aos encontros que participa do Círculo Bíblico. Ela vai a pé e cada semana é na casa de uma pessoa, sempre próximo da sua moradia. Às 20h ela já está em casa novamente.

Ilcka não desenhou seus percursos, mas podemos demonstrá-los em forma gráfica, segundo as representações trazidas por Thrift (1977) nos seus estudos da *time-geography*, que retratam a “[...] coordenação das possibilidades de ação dos indivíduos no tempo e no espaço com objetos e organizações existentes no tempo e no espaço.” (THRIFT, 1977, p. 04, tradução nossa)³⁸. A estrutura de análise da *time-geography* envolve os elementos tempo e espaço os quais atuam de forma a restringir os indivíduos, como um imperativo da sua experiência no sistema social. A abordagem privilegia as restrições em torno do

³⁸ [...] the co-ordination of individuals' possibilities of action in time and space with existing objects and organizations in time and space.

comportamento observável dos sujeitos ao invés do próprio comportamento e, portanto, diferente da proposta dessa pesquisa, a qual solicita os percursos dos sujeitos. No entanto, utilizamos um dos esquemas do autor com o intuito de tornar os desenhos (ou as cartas) dos entrevistados minimamente padronizados a fim de compará-los. Na figura abaixo, embora não seja possível a comparação do gráfico com o desenho dos percursos da entrevistada, podemos ver os trajetos curtos de Ilcka, pois são próximos à sua moradia e os tempos curtos que permanece nos destinos. A linha vermelha é sua irmã que a acompanha durante a caminhada.

FIGURA 14 - Rede mobilizada por Ilcka em um dia de rotina



Fonte: elaboração própria, baseada no diálogo com Ilcka (2018)

As mulheres menos móveis no dia não regular apresentam outras características, pois ambas são jovens e inseridas em famílias cujo formato é *casal com filhos*, sendo estes pequenos. Elas não relataram dificuldades no uso do transporte aos domingos. A pouca mobilidade de ambas parece ter maior relação a recursos econômicos; uma havia sido demitida na semana da entrevista e seu marido estava afastado do trabalho e a outra declarou ter diminuído as saídas aos domingos por esse motivo. Ao mesmo tempo, outro elemento é a vontade de estar em casa, talvez pela rotina cansativa do trabalho remunerado durante a semana somada ao trabalho de reprodução no retorno para casa. Denise nos revela “Geralmente, se você me procurar o domingo inteiro, domingo inteiro, praticamente, eu tô em casa [...]” ou Cátia “Eu não faço nada, máximo que eu faço é ir ali na [Rua] Bandonion, compra alguma coisa que precisar, e vim embora”.

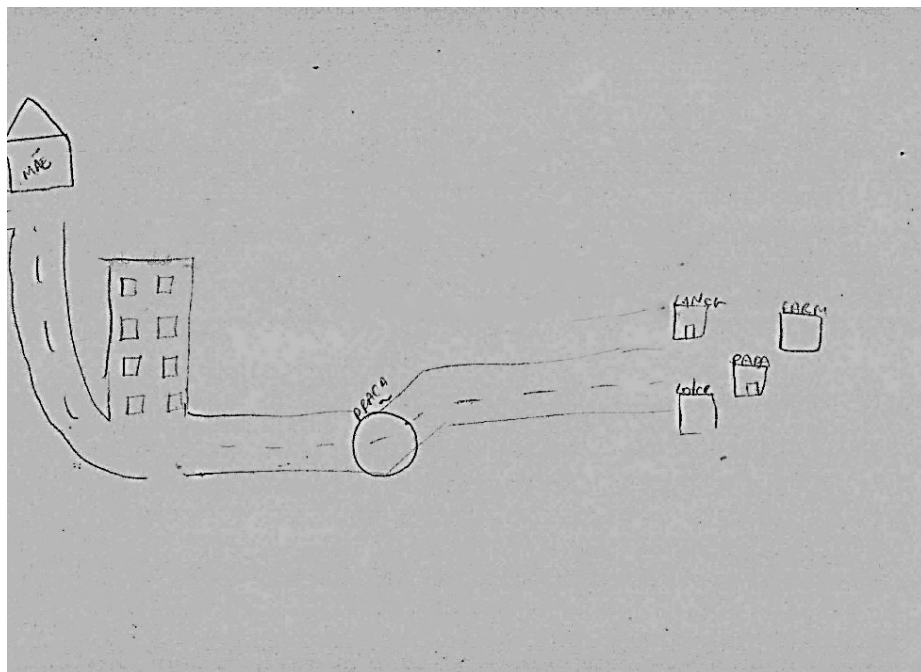
Cátia nos descreve e desenha como chega a esse local, muito próximo ao seu apartamento, localizado no conjunto *Trevo/Bandonion*. Souza e Francisco (2016), ao discutirem sobre o método da cartografia na pesquisa qualitativa, lembram que conhecer uma determinada realidade envolve aprofundar na experiência e que a cartografia, em especial, interpreta o conhecimento como uma produção coletiva e social, haja vista que o método tem como viés o conhecimento a partir de elementos da realidade do contexto, assim como elementos trazidos pela memória dos envolvidos na pesquisa.

Em sua declaração e representação, Cátia precisa atravessar a Praça do Cardoso, em frente ao seu prédio para chegar no comércio da Rua Bandonion, onde encontra padaria, farmácia, lanchonete e casa lotérica. De lá, volta para casa. Nos domingos nos quais sua mãe não trabalha e está em casa, ela a visita no quarteirão atrás do seu prédio, subindo a rua.

Embora tenha sido solicitado, no momento do desenho, o uso das cores dos lápis para a expressão dos sentimentos dos indivíduos em relação aos seus trajetos, a maioria fez uso da cor preta. Os motivos variaram entre a neutralidade da cor e sua facilidade para o desenvolvimento do desenho. A cor marrom foi a opção de uma moradora para que ela pudesse enxergar melhor no papel. Aqueles que optaram por uma cor mais vibrante as justificaram pelo gosto pessoal (cor azul) e pelo sentimento de esperança (cor verde). Somente três entrevistados fizeram o uso de diversas cores nos seus desenhos, dando sentido a percursos e destinos, como o caso de Denise que representou seu local de moradia na cor vermelha – que remete à coração e amor – mas principalmente o caso de Gabriel, retratado mais adiante. Cátia optou pela cor preta por querer fazer o desenho apenas de uma cor, como podemos verificar na Figura 15.

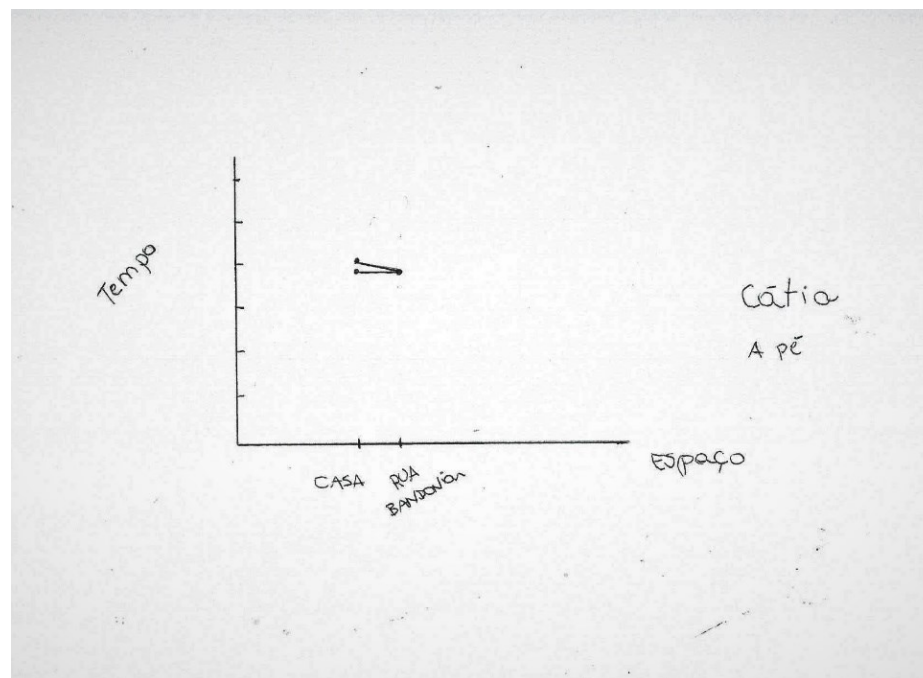
A Figura 16 é a representação gráfica do desenho de Cátia, de acordo com as representações trazidas por Thrift (1977) em suas contribuições da *time-geography*. Notamos pelo desenho de Cátia que sua mobilidade no domingo é muito pequena e sem um tempo definido para ocorrer.

