

**Universidade Federal de Minas Gerais**

Escola de Arquitetura

Núcleo de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

**Guilherme de Castro Leiva**

**REOCUPAÇÃO DO CENTRO DE BELO HORIZONTE: *As possibilidades de uma nova  
circulação viária***

Belo Horizonte

2006

**Guilherme de Castro Leiva**

**REOCUPAÇÃO DO CENTRO DE BELO HORIZONTE: *As possibilidades de uma nova  
circulação viária***

**Dissertação apresentada ao Núcleo de Pós-Graduação em  
Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Minas  
Gerais, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em  
Arquitetura e Urbanismo.**

**Área de Concentração:** Arquitetura e Urbanismo

**Orientadora:** Profa. Dra. Jupira Gomes de Mendonça

**Belo Horizonte**

**Escola de Arquitetura da UFMG**

**2006**

#### FICHA CATALOGRÁFICA

L533r Leiva, Guilherme de Castro  
Reocupação do centro de Belo Horizonte : as possibilidades de uma nova circulação viária / Guilherme de Castro Leiva - 2006.  
140f. : il.

Orientadora: Jupira Gomes de Mendonça  
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Arquitetura.

1. Planejamento urbano – Belo Horizonte (MG)  
2. Trânsito urbano – Belo Horizonte (MG) 3. Espaços públicos – Belo Horizonte (MG) I. Mendonça, Jupira Gomes de II. Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de Arquitetura III. Título

CDD : 711.4098151

Agradeço a Deus, a meus pais, a meus irmãos, à Carol e a amigos pelo apoio nos momentos difíceis. À Profa. Jupira Gomes de Mendonça pelo conhecimento e dedicação, sem os quais este trabalho não se concretizaria. À Profa. Heloísa Maria Barbosa do Departamento de Engenharia de Transporte de Geotecnia da UFMG pela confiança e oportunidade oferecidas na academia. À Profa. Elisete de Assis R. L. Ribeiro do Departamento de Matemática e Estatística da PUCMINAS pela assessoria em estatística. Aos coordenadores do Projeto HBH da EAUFMG e aos bolsistas de iniciação científica Cahuê Rando Carolino e Janaína Marx Pinheiro que tornaram possível a realização da pesquisa de campo.

*“O direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita ou retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada. Pouco importa que o tecido urbano encerre em si o campo e aquilo que sobrevive da vida camponesa conquanto que “o urbano”, lugar de encontro, prioridade do valor de uso, inscrição no espaço de um tempo promovido à posição de supremo bem entre os bens, encontre sua base morfológica, sua realização prático – sensível.” (LEFEBVRE, 1969: 108)*

## RESUMO

Belo Horizonte, como a grande maioria das capitais brasileiras, apresenta sérios problemas decorrentes do trânsito e das políticas de transportes e trânsito impostas até o momento. Os espaços de convivência estão desaparecendo em detrimento dos espaços de circulação e há uma degradação ambiental do espaço urbano em função do aumento da poluição, do ruído e do número de acidentes entre outros fatores. A intensidade dos fluxos de veículos, associada a outros fatores ambientais, sociais e econômicos, incompatibiliza a convivência equilibrada entre as diversas atividades necessárias para o equilíbrio da cidade, promovendo a supressão de uma ou de várias atividades em função da circulação de veículos. No Centro de Belo Horizonte, a atividade que mais vem perdendo participação com este desequilíbrio é a residencial, a qual, nas últimas duas décadas, passou por uma grande mudança tanto de dinâmica, com alteração do perfil dos moradores, quanto de densidade, com diminuição populacional.

Neste trabalho, cujo objetivo principal é propor nova ótica da circulação viária que seja capaz de auxiliar na re-obtenção do equilíbrio entre as atividades, especialmente o estímulo da residencial, mantendo a diversidade do Centro, busca-se ainda compreender o porquê desse quadro de desequilíbrio e identificar as percepções dos moradores sobre a região, bem como suas perspectivas. Para isso, foram trabalhados os dados do Censo 2000 (IBGE), as Pesquisas Origem e Destino de 1992 e 2002 da Fundação João Pinheiro, bem como realizada uma pesquisa de campo junto aos moradores do Centro.