FIGURA 15 - Percursos do domingo de Cátia



Fonte: arquivo pessoal (2018)

FIGURA 16 – Rede mobilizada por Cátia no seu dia de folga



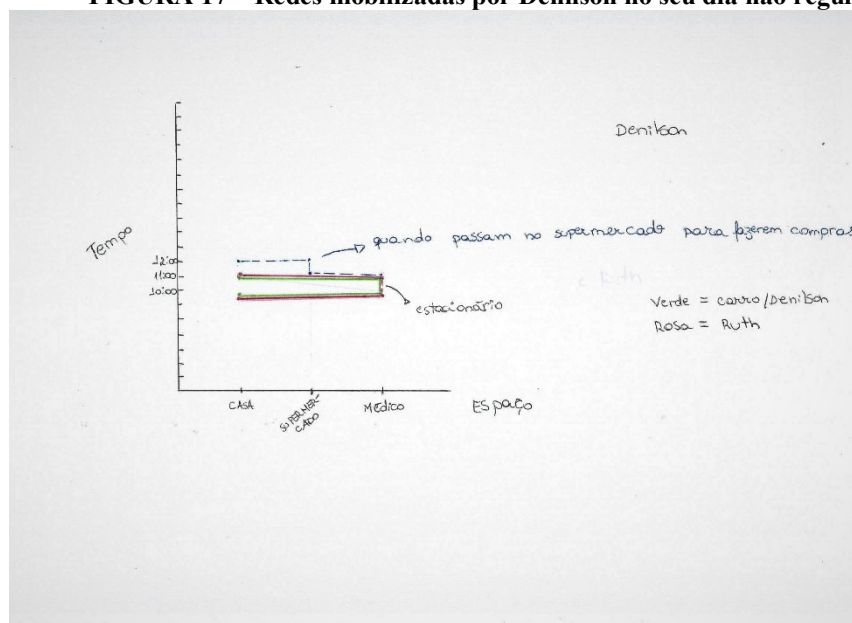
Fonte: elaboração própria, baseada no diálogo com Cátia (2018)

O único homem com baixa mobilidade apontado nas duas tabelas acima é Denilson. Abordado nas subseções anteriores, sua condição física de mobilidade reduzida somada ao seu local de moradia na área de reassentamento *São João*, além de recursos econômicos limitados constringem Denilson à mobilidade dentro do seu apartamento e nas dependências do seu prédio. Oviedo e Titheridge (2015) também encontraram restrições na mobilidade de pessoas com limitação física somada a limitações externas, traduzindo-se em dias inteiros sem sair de casa.

Seu dia fora da rotina é quarta feira, quando vai ao médico na parte da manhã, entre 10h e 10h40. Para isso são necessários R\$50,00 para o pagamento de um carro com motorista, geralmente seu sobrinho. Como está de carro, aproveita e passa em algum lugar quando necessário para fazer alguma compra ou algum pagamento. Sua esposa, Ruth o acompanha, pois embora ele tenha andador e cadeira de rodas, muitas vezes ele precisa de ajuda. Essas condições fazem Denilson permanecer em casa nos outros dias de semana, onde realiza sua rotina de exercícios físicos.

Ele também não representou seus percursos em uma carta e, portanto, desenvolvemos sua representação gráfica pelos relatos e informações do diário espaço-tempo, assim como fizemos para Ilcka. A representação gráfica abaixo se refere aos percursos de Denilson em seu dia fora da rotina. A cor verde é o modo de transporte utilizado por Denilson, carro. Em rosa, Ruth o acompanha. As setas azuis são os destinos quando fazem compras, o que nem sempre acontece.

FIGURA 17 – Redes mobilizadas por Denilson no seu dia não regular



Fonte: elaboração própria, baseada no diálogo com Denilson (2018)

Podemos comparar esse gráfico aos de Ilcka e Cátia, os sujeitos com padrões de *quase imobilidade* ou *pouca mobilidade*, em diferentes dias da semana. Os percursos delas são menores, dentro da própria vila, em um perímetro muito próximo a suas moradias, enquanto o trajeto de Denilson e a esposa vai até o bairro vizinho, Mangabeiras. Há de considerar que o casal se locomove de carro até o bairro vizinho, situação diferente das duas primeiras, cuja mobilidade é a pé. Em todos os casos, o tempo gasto nas atividades é um tempo de curta duração: no máximo duas horas.

Entre os entrevistados com alta mobilidade, padrão que chamamos de *múltiplos percursos*, encontramos um número quase equilibrado entre homens e mulheres nos dias regulares, mas nos dias fora da rotina os homens móveis são em maior quantidade, confirmando pesquisas já mencionadas que apontam para a maior mobilidade masculina (JIRÓN, 2010; OVIEDO e TITHERIDGE, 2015).

Nos dias de rotina desse grupo as viagens podem incluir movimentos para o trabalho, para serviços de saúde, levar o filho à escola, pagamentos de contas, pequenas visitas, ida ao bar, à igreja, compras, atividades físicas. Essas pessoas estão localizadas especialmente nas áreas de alta inserção urbana e o principal meio de transporte é a pé, mesmo em locais fora do Aglomerado da Serra. Quanto aos arranjos familiares, vários formatos compõem esse grupo, em especial os arranjos *unipessoal* e *monoparental*. No caso das famílias *monoparental*, em especial os filhos mais velhos apresentam maior mobilidade, pois seus pais encontram-se mais debilitados em termos de saúde.

O grupo que realiza *múltiplos destinos* nos dias não regulares costumam ir para parques, praças, museu, *shopping center*, Mercado Central, realizam compras, visitam amigos e parentes, vão à igreja, fazem atividade física e também trabalham. O principal modo de transporte é o individual motorizado, carro ou moto, e muitas atividades são feitas fora do Aglomerado da Serra; segundo alguns entrevistados, não há lazer no Aglomerado “Por causa que aí ó, lazer aqui não tem. Por causa né, de segurança [...]”, na opinião de Nildo. Outra observação importante é que a maioria dessas viagens são feitas com acompanhantes ou mesmo com toda a família, devido aos arranjos familiares *casal com filhos* e *monoparental*.

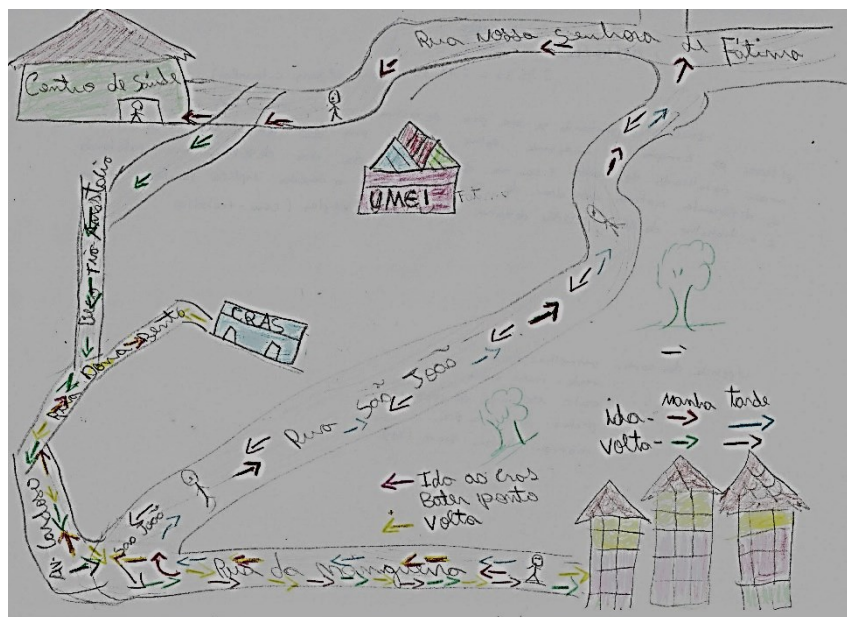
A família de Gabriel é um bom exemplo. As mobilidades da sua família não se cruzam com as dele durante a semana, mas no dia de folga eles estão juntos. Em suas cartas Gabriel representou seus percursos com o nome das ruas e as curvas da rua *São João*. Ele faz esse percurso sozinho, às vezes a pé embora seja longe, às vezes de carro. As setas no desenho indicam seus percursos a pé de ida e volta, segundo o turno, pois

como ele trabalha no Aglomerado, volta em casa para almoçar. Sua rotina de trabalho não é fixa: trabalha como agente comunitário de saúde (ACS) dentro do centro de saúde e fora, realizando atendimentos domiciliares, e nem sempre volta ao equipamento na parte da tarde. A cartografia, diferente do paradigma cartesiano-positivista, está direcionada a demonstrar conexões e articulações que envolvem o fenômeno em análise e seu movimento constante (SOUZA e FRANCISCO, 2016) e os desenhos de Gabriel nos permitem ver esse movimento com maior clareza.

Ele sai de casa 7h40 quando vai a pé ou às 8h quando vai de carro, trabalhando no centro de saúde até 10h, quando acaba suas atividades internas e vai para o atendimento domiciliar, que pode ou não ser em equipe. Mas quando há reunião, pode permanecer no equipamento até as 12h. Na parte da tarde vai para a “rua” às 13h, para os atendimentos que são na região da sua moradia onde permanece até as 17h, quando vai ao CRAS para registrar suas horas trabalhadas. Chega em casa às 17h10.

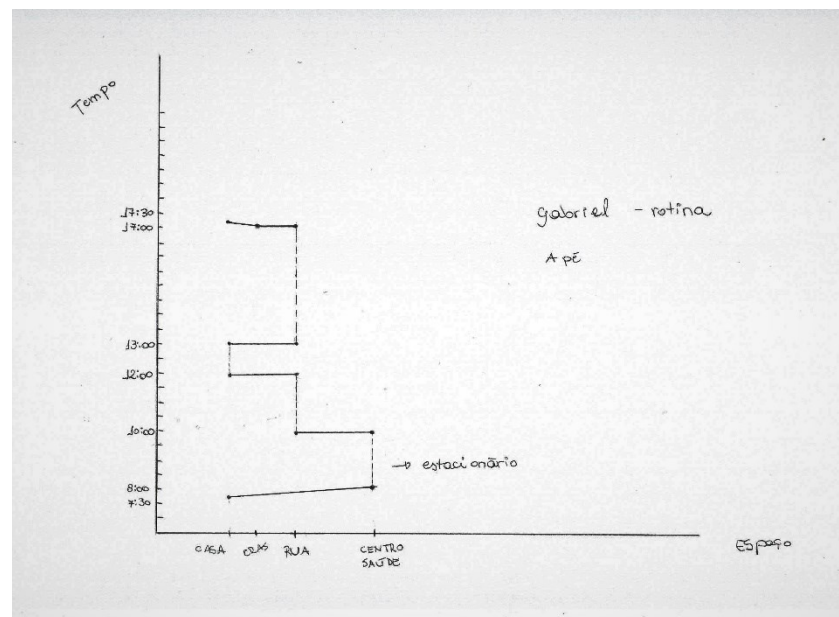
Como mencionado anteriormente, Gabriel foi um dos moradores que mais colocou sentimento nos desenhos por meio das cores. As cores dos blocos foi apenas para deixa-los mais coloridos. O centro de saúde o fez de verde, relacionado à saúde e à vida. A seta vermelha, indo para o trabalho, demonstra tensão, insegurança se irá conseguir desenvolver seu trabalho no equipamento, devido aos escassos insumos. O verde da volta para casa na hora do almoço é a tranquilidade de trabalhar a tarde com atendimentos, pois prefere tratar com as pessoas ao invés dos computadores, sistemas eletrônicos e cadastros no centro de saúde.

FIGURA 18 - Percursos de um dia da rotina de Gabriel



Fonte: arquivo pessoal (2018)

FIGURA 19 - Redes mobilizadas por Gabriel no seu dia de rotina



Fonte: elaboração própria, baseada no diálogo com Gabriel (2018)

O desenho de Gabriel acima e à esquerda foi representado no gráfico da *time-geography* que se encontra à direita. Embora seus percursos rotineiros sejam dentro do Aglomerado da Serra, verificamos na mobilidade de Gabriel movimentos constantes entre sua casa e o trabalho. Seu movimento de rotina não pode ser considerado pendular devido às peculiaridades do seu trabalho: grande parte ocorre em visitas domiciliares, percorrendo o território e, portanto, as múltiplas viagens que realiza ao longo de um dia comum podem ser observadas no gráfico da *time-geography*.

O domingo para Gabriel é em família e os passeios são de carro. Na parte da manhã entre 9h30 e 10h, ele e a esposa vão até o sacolão na Avenida Mem de Sá e depois passam em um bar próximo, retornando em casa às 12h30. Os dois filhos, uma criança e uma adolescente, às vezes os acompanham. Na parte da tarde, os quatro visitam o pai de Gabriel, ou sua sogra, ou às vezes conseguem ir nas duas casas dentro do Aglomerado da Serra. Saem por volta das 16h e retornam entre 18h e 19h. A cor marrom das ruas, avenidas e becos se deve à maior leveza do dia, diferente do peso da rotina, representado pela cor preta no primeiro desenho.

As representações gráficas de Gabriel e sua família estão abaixo. Comparando suas viagens com as viagens dos indivíduos menos móveis, podemos visualizar o maior número e a extensão dos seus trajetos, seja em um dia comum, seja em um dia não regular quando os membros da família compartilham percursos e atividades. Ademais, o maior número de horas despendidas para a realização de todas essas atividades é outro aspecto que merece destaque nos gráficos que representam os desenhos de Gabriel, comparando-os com aqueles dos moradores cuja mobilidade é menor.

Outro padrão de mobilidade encontrado nos dias regulares é a *mobilidade pendular*. Silva (2011) realiza estudo com foco em viagens pendulares e por motivo de estudo entre pessoas que passaram por processo de remoção e reassentamento, as quais se encontram em locais distantes da área de origem; a autora identifica impacto negativo na qualidade de vida da população, com o aumento do tempo nos deslocamentos diários.

Os indivíduos que formam esse grupo trabalham fora do Aglomerado da Serra, indo de ônibus em sua maioria. Três deles pertencem a famílias cujo formato é *casal com filhos*, sendo estes filhos pequenos de até 9 anos. Uma delas, Denise, conta que após o trabalho fica em casa, pois é o tempo que tem para ficar com seu filho de 2 anos

[...] porque é o tempo que eu tenho pra poder fazer as minhas coisas de casa, tipo colocar as coisas em dia, eu gosto de passar roupa, então cato as minhas coisas, passo roupa, ajeito a minha casa e o tempo que eu tenho pro Daniel também, porque ele chama a gente toda hora “Mamãe brinca comigo”, aí a gente brinca, a gente lê livro, a gente assiste desenho com ele, então é o tempo que a gente tem pra ele. (Denise, 28 anos, não lembra o nome do seu antigo beco, reassentada na área Mem de Sá)

Um último padrão de mobilidade encontrado nos dias não regulares e achamos que deveria ser ressaltado denominamos *igreja*, pois quase um terço dos entrevistados tem a ida aos templos religiosos como o único motivo de mobilidade nos dias de folga, realçando a sua relevância nesse contexto. Metade desses indivíduos formam famílias *unipessoais* e quase todas são mulheres; quase todos frequentam centros religiosos dentro do Aglomerado da Serra, indo a pé até o local.

As jornadas são variadas: alguns deles passam algumas horas do domingo, enquanto outros frequentam de manhã e à noite, ou mesmo passam dois turnos do dia realizando exercícios voltados a fé. Paloma é uma delas: ela passa seu domingo envolvida com a igreja, mas seus dias habituais são típicos do padrão *mobilidade pendular*.

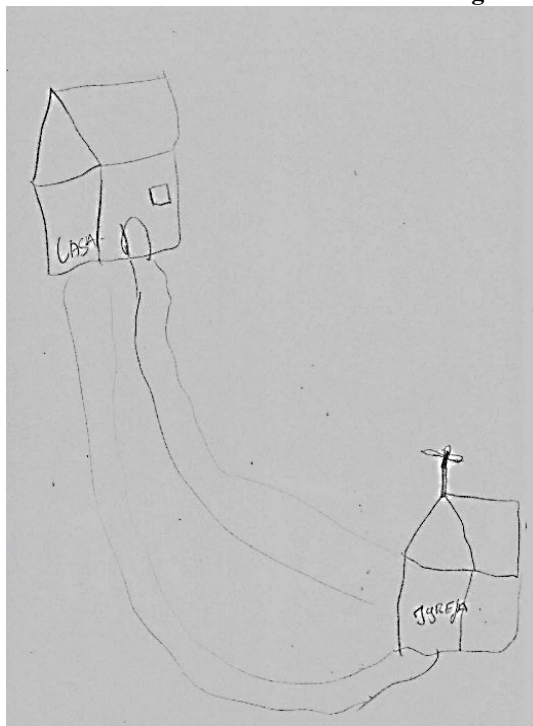
Paloma mora na área *São João* e trabalha como faxineira em uma residência no bairro vizinho Serra; vai às 7:00 e volta às 16h. Em geral, o percurso da ida leva 1h e a volta demora um pouco mais. Ela realiza o percurso de ônibus ou a pé, quando aquele demora ou quebra na parte da manhã, e quando encontra algum conhecido no caminho tem companhia na viagem, caso contrário se desloca sozinha. Na volta para casa, ela para conversar se encontra alguém no caminho, senão vai para a casa direto.