Entre outras considerações, concluiu-se que é fundamental, para re-obter o equilíbrio entre as atividades, a realização de intervenções no sistema viário visando prioritariamente à “apropriação” dos espaços públicos. É preciso criar um ambiente que

permita a “revitalização” do discurso do Centro perante o restante da cidade, desenvolvendo a atividade residencial, consolidando seu uso em determinadas áreas e reocupando outras abandonadas. A organização da circulação de pessoas e veículos, no momento em que se apropria das técnicas de racionalização da circulação para a criação de espaços privilegiados, capazes de reorientarem as atenções para formas intensas de uso do espaço urbano, estará promovendo vitalidade nas relações interpessoais, conformando a permanência.

## **ABSTRACT**

Belo Horizonte as almost Brazilian States Capitals presents serious problems consequence of traffic and transport and transit policies applied. The public meetings places are disappearing while circulation spaces grow, so pollution, noise and accidents contribute to environmental degradation of urban space. The flows intensity associated to others environmental, social and economical factors has restrained the harmony between many necessities activities to the city balance, promoting the suppression of one or various activities while increases the motorized vehicle traffic. In Belo Horizonte City Center the activity that has most lost participation in this unbalance is the residential one. In the last two decades the dynamic of residential activity has changed a lot, with changing inhabitant profile, in as much density by population reduction.

The principal objective of this work is to recompose the balance between activities, specially promoting the residential activity and keeping the City Center diversity, by means of a new organization of the circulation. To understand the reason of this unbalanced portrait, the population residential dynamic, opinions and perspective about City Center have been assessed by analyzing the 2000 IBGE Censo, the 1992 and 2002 Origin and Destiny Researches from João Pinheiro Foundation, and a field research with inhabitants of City Center.

Among some considerations it has been concluded that are fundamental to undertake realize interventions in the traffic system to acquire the balance of activities and the “appropriation” of public spaces. It is important to create an environment that allows the “revitalization” of the City Center discourse against the rest of the city, developing residential activity, consolidating its use in some areas and re-occupying abandoned ones. The

organization of people and vehicles circulation, when it appropriates techniques of the rationalization to create privileged spaces, capable to reorient the attention of intense urban forms uses, will promote vitality in people relationship and permanence.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1	Esquema de Manhein	38
FIGURA 2	Planta Geral da Cidade de Minas Gerais	45
FIGURA 3	Área Central de Belo Horizonte e Sistema Viário Principal	47
FIGURA 4	Trânsito da Avenida Santos Dumont	50
FIGURA 5	Trânsito na Rua dos Tupis	51
FIGURA 6	Mapa de Bairros de Belo Horizonte	55
FIGURA 7	Mapa da Área Central de Belo Horizonte	58
FIGURA 8	Divisão Regional das Áreas Homogêneas na RMBH	64
FIGURA 9	Divisão Regional das Áreas Homogêneas em Belo Horizonte	65
FIGURA 10	Proposta Áreas Ambientais do PACE	109
FIGURA 11	Área central de Belo Horizonte	109
FIGURA 12	Mercado Central de Belo Horizonte	111
FIGURA 13	Rua dos Guaicurus	111
FIGURA 14	Centro de Belo Horizonte – Área de restrição de tráfego	112
FIGURA 15	Centro de Belo Horizonte – Caminhos de circulação de pedestres: Estação de Integração Central	116
FIGURA 16	Centro de Belo Horizonte – Caminhos de circulação de pedestres Ausência de estações	117
FIGURA 17	Comércio na Avenida Santos Dumont	118
FIGURA 18	Shopping Oiapoque	118

## LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1	Relação População x Domicílios no Centro de Belo Horizonte	56
GRÁFICO 2	Centro de Belo Horizonte – Nível de satisfação dos entrevistados	81
GRÁFICO 3	Centro de Belo Horizonte – Planejamento de mudança residencial	83
GRÁFICO 4	Centro de Belo Horizonte – Motivos da escolha como local moradia	85
GRÁFICO 5	Centro de Belo Horizonte – Vantagens	89
GRÁFICO 6	Centro de Belo Horizonte – Desvantagens	91
GRÁFICO 7	Centro de Belo Horizonte – Habitação de Interesse Social	94
GRÁFICO 8	Dificuldades do empresário no comércio do Hipercentro de Horizonte	103
GRÁFICO 9	Influência do transporte e trânsito no comércio do Hipercentro de Belo Horizonte	104