Sua mobilidade em um dia de lazer, o domingo, também é composta por poucas viagens. Ela fica em casa, realizando tarefas até o momento de ir para a igreja, em um bairro mais distante do Aglomerado denominado Barro Preto. Ela sai de casa às 15h, sozinha, com algum amigo ou com seu ex-companheiro e vai de ônibus. Domingo é o dia de muitas atividades na igreja: às 16h é o ensaio do coral e o culto só começa às 19h; ela permanece na igreja a tarde toda e só retorna para a casa às 21h15, também de ônibus, demorando mais de 1h para chegar. Sua opção pela cor preta dos desenhos se deve à neutralidade da cor.

As representações gráficas das mobilidades de Paloma denotam maior tempo estacionário, isto é, ela se mantém no mesmo lugar aonde vai: no trabalho em um dia regular e na igreja no dia de folga, atividades que ocupam longas jornadas dos seus dias; isso reflete a semelhança nas formas dos seus percursos.

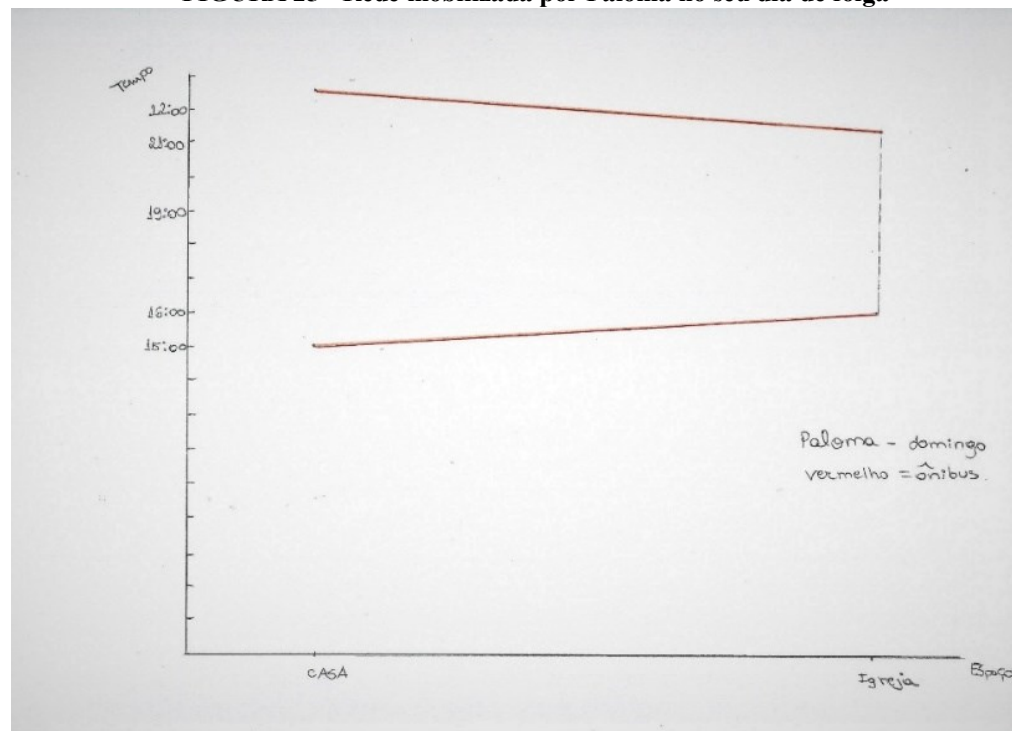
Essa é uma característica dos deslocamentos de Paloma, quando os comparamos com as mobilidades trazidas por outros desenhos. Enquanto os sujeitos menos móveis andam por curtas distâncias e permanecem nos locais por curtos períodos de tempo, os outros padrões despendem maior tempo nos lugares/atividades, variando a amplitude do movimento e sua frequência.

FIGURA 24 – Percursos de um dia de folga de Paloma



Fonte: arquivo pessoal (2018)

FIGURA 25 - Rede mobilizada por Paloma no seu dia de folga



Fonte: elaboração própria, baseada no diálogo com Paloma (2018)

A partir do cruzamento de informações de todas as técnicas utilizadas, percebemos que os moradores reassentados que participaram dessa pesquisa são pessoas móveis, apesar de alguns apresentarem fatores que diminuem suas oportunidades de viagens, como condições de saúde, idade avançada, condição de gravidez, todos eles incidindo em mulheres, com exceção de Denilson. Esses sujeitos têm menor mobilidade relativa, mas são sujeitos móveis.

Os arranjos familiares apresentaram relação com alguns padrões de mobilidade. Nos dias rotineiros, o arranjo *casal com filhos* (pequenos) teve maior peso no tipo *mobilidade pendular*, o que podemos associar ao tempo dedicado aos filhos após o horário de trabalho; enquanto o arranjo *monoparental* tem maior peso especialmente no tipo *múltiplos destinos*. Este arranjo é composto principalmente por filhos homens acima de 40 anos os quais realizam viagens para trabalho, para atividades para si, mas também para a reprodução da casa.

Nos dias não regulares também encontramos algumas relações entre o formato da família e o tipo de mobilidade. Os formatos *casal com filhos* e *monoparental* estão muito presentes no tipo de mobilidade *múltiplos destinos*. O primeiro mobiliza todos os membros da família quando os filhos são pequenos ou adolescentes e o mesmo acontece com a única família *monoparental* com criança. Os filhos das outras famílias *monoparentais*, como dito acima, são pessoas adultas do sexo masculino e apresentam grande mobilidade voltada ao lazer, como também ao trabalho e às práticas religiosas. O formato *unipessoal* teve grande representação entre aqueles que frequentam *igreja* aos domingos, com ênfase nas mulheres com 50 anos ou mais.

Os gráficos de tempo e espaço nos permitiram visualizar e comparar os diferentes padrões de mobilidade: entre aqueles indivíduos mais móveis vemos a frequência dos movimentos e o tempo de permanência alongado nos lugares/atividades aonde precisam ou desejam estar, assim como notamos entre os moradores menos móveis seus trajetos curtos e achatados, tanto no espaço quanto no tempo, enquanto o padrão pendular demanda do sujeito uma longa permanência (muitas horas do dia) no local de trabalho.

O outro critério de análise, a localização dos conjuntos habitacionais, também apresentou relações com os padrões de mobilidade. Nos dias rotineiros em especial, observamos que enquanto os indivíduos de menor mobilidade estão particularmente nos conjuntos de pior ou de média inserção urbana, os indivíduos mais móveis estão principalmente nos conjuntos melhor inseridos. Assim, entendemos que apesar dos conjuntos habitacionais estarem cercados por vias urbanizadas, a localização é importante

e incide sobre a mobilidade dos moradores, restringindo ou potencializando os movimentos das famílias reassentadas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Retomando o norte desse trabalho, resumido no problema de pesquisa que buscou a relação entre o processo de reassentamento e as práticas de mobilidades dos participantes do Programa Vila Viva no Aglomerado da Serra, entendemos que a relação é de transformações, em suas diversas dimensões – da maneira como os moradores saem da moradia até as suas referências urbanas na cidade, passando pela própria forma da habitação, pelas relações sociais, relações com os objetos.

A mobilidade dos sujeitos enquanto prática social ocorre em lugares fechados, como as habitações e em lugares de fluxo ou transitórios pelos quais nos movemos, como os becos, as ruas, as praças, os *shoppings centers*, os pontos de ônibus. Nossas práticas de mobilidade também ocorrem nos lugares móveis, seja no ônibus, no carro, no metrô, na moto, ou mesmo por telefonia móvel. Não somente os sujeitos, mas objetos, relações e lugares também estão em movimento e conectados para a realização de atividades impregnadas de sentido, elementos que não devem ser considerados de maneira fragmentada, pois organizam e estruturam a vida social. Nesse contexto, a acessibilidade é fator importante, pois sinaliza as oportunidades distribuídas no espaço e os meios para alcançá-las, revelando as possibilidades dos sujeitos participarem da cidade; a falta de acessibilidade pode levar à exclusão de indivíduos e agravar situações de pobreza.

Nesse cenário de transformações de mobilidade a partir do espaço criado pela intervenção pública com o reassentamento de famílias, encontramos diferentes trajetórias de reassentamento, assim como diferentes trajetórias de inserção urbana, revelando a complexidade do processo em análise, uma vez que os indivíduos e suas experiências de mobilidade sofrem influência de muitos elementos. Os aspectos ambientais foram um fator importante na escolha da área de reassentamento, assim como o acesso e a proximidade com o local de moradia anterior. No entanto, também encontramos famílias que não tiveram seu direito de escolha garantido, sendo constrangidas ao reassentamento em conjunto habitacional.

Após mais de seis anos da mudança, tempo considerável para se afastar de todo o processo vivenciado e refletir sobre as transformações e permanências consequentes, algumas famílias adequaram suas rotinas às dinâmicas da moradia em condomínio, em um movimento de aceitação da situação na qual foi colocada a partir da intervenção pública enquanto outras declararam gostar do local sem (ou com poucas) ressalvas; contudo, também há famílias que procuram um comprador para o seu apartamento. As

trajetórias não se apresentam como lineares e os fatores que incidem na construção da leitura dos indivíduos e suas famílias sobre sua condição atual consideram, em grande parte, a configuração anterior do espaço de moradia, aí incluídas forma da habitação, relação com vizinhos, acessibilidade às oportunidades, maneira como vivenciaram a própria intervenção pública. A satisfação maior ou menor das configurações anteriores, na área de origem, influencia no balanço da condição atual, assim como a boa inserção dos conjuntos habitacionais, como as áreas de reassentamento *Coronel Jorge Dário*, mas principalmente *Trevo/Bandonion*, cujas geografias de oportunidades proporcionam maior acessibilidade aos seus moradores.

Isso nos leva a perceber a importância das intervenções públicas de habitação considerarem este elemento central para além do espaço como abrigo. Moradias mais adequadas aos modos de vida da população já se mostraram necessárias, e aqui ressaltamos a urgência da acessibilidade de todas as áreas de reassentamento nos próximos projetos constituídos por ações de remoção de moradias. Não somente à via urbana, à limpeza urbana, aos pontos de ônibus próximos aos prédios de apartamentos, mas que o serviço de transporte seja de qualidade, atendendo efetivamente a população para que não seja preciso a compra de veículos individuais para se chegar ao trabalho na hora certa, ou para que (geralmente) a mulher com filhos pequenos possa circular na cidade quando desejar, ou ainda, para que o morador com mobilidade reduzida possa se movimentar na cidade, sem que, para isso, gaste R\$50,00 a cada viagem de carro. A inserção geralmente ruim dos setores populares soma-se à baixa cobertura do transporte público da cidade de Belo Horizonte, de forma que a compra ou a expectativa de compra do modo de transporte individual motorizado, também pelo morador do Aglomerado da Serra, é visto, pelos entrevistados, como a solução dos problemas de mobilidade e acessibilidade, ao invés de se mobilizarem para novas conquistas como a linha suplementar S19.

Outros dispositivos urbanos importantes como estabelecimentos comerciais, áreas de lazer, serviços de segurança também devem ser considerados no atendimento ampliado da habitação pois, apesar de estarem presentes no território, alguns moradores não se sentem atendidos quanto a esses serviços ou espaços, em um exemplo claro do não atendimento à acessibilidade. Exemplos como esses são os espaços de lazer implementados pelo Programa Vila Viva no território do Aglomerado. Inúmeras praças fizeram parte do escopo de obras do Programa, especialmente a Praça do Cardoso e o Complexo Esportivo do Baleião, cujo estádio tem medidas oficiais. No entanto, são

equipamentos de lazer menos acessíveis do que poderiam ser. O primeiro por questões de falta de segurança e o uso excessivo de drogas por alguns frequentadores do espaço, revelado por muitos moradores; o segundo pela posição no território e, de acordo com um morador, seu uso ocorre apenas em campeonatos oficiais de futebol da cidade e não atende os moradores que querem jogar no espaço. Mas a falta de acessibilidade também atinge quem mora ao lado de outra obra do Programa, a Avenida do Cardoso ou Jefferson Coelho da Silva, pois para chegarem em suas casas é preciso continuar passando pelos becos, devido ao muro que os separa da avenida.

Assim, percebemos que os benefícios do Programa foram distribuídos de maneira desigual, com alguns conjuntos habitacionais melhor inseridos do que outros, mas também em relação aos equipamentos e outras obras. Podemos citar como exemplo os moradores na parte do Aglomerado denominada por eles como “São Lucas”, os quais não manifestaram muitos vínculos com o Aglomerado, de forma que a reestruturação do território tem pouco efeito sobre suas vidas.

A despeito do atendimento parcial dos bens e serviços, o Aglomerado da Serra é um território com relativa oferta de oportunidades e próximo a centros comerciais, a ofertas de emprego e à área hospitalar da cidade e, portanto, seus moradores não têm interesse de deixar o local; seu reflexo é a opção do apartamento como indenização. Devemos recordar que, embora muitas famílias tenham permanecido no Aglomerado, por meio das UHs ou pela compra de outra casa com o valor da indenização recebida em dinheiro, a maior parte das famílias que participaram do Programa Vila Viva foi para outros lugares da cidade e RMBH, possivelmente lugares semelhantes àqueles destacados na literatura, com baixa densidade de bens e serviços.

A importância da localização do Aglomerado da Serra e, portanto, a permanência nesse espaço, reflete nas práticas de mobilidades cotidianas dos indivíduos que ouvimos, quando verificamos que a maior parte dos percursos ocorre no próprio Aglomerado ou em bairros próximos. Apesar do preenchimento impreciso dos diários espaço-tempo quanto aos tempos de deslocamento dos indivíduos e especialmente quanto aos movimentos dos outros membros da família, na maior parte das vezes, inibindo uma visão maior da mobilidade como prática relacional e negociada entre seus membros, entendemos que a tentativa de apreender experiências de mobilidade é sempre incompleta, com elementos deixamos no esquecimento ou despercebido pela sua naturalização.

Ainda assim podemos perceber as diferentes práticas de mobilidade entre os indivíduos que participaram do Programa Vila Viva. O elemento localização da área de reassentamento soma-se a outros aspectos que incidem sobre os deslocamentos dos sujeitos tais como sexo, idade, recursos econômicos, composição familiar e a situação de saúde dos moradores, entre outros, e os padrões de mobilidade encontrados resultam da combinação desses elementos, gerando uma variação de práticas móveis que privilegia o modo a pé e posteriormente, o modo ônibus, especialmente entre as mulheres. Na superação das insuficiências na locomoção, seja na disposição dos serviços do transporte público, seja na capacidade de locomoção dos sujeitos, encontramos o uso de aplicativos de transporte privado no período noturno e, ainda, o uso da telefonia móvel quando não se consegue sair de casa.

A complexa padronização dos movimentos e atividades sociais denotam as múltiplas conexões da vida social em suas inúmeras redes, as quais podem ser mais amplas ou mais curtas, como apontado nos gráficos de tempo e espaço. Aqueles que fizeram parte dessa pesquisa e deslocam pela cidade nos revelaram, no entanto, a particular relevância dos percursos nas proximidades do Aglomerado, espaço de moradia desses sujeitos móveis.

REFERÊNCIAS

AFONSO, Andrea S.; MAGALHÃES, Maria Cristina F. de. Programa Vila Viva: Intervenção Estrutural em Assentamentos Precários. Adaptado e atualizado em 2013. **UH Revista Urbanização e Habitação**. Belo Horizonte, ano I, n 1, jan. 2014, p. 31-36.

ANDRADE, Luciana Teixeira; SILVEIRA, Leonardo Souza. Efeito-território: Explorações em torno de um conceito sociológico. **Civitas**, Porto Alegre, v. 13, n. 2, mai.-ago. 2013, p. 381-402.

ARAGÃO, Thêmis A.; SANTOS, Mariana R. Urbanização de vilas e favelas em Belo Horizonte: reflexos de uma trajetória de planejamento e gestão urbana. In: CARDOSO, Adauto L.; DENALDI, Rosana (Org.). **Urbanização de Favelas no Brasil: um balanço preliminar do PAC**. Ed. 1 ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2018.

BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro. Produção social da moradia: um olhar sobre o planejamento da Habitação de Interesse Social no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, [S.l.], v. 16, n. 1, maio 2014.

BELO HORIZONTE. Resolução nº. II, de 1 de dezembro de 1994. **Política Municipal de Habitação**. Belo Horizonte: Conselho Municipal de Habitação Conselho Municipal de Habitação/ PBH, 1994.

_____. Resolução nº. LII, de 13 de dezembro de 2018. **Política Municipal de Habitação**. Belo Horizonte: Conselho Municipal de Habitação Conselho Municipal de Habitação/ PBH, 2018.

_____. **Artigo 3 do Decreto nº 11.375 de 02 de Julho de 2003**. Lex: dispõe sobre o funcionamento do Programa Bolsa-Moradia no município de Belo Horizonte. Belo Horizonte: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, 2003.

BERTAUX, Daniel. **Los relatos de vida**. Edicions Bellaterra, 2005, p. 9-49.

BHTRANS. **Vila Viva: inclusão social e cidadania**. Disponível em: <<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/Noticias/Vila%20Viva%20Inclus%C3%A3o%20social%20e%20cidadania>>. Acesso em 17 de jun. de 2018.

BOMFIM, Z. A. C. **Cidade e Afetividade: Estima e construção dos mapas afetivos de Barcelona e de São Paulo**. Fortaleza, CE: Edições UFC, 2010, p. 136-152.