## LISTA DE QUADROS

QUADRO 1	Grupos Sociais para Avaliação de Mobilidade Residencial	60
QUADRO 2	Nível de Pressão Sonora (NPS) das Zonas de Uso e Ocupação do Solo segundo a hierarquização viária	110
QUADRO 3	Municípios pertencentes à Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH)	133
QUADRO 4	Bairros pertencentes ao Município Belo Horizonte	134

## LISTA DE TABELAS

TABELA 1	Centro de Belo Horizonte – Composição por domicílio 1992/2002	58
TABELA 2	Centro de Belo Horizonte – Renda per capita dos domicílios (Salário Mínimo) 1992/2002	59
TABELA 3	Grupos sociais dos moradores do Centro 1992/2002	61
TABELA 4	Faixa etária dos moradores do Centro 1992/2002	62
TABELA 5	Origem dos indivíduos que entraram no Centro de Belo Horizonte	66
TABELA 6	Grupo social dos indivíduos que entraram no Centro de Belo Horizonte	67
TABELA 7	Grupo social dos indivíduos que entraram no Centro de Belo Horizonte com origem no Núcleo Central	68
TABELA 8	Grupo social dos indivíduos que entraram no Centro de Belo Horizonte com origem na Área Pericentral	69
TABELA 9	Grupo social dos indivíduos que entraram no Centro de Belo Horizonte com origem fora da RMBH	69
TABELA 10	Faixa etária dos indivíduos pertencentes ao grupo dos desocupados que entraram no Centro de Belo Horizonte com origem fora da RMBH	70
TABELA 11	Destino dos indivíduos que saíram do Centro de Belo Horizonte	71
TABELA 12	Grupo social dos indivíduos que saíram do Centro de Belo Horizonte	72
TABELA 13	Grupo social dos indivíduos que saíram do Centro de Belo Horizonte com destino no Núcleo Central	73
TABELA 14	Grupo social dos indivíduos que saíram do Centro de Belo Horizonte com destino à Área Pericentral	73
TABELA 15	Centro de Belo Horizonte – Destino dos entrevistados de cada grupo social que planejam mudar-se	83
TABELA 16	Centro de Belo Horizonte – Motivos da imigração intra-urbana dos entrevistados por grupo social	86
TABELA 17	Centro de Belo Horizonte – Intervenções positivas	90
TABELA 18	Centro de Belo Horizonte – Desvantagens para os entrevistados que	

	planejam mudar-se	92
TABELA 19	Centro de Belo Horizonte – Intervenções negativas	92
TABELA 20	Amostra pesquisa	138

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

AH – Áreas Homogêneas

BHBUS – Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo de Belo Horizonte

BHTRANS – Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte S/A

FJP – Fundação João Pinheiro

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

METROBEL – Companhia de Transportes Urbanos da RMBH

PBH – Prefeitura de Belo Horizonte

PACE – Programa da Área Central

PLAMBEL – Planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte

PROBUS – Programa de Transporte Coletivo por Ônibus

RMBH – Região Metropolitana de Belo Horizonte

UEH – Unidades Espaciais Homogêneas

UFMG – Universidade Federal de Minas Gerais

VLT – Veículo leve sobre trilho

## SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	19
2	CENTROS EM TRANSFORMAÇÃO: EM BUSCA DA SUSTENTABILIDADE	23
2.1	Centros e Centralidades	26
2.2	A Rua	30
2.2.1	<i>Rua do encontro</i>	31
2.2.2	<i>Rua de ninguém</i>	33
2.3	Planejamento de Transportes	35
2.3.1	<i>Transporte e uso do solo</i>	37
2.3.2	<i>Transporte e mobilidade residencial</i>	39
2.4	Centro de Belo Horizonte: estrutura viária e política de transporte	43
2.5	Perspectivas para o Centro de Belo Horizonte	49
3	POPULAÇÃO DO CENTRO DE BELO HORIZONTE: DINÂMICA, CARACTERIZAÇÃO, INTERESSES E PERSPECTIVAS	53
3.1.	Décadas de 80 e 90: 20 anos de esvaziamento residencial	54
3.1.1	<i>Mobilidade Intra-Metropolitana com Destino no Centro de Belo Horizonte</i>	66
3.1.2	<i>Mobilidade Intra-Metropolitana com Origem no Centro de Belo Horizonte</i>	71
3.1.3	<i>Dinâmica Residencial do Centro de Belo Horizonte</i>	74
3.2	Centro: resistência à homogeneização	76
3.2.1	<i>Centro da diversidade</i>	77
3.2.2	<i>A favor da homogeneidade</i>	79