CANALES, Iván; JORDÁN, Ricardo F. Evolución de las políticas de vivienda social y de regularización de asentamientos informales en América Latina y el Caribe. In: **Urbanización y políticas de vivienda en China y América Latina y el Caribe: perspectivas y estudios de caso**, Santiago: CEPAL, 2014, p. 183-200.

CAPEL, Horacio. **La morfología de las ciudades: II. Aedes facere: técnica, cultura y clase social, en la construcción de edificios**. Barcelona: Ediciones del Serbal,. 2005, p. 38-55; 145-171.

COMPANHIA URBANIZADORA E DE HABITAÇÃO DE BELO HORIZONTE. **Plano Global Específico Aglomerado da Serra**: etapa de diagnóstico. Belo Horizonte: URBEL, 2000.

COSTA, Heloisa Soares de Moura. Habitação e produção do espaço. In: MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo (org.). **Belo Horizonte**: espaços e tempos em construção. Belo Horizonte: PBH/Cedeplar, 1994.

COSTA, Náthalie Rose Fernandes. Linhas Introdutórias. In: **Efeitos do lugar**: representações dos moradores sobre os conjuntos habitacionais da Vila Senhor dos Passos. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2011.

_____. A trajetória da casa ao apartamento: desafios e perspectivas. In: **Efeitos do lugar**: representações dos moradores sobre os conjuntos habitacionais da Vila Senhor dos Passos. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2011, p. 69-83.

CRESSWELL, Tim. **On the move: mobility in the modern western world**. New York: Routledge, 2006, p. 1-23.

DIÓGENES, Maria Caroline Farkat; SOBRINHA, Maria Dulce Picanço Bentes. Reassentamentos de famílias em projetos de habitação social: avaliação do Projeto Planalto II, Natal/RN. III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. **Arquitetura, cidade e projeto**: uma construção coletiva, São Paulo, 2014.

EVANGELISTA, June Leroy. Favelas e políticas urbanas. In: **Desmanchando adobes: construindo caminhos?** Um estudo sobre urbanização e segregação no Programa Vila Viva Aglomerado da Serra. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2012.

_____. O Programa Vila Viva. In: **Desmanchando adobes: construindo caminhos?** Um estudo sobre urbanização e segregação no Programa Vila Viva Aglomerado da Serra. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2012, p. 118-135.

FERRARI LIMA, Júnia Maria *et al.* Habitação na RMBH: programa social ou de mercado? In: **XVI Seminário sobre a Economia Mineira**, 2014, Diamantina, MG. XVI Seminário sobre a Economia Mineira, 2014.

FLORES, C. Consequências da segregação residencial: teoria e métodos. In: **Novas metrópoles paulistas**: população, vulnerabilidade e segregação. José Marcos Pinto da Cunha (org.). Campinas: Núcleo de Estudos Populacionais/UNICAMP, 2006.

GEURS, K.T., VAN WEE, B.. Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. **Journal of Transport Geography** 12, 2004, p. 127-140.

GOTHAM, K. F.; BRUMLEY, K. Using space: agency and identity in a public housing. **City & Community**, Chicago, v.1, n.3, 2002, p.267-289.

JENSEN, Ole B. Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice, **Mobilities**. Vol. 4, nº 1, 2009, p. 139-158.

JIRÓN, Paola. Mobile borders in urban daily mobility practices in Santiago de Chile. **International Political Sociology**, vol. 4, 2010, p. 66-79.

_____. On the becoming “la sombra/the shadow”. In: BÜSCHER, M; URRY, J; WITCHGER, K (ed.). **Mobile Methods**. Routledge, 2011.

_____. The beginning of the end of the Chilean housing model: Lessons to be learned from over 20 years of experience. **International Conference: Adequate & Affordable Housing for All**. Centre for Urban and Community Studies, University of Toronto, 2004.

KAUFMANN, V.; BERGMAN, M. M.; JOYE, D. **Motility**: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, v. 28, dez. 2004, p. 745-756.

LEFEBVRE, Henri. **Filosofia da cidade e ideologia urbanística**. In: O direito à cidade. 5 ed. São Paulo: Centauro Editora, 2011.

_____. **Especificidade da cidade – A cidade e a obra**. In: O direito à cidade. 5 ed. Paulo: Centauro Editora, 2011.

_____. **O direito à cidade**. In: O direito à cidade. 5 ed. São Paulo: Centauro Editora, 2011.

_____. **Perspectiva ou prospectiva?** In: O direito à cidade. 5 ed. São Paulo: Centauro Editora, 2011.

LIBANIO, Clarice de Assis. O fim das favelas? Planejamento, participação e remoção de famílias em Belo Horizonte. **Cad. Metrop.**, São Paulo , v. 18, n. 37, dez. 2016, p. 765-784.

MACKAY, C. J. The development of housing policy in South Africa in the post apartheid period. **Housing Studies**, v.11, n. 1, 1996, p. 133-146.

MANDERSCHIED, Katharina. Criticising the solitary mobile subject: Researching relational mobilities and reflecting on mobile methods. **Mobilities** 9 (2), 2014, p. 188-219.

MASSEY, D. Filosofia e política da espacialidade. **GEOgraphia**, n. 12, 2004.

MELO, Izabel Dias de Oliveira. O Programa Vila Viva no Aglomerado da Serra. In: **O Espaço da Política e as Políticas do Espaço**: Tensões entre o programa de urbanização de favelas “Vila Viva” e as práticas cotidianas no Aglomerado da Serra em Belo Horizonte. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação do Departamento de Geografia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.

MENEZES, Vitor Matheus Oliveira de. **Arranjos familiares de beneficiários do Programa Minha Casa Minha Vida: trajetórias de benefício e percepções de bem-estar social.** *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 18, n. 35, p. 257-282, Apr. 2016. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-99962016000100257&lng=en&nrm=iso>. Acesso: 7 jan. 2019.

MOTTA, Luana Dias. Vila Viva: o que vai significar um poder que “faz viver”. In: **Sofrimento, responsabilização e desejo: uma análise dos processos decorrentes das mudanças de moradia no âmbito do Programa Vila Viva – Belo Horizonte.** Dissertação (Mestrado em Sociologia). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFMG. Belo Horizonte – MG, 2013.

_____. Encontrando o “outro” no Aglomerado da Serra. In: **Sofrimento, responsabilização e desejo: uma análise dos processos decorrentes das mudanças de moradia no âmbito do Programa Vila Viva – Belo Horizonte.** Dissertação (Mestrado em Sociologia). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFMG. Belo Horizonte – MG, 2013.

_____. “Eu já passei por coisa muito pior”: sofrimento, desejo e comprometimento. In: **Sofrimento, responsabilização e desejo: uma análise dos processos decorrentes das mudanças de moradia no âmbito do Programa Vila Viva – Belo Horizonte.** Dissertação (Mestrado em Sociologia). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFMG. Belo Horizonte – MG, 2013.

NALLATHIGA, Ramakrishna. Housing Policy in India: Challenges and Reform. *Review of Development & Change*, v. 12, n. 1, jan. – jun. 2007, p. 71-98.

NOCE, Luiz Gustavo Della. O reassentamento como política pública. In: **O reassentamento como promotor de capital social em políticas públicas urbanas: uma análise da ação estatal em três estudos de caso.** Tese (Doutorado em Habitat) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

OVIEDO Hernandez, D., TITHERIDGE, H., Mobilities of the periphery: Informality, access and social exclusion in the urban fringe in Colombia, *Journal of Transport Geography* (2015). Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.12.004>>. Acesso em: 18 dez. 2018.

PALERO. Juan Santiago. El derecho a la ciudad, según Henri Lefebvre. Del libro al movimiento. *Vivienda y ciudad*. Vol. 3, dez. 2016. p. 85-92.

PICCOLO, Fernanda Delvalhas. A gramática nativa: reflexões sobre as categorias morro, rua, comunidade e favela. In: FRÚGOLI, Heitor; ANDRADE, Luciana; PEIXOTO, Fernanda (orgs.). **As Cidades e Seus Agentes: Práticas e Representações.** PUCMINAS, EdUSP, Belo Horizonte. 2006.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Escola Integrada.** Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/educacao/escola-integrada>. Acesso em: 11 mai. 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. **Relatório Técnico SUGT-Urbel N°014.** Programa Vila Viva. 2016.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. **Proximidade territorial e distância social: reflexões sobre o efeito do lugar a partir de um enclave urbano.** Apresentado originalmente na XXVII ANPOCS, 2003. **Revista VeraCidade**, ano 3, n. 3, mai. 2008, p. 1-21.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; LAGO, Luciana Corrêa do. A oposição Favela-Bairro no espaço social do Rio de Janeiro. **São Paulo Perspec.**, São Paulo, v. 15, n. 1, jan. 2001, p. 144-154.

RIBEIRO, Rodrigo Lopes Cavalcanti; VEIGA, Felipe Berocan. Reassentamentos Urbanos no Rio de Janeiro: considerações sobre a continuidade do estigma de favela em um conjunto habitacional. In: **Caderno de Ciências Sociais da UFRPE**, jan.-jul. 2014.