3.2.3	<i>A favor da diversidade</i>	84
4	PLANEJAR A CIRCULAÇÃO PARA A APROPRIAÇÃO	96
4.1	Demandas dos moradores e situação atual do transporte e trânsito	97
4.2	Residência e comércio: atividades complementares, problemas semelhantes, soluções opostas	101
4.3	Propostas para o Centro de Belo Horizonte	105
4.3.1	Hierarquização viária	108
4.3.2	Transporte público	114
5	CONCLUSÃO:	121
	REFERÊNCIAS	128
ANEXO A	Municípios pertencentes à Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH)	133
ANEXO B	Bairros pertencentes ao Município de Belo Horizonte	134
ANEXO C	Questionário	136
ANEXO D	Metodologia de desenvolvimento, aplicação e avaliação do questionário	138

## 1 INTRODUÇÃO

Atravessar uma rua, caminhar na calçada, descansar em um local agradável tornaram-se verdadeiras aventuras numa cidade como Belo Horizonte, especialmente quando estamos no centro da cidade. Automóveis circulam em alta velocidade inibindo e amedrontando o transeunte e, quando não estão circulando, os automóveis ocupam as vias e as calçadas (estas já em mau estado de conservação e superlotadas de pedestres), à procura de estacionamento. Em qualquer direção que se olhe, não é possível compreender a dinâmica da circulação, dado o caos instaurado, nem tão pouco ter prazer em estar ali.

Fumaça, barulho, acidentes são algumas das conseqüências mais “visíveis” dessas formas “predatórias” de ocupação do espaço urbano. Num ambiente tão inóspito como esse, quem se aventura a visitá-lo escolhe um percurso menos desgastante o possível entre sua origem e seu destino, evitando, ao máximo, a permanência nesse espaço. Imagina-se, então, a situação de seus moradores que se expõem, diariamente, aos efeitos da falta de qualidade ambiental, entre outros problemas, como estresse, perda de audição, doenças respiratórias.

A situação de saturação do espaço público para circulação, associada a outros fatores sócio-econômicos, está criando um ambiente cada vez mais impróprio para a “apropriação” do Centro de Belo Horizonte. O Centro, assim, vem, gradativamente, passando por um processo de esvaziamento populacional, o que resulta em habitações desocupadas e prédios abandonados.

Porém, dada a importância que o Centro de Belo Horizonte tem, não somente para o município, mas também para a Região Metropolitana e o próprio Estado de Minas Gerais, não se pode aceitar que tal espaço se apresente dessa maneira. O Centro de Belo Horizonte possui todo um valor histórico, econômico e social. Está na memória, faz parte da Área

Urbana projetada pela Comissão da Nova Capital coordenada por Aarão Reis, inaugurada em 1897, cujo traçado é considerado patrimônio histórico, além de possuir parte dos edifícios tombados dentro do município. Tem importância econômica ao concentrar diversas atividades de comércio, serviços e transporte fundamentais para a dinâmica da cidade. Contudo, sua principal característica encontra-se na diversidade de seus habitantes, apesar de seu esvaziamento e de seus frequentadores.

O Centro é um espaço plural, onde os conflitos sócio-culturais perdem seu contorno. É possível observar um alto executivo que toma seu café em um dos vários estabelecimentos, encostado num mesmo balcão onde está um estudante que come um salgado e bebe um refrigerante ou uma prostituta e seu cliente que degustam um bom copo de chope. Frequentadores e moradores se misturam, tentando aproveitar o que restou das épocas de intensa apropriação, como a boemia da Rua dos Guaicurus ou *footing* da Rua da Bahia.

Esses encontros são resquícios de um tempo que vem sendo perdido, na medida em que se deixa de valorizar o Centro pelos encontros que proporciona, avaliado-o em termos de desempenho, de rendimento e fluxo em relação ao restante da cidade. Mas, mesmo assim, “o Centro não se entrega”, ele chama a atenção, atrai os olhares de todos para si e, às vezes, faz de seu “funcionamento” uma imagem da totalidade do município. Se a cidade não “anda” é porque alguma coisa está acontecendo no Centro com certeza, um congestionamento. Se a cidade é violenta, é porque houve um assalto ou um assassinato na Praça Sete, ou seja, a cidade não funciona porque o Centro não funciona.

Como reverter essa situação? Por onde começar? A resposta direciona-se para a re-ocupação do Centro. Mas será que investimentos exclusivos na habitação serão suficientes? Permitir a re-ocupação dos edifícios seria apenas um meio para atrair moradores. Mas será que esses investimentos em habitação manteriam seus moradores após perceberem a qualidade do ambiente urbano? Talvez não. Mas que tipos de políticas e intervenções

deveriam ser realizadas para tornar o ambiente possuidor de qualidades para atrair e consolidar a atividade residencial? A resposta está na relação espaço público-privado, na apropriação, na possibilidade de permanência dos usuários em ambientes de qualidade.

Uma das áreas de atuação que possibilitaria essa re-apropriação e permanência do espaço público está ligada à dinâmica da circulação viária, “predatória” como já foi colocado anteriormente. É importante dar mais espaço ao pedestre, favorecendo e protegendo seus deslocamentos, tornando a relação com o transporte público harmônica com as características locais e coibindo o uso indiscriminado do automóvel particular.

Ao olhar pragmático, não seria possível romper com esse quadro, pois o automóvel incorporou a cidade à sua lógica. Ao mesmo tempo em que permitiu sua expansão, tornou as classes sociais dependentes de sua mobilidade e dos seus símbolos de status. Mas tal postura somente enrijece as inúmeras possibilidades de melhoria do espaço urbano, talvez da própria urbanidade.

Portanto, como forma de propor as contribuições que um novo olhar sobre o Planejamento da Circulação Viária poderia oferecer para a melhoria do espaço urbano, em especial do Centro de Belo Horizonte, foi desenvolvido este estudo, composto de três capítulos. No primeiro, faz-se uma revisão bibliográfica que proporcionou o embasamento teórico e conceitual para o desenvolvimento de todo o trabalho. No segundo capítulo, discutiu-se sobre população do Centro de Belo Horizonte. Busca-se compreender a composição e a intensidade dos fluxos migratórios intra-urbanos para a formação da população atual, bem como as percepções dos moradores para que se possa criar um ambiente que promova a apropriação do espaço do Centro, tornando-o lugar de encontro. A identificação dos fluxos migratórios foi feita através da análise da dinâmica residencial nas décadas de 80 e 90 do século XX, utilizando-se, principalmente, dados contidos nas Pesquisas Origem e Destino – OD dos anos de 1992 e 2001. Para se conhecer as percepções dos

moradores foi desenvolvido, aplicado e avaliado um questionário, a partir do qual se refletiu sobre os diversos interesses presentes, sejam políticos, econômicos ou sociais, disponibilizando um arcabouço de informações para que se desenvolvam políticas conscientes da realidade atual e capazes de proteger a diversidade populacional. No terceiro capítulo, de posse dessas informações, foram apresentadas, baseadas numa opção de se manter a diversidade populacional, propostas de alterações nas concepções que conduzem o planejamento da circulação viária no Centro de Belo Horizonte.

Conclui-se, através da análise dessa área (Centro), que, caso não seja adotada uma lógica que privilegie a permanência dos espaços, a cidade continuará sendo refém dos processos predatórios do consumo. A consequência desse processo é o constante “consumo do lugar” e o descarte de produtos em busca de “algo novo”.