RUFINO, Maria Beatriz Cruz. Um olhar sobre a produção do PMCMV a partir de eixos analíticos. In: **Minha casa... e a cidade?** Avaliação do Programa Minha Casa Minha Vida em seis estados brasileiros. 1 ed., Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

RUANO, Olga Monistrol. El trabajo de campo en investigación cualitativa (II). **Nure Investigación**, nº 29, jul-ag, 2007.

SALVIATI, Maria Elisabeth. **Manual do Aplicativo Iramuteq** (Apostila de Curso). Planaltina, DF, 2017.

SANTIAGO, Carla Ferretti. O problema da habitação popular em Belo Horizonte: 1894-1960. **Cadernos de História**, Belo Horizonte, v. 9, n. 12, out. 2007, p. 53-68.

SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE DE BELO HORIZONTE. **Organização territorial dos serviços municipais de saúde em Belo Horizonte.** Grupo de Trabalho de Territorialização. Mai. 2003.

SHELLER, Mimi e URRY, John. The New Mobilities Paradigm. **Environment and Planning A**, v. 38, 2006, p. 207–226.

SILVA, Mirena. O estudo de caso. In: **Determinantes da Alocação Urbana e Práticas de Mobilidade da População de Baixa Renda: a Segregação Espacial na Cidade do Rio de Janeiro.** Dissertação (Mestrado) – COPPE/Programa de Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2011.

_____. Conclusões e recomendações. In: **Determinantes da Alocação Urbana e Práticas de Mobilidade da População de Baixa Renda: a Segregação Espacial na Cidade do Rio de Janeiro.** Dissertação (Mestrado) – COPPE/Programa de Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2011.

SINGH, Simpreet. **The impacts of urban resettlement on children: a case study on the Mumbai Urban Transport Project**, funded in part by the International Development Association, Bank Information Center, 2013.

SOUZA, Candice Vidal e. A vida móvel das mulheres entre os bairros e as cidades: explorações antropológicas em fronteiras urbanas da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Minas Gerais/Brasil). **Universitas Humanísticas**, v. 85, 2018, p. 293-318.

SOUZA, S. R. L.; FRANCISCO, A. L. O método da cartografia em pesquisa qualitativa: estabelecendo princípios... desenhando caminhos. In: Congresso Ibero-americano de investigação qualitativa, 2016, Porto. **Investigação Qualitativa em Saúde**, 2016, v. 2, p. 811-820.

SPEK, Jeff. **Cidade caminhável**. 1 ed. Tradução de Anita Dimarco e Anita Natividade. São Paulo: Perspectiva, 2017. p. 17-21; 25-42; 69-72; 102-109.

TARIFA ZERO *et al.* **Cartilha Tarifa Zero**. Belo Horizonte, 2018.

THRIFT, Nigel. An introduction to time-geography. **CATMOG** (Concepts and Techniques in Modern Geography). nº 13, 1977.

VALLADARES, Licia de Prado. **Passa-se uma casa**: análise do Programa de Remoção de Favelas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978.

VALLADARES, Licia de Prado; FIGUEIREDO, Ademir. Habitação no Brasil: Uma Introdução à Literatura Recente. In: **Boletim informativo e bibliografia das Ciências Sociais**, n. 11, 1981.

VILLA, Simone Barbosa. Os formatos familiares contemporâneos: transformações demográficas. **OBSERVATORIUM: Revista Eletrônica de Geografia**, v.4, n.12, p. 02-26, dez. 2012.

ANEXOS

ANEXO A - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Título do Projeto: Mobilidades em um novo contexto: o reassentamento involuntário de famílias

Você está sendo convidado(a) a participar da pesquisa Mobilidades em um novo contexto: o reassentamento involuntário de famílias. Esta pesquisa está sendo realizada como atividade do Curso de Mestrado em Sociologia Urbana do Departamento de Pós-graduação em Sociologia da UFMG e tem como objetivo identificar as incidências que as práticas de mobilidades tiveram a partir do novo espaço criado pela intervenção pública com o reassentamento de famílias pelo Programa Vila Viva no Aglomerado da Serra. Se concordar em participar desse estudo, você será solicitado a dar uma entrevista com cerca de uma hora de duração.

A pesquisa não envolve riscos ou danos à saúde, mas pode haver algum desconforto em discutir alguns dos temas abordados durante a entrevista, pois os participantes irão falar sobre a experiência do processo de reassentamento vivenciado. O conhecimento adquirido a partir da sua participação na pesquisa poderá beneficiar futuramente outros projetos de remoção e reassentamento por trazer informações em relação às práticas e estratégias de mobilidades transformadas a partir do novo espaço criado pela intervenção pública.

A participação nesse estudo é voluntária e você tem o direito de não querer participar ou de sair desse estudo a qualquer momento, sem penalidades ou perda de qualquer benefício a que tenha direito. Não está previsto nenhum tipo de pagamento pela sua participação na pesquisa e você não terá nenhum custo em relação aos procedimentos envolvidos.

Os dados obtidos na entrevista serão gravados e transcritos para análise. Esses dados serão guardados pela pesquisadora responsável por essa pesquisa, em local seguro e por um período de 5 anos. Você não será identificado(a) quando o material da sua entrevista for utilizado, sendo tratado de maneira confidencial, seja para publicação acadêmica ou para fins educativos. Este projeto é de autoria de Nubia Elaine Costa Lorenzoni e terá como pesquisadora responsável a Profª Dra Ana Marcela Ardila Pinto. Em caso de dúvidas, você poderá entrar em contato com a pesquisadora, pelo telefone (31) 988954884, ou poderá entrar em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal de

Minas Gerais, situado à Avenida Antônio Carlos, 6627, Unidade Administrativa II, sala 2005 – Campus Pampulha, telefone: 3409-4592.

Esse Termo é assinado em duas vias, sendo uma para o(a) participante e outra para os pesquisadores.

Nome do(a) participante da pesquisa

Assinatura

Nome do(a) pesquisador(a) que aplicou o Termo

Assinatura

ANEXO B - ROTEIRO DAS ENTREVISTAS

Dimensão: Arranjos familiares

Você(s) pode(m) me falar quem mora nesse apartamento

Pessoa	Gênero (H/M)	Idade	Estado Civil (S/C/S/D/V)	Ocupação
1				
2				
3				
4				
5				
6				

Onde morava(m) na Serra antes do Vila Viva?

Dimensão: Condições do reassentamento como primeiro deslocamento (PARA TODOS)

Há quanto tempo você(s) está(ão) morando nesse apartamento?

Você(s) veio(vieram) direto da casa onde morava(m) para este apartamento?

- Se não, de onde veio(vieram)?

Qual foi o motivo da Urbel/PBH para tirar a casa onde você(s) morava(m)?

Por que você(s) escolheu(eram) o apartamento como indenização?

Por que optaram por esse prédio?

Como foi a mudança?

- Quem ajudou?

- O que trouxeram?

- O que deixaram para trás?

Dimensão: Inserção urbana do conjunto habitacional (PARA TODOS)

O comércio aqui da região atende a família?

E os serviços?

- Se não, por que não atendem?

Os equipamentos públicos (escola, posto de saúde, CRAS, unidade de segurança) estão próximos daqui (do prédio)?

Como é o transporte público aqui na região?

- Tem oferta de ônibus?
- É fácil chegar no ponto de ônibus?
- Tem que esperar o ônibus por muito tempo?

Você(s) vê(em) diferença do comércio/serviços e dos equipamentos de onde você(s) morava(m) antes do Vila Viva?

- Se sim, quais as diferenças?

E do transporte público?

Pensando nas obras do Vila Viva (ex. a Avenida Jefferson Coelho da Silva, a Praça do Cardoso (Oswaldo Orville de Godoy) e o Complexo Esportivo “Baleião”), você(s) usa(m) esses espaços?

(Se sim) Como você(s) usa(m) esses espaços? Quais espaços usa(m)?

(Se não) Porque não usa(m)?

Espaço	Usam (S/N)	Por que?
Av. Cardoso/ Jefferson Coelho		
Praça Cardoso		
Complexo Esportivo Baleião		

Quando você(s) sai(em) do Aglomerado da Serra, para onde costuma(m) ir?

- Como vai(vão)?

Dimensão: Condições de acesso à habitação (PARA TODOS)

Como você(s) fazia(m) para chegar até a sua casa anterior?

- Se era plano ou se chegava por rampa, escadaria ou outro meio.
- Se a casa tinha mais de um andar.

E como é agora?

- Mudou?
- O que mudou?

- Faz diferença morar nesse andar do prédio? (Anotar andar)

Como era para chegar no ponto de ônibus?

E como é agora?

Como era para jogar o lixo fora?