## 2 CENTROS EM TRANSFORMAÇÃO: EM BUSCA DA SUSTENTABILIDADE

A partir do final da década de 60 e, principalmente, nos anos 70, as cidades brasileiras passaram por intensos processos de crescimento e, paralelamente, por uma reconstrução física e uma adaptação do sistema viário. As cidades foram remodeladas para permitir uma redistribuição da acessibilidade, primordialmente para facilitar o desempenho de um dos papéis essenciais da cidade moderna, o das classes médias enquanto motoristas. Para que esses indivíduos apropriassem do espaço urbano, uma vez que têm diversificado suas redes de atividades, o que gerou a necessidade por mais viagens, buscou-se a otimização das relações de tempo e custo através do uso do automóvel. Isso tornou os deslocamentos altamente condicionados às condições sócio-econômicas das pessoas. O resultado desse processo foi um novo padrão de acessibilidade, não equitativo, sendo o direito e a forma de circular, submetidos pelas condições sociais, políticas e econômicas de seus habitantes. O automóvel, além de um símbolo de riqueza e poder, de liberdade e privacidade e de juventude, esportividade e deleite pessoal, é também um meio de reprodução de classes (VASCONCELLOS, 1993).

Dessa maneira, as políticas de transporte, orientadas pela cultura do automóvel, incentivaram, mesmo que indiretamente, a expansão urbana e a dispersão de atividades, gerando maior consumo de energia e a constante necessidade de implantação de novas vias. As redes de equipamentos públicos – água, esgoto, eletricidade – tornaram-se cada vez mais onerosas ao mesmo tempo em que os usuários dos veículos motorizados passaram a ter acesso privilegiado a boa parte dos equipamentos e atividades urbanas (ANTP, 1997).

Soma-se o fato de que o urbanismo brasileiro não teve comprometimento com a realidade concreta, mas com uma ordem que diz respeito apenas a uma cidade partida. A

exclusão urbanística, representada pelas ocupações ilegais do solo urbano, é ignorada pela cidade oficial. A ilegalidade tornou-se funcional para o poder público que aplica a lei de acordo com a relação de favor, permitindo que o desenho das cidades fosse orientado por um mercado imobiliário restrito e especulativo, que tende a investir nas áreas de maior acessibilidade sem se preocupar com as implicações sobre o meio ambiente e sobre o sistema viário (MARICATO, 2000).

Belo Horizonte, como a grande maioria das capitais brasileiras, apresenta sérios problemas decorrentes do trânsito e das políticas de transportes e trânsito impostas até então. A cidade enfrenta um acelerado processo de descaracterização do seu patrimônio, consequência, em parte, do uso indiscriminado do automóvel particular. Os espaços de convivência estão desaparecendo em detrimento dos espaços de circulação, e há uma degradação ambiental do espaço urbano em função do aumento da poluição, ruído e número de acidentes, entre outros fatores.

Tentativas de solucionar esses problemas têm correspondido em sua maioria a projetos de engenharia de tráfego, conceito entendido aqui como

A parte da Engenharia que trata do planejamento, traçado e funcionamento das vias e dos veículos, assim como dos estacionamentos, terrenos lindeiros e zonas de influência e de sua relação com outros meios de transporte. Seu objetivo é que o movimento de pessoas e mercadorias se realize da forma mais segura, eficaz e cômoda (VALDEZ, 1971: 10).

A cidade é pensada apenas em função dos fluxos, cujo objetivo é o maior rendimento das vias existentes. Age-se de forma paliativa, sem a preocupação com o desenvolvimento socioeconômico e ambiental; a cidade não é considerada em sua totalidade. Aos cidadãos não são criadas condições de compatibilizar de forma sustentável o uso dos diferentes modos de transportes. Os poucos programas de transporte e trânsito desenvolvidos em Belo Horizonte e sua Região Metropolitana seguiam essa tendência de planejamento, tentando equilibrar o sistema de transporte através da previsão e do provimento de melhores

espaços para os deslocamentos motorizados, mas, mesmo assim, nunca foram implantados em sua totalidade, seja por falta de recursos ou razões políticas.

A degradação ambiental é mais sentida e mais intensa em regiões cuja centralidade físico-estrutural demanda viagens, seja como destino ou passagem, como é o caso das áreas centrais. Espaços, a partir dos quais foi determinada a rede de caminhos para a circulação dos fluxos de toda a unidade urbana, definiram-se principalmente pela concentração da circulação viária no desenho urbano.