E como é agora?

Como era para fazer compras?

E agora?

Como era para ir à escola?

Como é agora?

Como era para ir para o trabalho?

Como é agora?

Como era antes e como é agora para:

- posto de saúde,

- atividade física,

- igreja,

- lazer [parque/prça]

Dimensão: Atividades que demandam mobilidade (motivos, modos, companhias, duração)

(PARA TODOS)

Me descreva um dia comum na sua rotina (reconstruir um percurso diário de cada um)

Me descreva a rotina de um domingo (reconstruir percurso de cada um)

(Tabela)

Teve mudança na(s) sua(s) rotina(s) em comparação com a vida antes do Vila Viva?

O que ficou perto?

O que ficou longe?

Tem alguma coisa que você(s) fazia(m) antes e não faz(em) mais depois de vir(em) para o prédio?

Tem alguma coisa que você(s) não fazia(m) e agora faz(em) morando aqui no prédio?

A qual lugar gostaria de ir e não vai? Quais trajetos gostaria de fazer e não faz?

Dimensão: Significados do local de destino (PARA TODOS)

Você(s) quer(em) ficar no apartamento?

- Pretende(m) mudar?

- Porque?

O que você(s) gosta(m) daqui?

O que não gosta(m) daqui?

Códigos para tabela abaixo:

Motivo: 1. Trabalho; 2. Voltar para casa; 3. Estudo; 4. Compras; 5. Lazer; 6. Saúde; 7.

Esporte; 8. Igreja. 9. Outro:

Companhia: 1. Sozinho; 2. Filhos; 3. Com amigos/colegas; 4. Cônjuge/companheiro; 5.

Outros familiares; 6. Outros:

Modo: 1. A pé; 2. Ônibus; 3. Carro; 4. Moto; 5. Bicicleta; 6. Táxi

ANEXO C – MOBILIDADES DOS ENTREVISTADOS

DIA REGULAR															
Nº	Indivíduo	Sexo	Idade	Inserção Urbana	Arranjo familiar	Posição na família	Situação de saúde	Ocupação/ fonte renda	Principal destino	Nº viagens por dia	Modo principal	Jornada	Companhia	Percursos próximos (bairros vizinhos)	Fora do Aglomerado
1	Denise	F	28	Baixa	Casal com filhos	Esposa	Regular	Cozinheira	Trabalho	2	Ônibus	1h08	Só	Não	Sim
2	Nildo	M	40	Baixa	Casal com filhos	Esposo	Regular	Gerente expedição	Trabalho	2	Carro	0h25	Só	Sim	Sim
3	Vitória	F	23	Baixa	Casal com filhos	Esposa	Grávida	Afastada	Esquina de casa	4	Pé	10min	Filhos	Sim	Não
4	Denilson	M	58	Média	Casal com filhos	Esposo	Pessoa com deficiência	Aposentado	Apartamento	-	Pé	-	Só	Sim	Não
5	Ruth	F	57	Média	Casal com filhos	Esposa	Alguns problemas	Tentando se aposentar	Indefinido	Indefinido	Pé	-	Só	Sim	Não
6	Gabriel	M	49	Média	Casal com filhos	Esposo	Regular	ACS, educador social	Trabalho	6	Pé	1h20	Só	Sim	Não
7	Iara	F	55	Alta	Casal com filhos	Esposa	Perna quebrada	Cabeleireira	Mercearia, trabalho, igreja	6	Pé	Manhã, tarde, noite		Sim	Não
8	Cátia	F	28	Alta	Casal com filhos	Esposa	Regular	Aux. Serv. Gerais	Trabalho	2	Ônibus	1h52	Só	Não	Sim
9	Paloma	F	53	Média	DINC	Ex-esposa	Regular	Faxineira	Trabalho	2	Ônibus	2h10	Só	Sim	Sim
10	Jacinta	F	74	Baixa	Unipessoal	-	Alguns problemas	Aposentada	Indefinido	Indefinido	Pé	-	Só	Sim	Não
11	Marcelo (qdo está bh)	M	37	Baixa	Unipessoal	-	Regular	Pedreiro	Trabalho, igreja	4	Ônibus	4h	Só	Não	Sim
12	Marta	F	72	Alta	Unipessoal	-	Regular	Aposentada	Atividade física, compras/pagamentos, igreja	Indefinido (ao menos 5)	Ônibus	Manhã, tarde, noite	Só	Não	Sim
13	Danilo	M	42	Alta	Monoparental	Filho	Regular	Professor de ingles	Trabalho, compras, atividade física	7	Moto	Tarde, noite	Só/Thiago	Sim	Não
14	Tirso	M	36	Alta	Monoparental	Amigo da família	Regular	Garçom	Trabalho	2	Moto	0h40	Só	Não	Sim
15	Ilcka	F	75	Alta	Monoparental	Mãe	Problema no joelho	Aposentada	Atividade física, igreja	4	Pé	Manhã e noite	Irmã e fiéis	Sim	Não
16	Mauro	M	44	Alta	Monoparental	Filho	Regular	Zelador	Casa de parente, pagamento, bar, trabalho	8	Pé	Manhã, tarde, noite	Tio, sozinho	Não	Sim
17	Cíntia	F	40	Alta	Monoparental	Mãe	Faz controle do câncer	Afastada	Escola, médico, compras/pagamentos	6	Pé	Manhã, tarde	Só	Não	Sim

DIA NÃO REGULAR															
Nº	Indivíduo	Sexo	Idade	Inserção Urbana	Arranjo familiar	Posição na família	Situação de saúde	Ocupação/fonte renda	Principal destino	Nº viagens por dia	Modo principal	Jornada	Companhia	Percurso próximos (bairros vizinhos)	Fora do Aglomerado
1	Denise	F	28	Baixa	Casal com filhos	Esposa	Regular	Cozinheira	Casa irmã	2	Pé	Noite	Filho pequeno	Sim	Não
2	Nildo	M	40	Baixa	Casal com filhos	Esposo	Regular	Gerente expedição	Mercado central/Shopping Cidade/Compras/Praças	Indefinido	Carro	Manhã	Todos	Não	Sim
3	Vitória	F	23	Baixa	Casal com filhos	Esposa	Grávida	Afastada	Mercado central/Shopping Cidade/Compras/Praças	Indefinido	Carro	Manhã	Todos	Não	Sim
4	Denilson	M	58	Média	Casal com filhos	Esposo	Pessoa com deficiência	Aposentado	Fisioterapia	2 ou +	Carro	Manhã	Ruth	Sim	Sim
5	Ruth	F	57	Média	Casal com filhos	Esposa	Alguns problemas	Tentando se aposentar	Em casa	-	-	-	Denilson	-	Não
6	Gabriel	M	49	Média	Casal com filhos	Esposo	Regular	ACS, educador social	Compras, bar, visitas	6	Carro	Manhã e tarde	Todos	Sim	Não
7	Iara	F	55	Alta	Casal com filhos	Esposa	Perna quebrada	Cabeleireira	Igreja	4	Pé	Manhã e noite	Fiéis e Só	Sim	Não
8	Cátia	F	28	Alta	Casal com filhos	Esposa	Regular	Aux. Serv. Gerais	Compras	2	Pé	?	Só	Sim	Não
9	Paloma	F	53	Média	DINC	Ex-esposa	Regular	Faxineira	Igreja	2	Ônibus	Tarde e noite	Só, amigos ou ex-companheiro	Não	Sim
10	Jacinta	F	74	Baixa	Unipessoal	-	Alguns problemas	Aposentada	Igreja	2	Pé	Noite	Amigos da igreja ou só	Sim	Não
11	Marcelo (qdo está bh)	M	37	Baixa	Unipessoal	-	Regular	Pedreiro	Igreja	5	Pé	Manhã e tarde	Só	Sim	Não
12	Marta	F	72	Alta	Unipessoal	-	Regular	Aposentada	Igreja	2	Pé	Manhã	Só	Sim	Não
13	Danilo	M	42	Alta	Monoparental	Filho	Regular	Professor de inglês	Visita, atividade física, encontro	6	Moto	Tarde e noite	Amigo, acompanhante	Não	Sim
14	Tirso	M	36	Alta	Monoparental	Amigo da família	Regular	Garçom	Trabalho, atividade física, igreja	6	Moto	Manhã, tarde, noite	Só	Sim	Sim
15	Ilcka	F	75	Alta	Monoparental	Mãe	Problema no joelho	Aposentada	Igreja	2	Pé	Manhã	Só	Sim	Não
16	Mauro	M	44	Alta	Monoparental	Filho	Regular	Zelador	Visitas, bar	4	Pé	Manhã	Só	Sim	Não
17	Cíntia	F	40	Alta	Monoparental	Mãe	Faz controle do câncer	Afastada	Parque/museu, igreja	4	Ônibus	Manhã ou tarde e noite	Todos	Não	Sim