As áreas centrais assumem importância e conotações variadas, estando, atualmente, bastante presentes no discurso vigente, seja dos setores públicos ou privados. Mas, independentemente dessas conotações, sejam históricas, comerciais, financeiras e políticas, ou em situações onde o centro agrupa várias dessas atribuições, como é o caso do Centro de Belo Horizonte, o fluxo intenso de veículos, cuja origem, destino ou passagem incide no centro, provoca uma série de impactos sobre o espaço urbano. A intensidade dos fluxos, associada a outros fatores ambientais, sociais e econômicos, incompatibiliza a convivência harmônica entre as diversas atividades necessárias para o equilíbrio da cidade, promovendo a supressão de uma ou várias atividades em função da circulação de veículos. A supressão das atividades ocorre, segundo Magalhães (2002), porque a estrutura espacial envolve não só a localização de residências, empresas e outras instituições, mas também as múltiplas interações espaciais entre estas.

Assim, La Barra (2000) coloca que o equilíbrio ocorre no ciclo existente entre as atividades e o transporte, ou seja, enquanto as atividades demandam por viagens, os transportes, para satisfazerem essas demandas, promovem a acessibilidade a determinados custos. À medida que há a saturação do espaço viário, reduz-se a acessibilidade e elevam-se os custos com transportes, o que influi na localização e interação entre as atividades e afeta o

equilíbrio do mercado imobiliário. Conseqüentemente, os usos que necessitam de alto nível de acessibilidade têm sua participação reduzida em prol da fluidez das vias.

No Centro de Belo Horizonte, a atividade que mais vem perdendo participação com esse desequilíbrio, conseqüência da redução e perda de qualidade da acessibilidade, é a residencial, a qual, nas últimas duas décadas, passou por uma grande mudança tanto de dinâmica, com alteração do perfil dos moradores, quanto de densidade, com diminuição populacional.

## 2.1 Centros e Centralidades

Este trabalho gira em torno de um debate no qual se discutem as deseconomias que os centros urbanos vêm apresentando nas últimas décadas no Brasil, caracterizados por processos de “esvaziamento” e “decadência” e de segregação sócio-espacial. Os produtos desse processo são imóveis e residências abandonadas, comércio fechado, deterioração das ruas, praças e demais espaços públicos.

Entende-se que tal situação é resultante de transformações na estrutura urbana, em que a problemática da centralidade possui primazia. A expansão urbana fez tornar inviável a existência de um único centro, já saturado de funcionalidades, acontecendo a multiplicação de centralidades para garantir movimento à cidade. O centro “antigo” tem alterado sua influência, a nova circulação dos fluxos e a mobilidade desconstrói a lógica hierárquica da cidade tradicional, dependente da existência de um centro, estável, permanente (BOTECHIA, 2001). Fenômeno que Lefebvre (1969 e 1976) denomina como “implosão – explosão” da

cidade, que é quando, ao mesmo tempo, as concentrações urbanas (de agentes, de atividades, de coisas e objetos, de instrumentos, de meios, de possibilidades e de pensamentos), ao se tornarem gigantescas, sofrem um imenso estalo, cuja projeção se dá em múltiplos e dissociados fragmentos (periferias, subúrbios residenciais, cidades satélites etc.), e seus centros urbanos antigos se deterioram, mas a vida urbana se concentra e se acentua no que resta.

Há o esvaziamento populacional do centro urbano, acompanhado da mudança no perfil dos habitantes, fatos que podem ser conseqüência da saída dos indivíduos de melhores condições sócio-econômicas que se mudam para áreas mais valorizadas, enquanto há a entrada, normalmente em menor número, de indivíduos cuja situação sócio-econômica é inferior, aproveitando a desvalorização econômica dos imóveis. Os vazios gerados pelo esvaziamento dos imóveis residenciais, às vezes, são ocupados através da substituição do uso dos imóveis, normalmente, por serviços. No caso de países cuja realidade sócio-econômica assemelha-se à do Brasil, onde há um grande déficit habitacional, pode ocorrer ainda a ocupação irregular dos imóveis abandonados, ou seja, a invasão por parte da população “pobre” ou “marginalizada”, principalmente daqueles imóveis localizados em áreas menos valorizadas dentro do centro urbano.

Segundo Castells (1983), os traços característicos dessa perda de centralidade são a difusão do simbólico no espaço, a desconcentração e descentralização da função comercial, a criação de “mini-centros” no interior dos conjuntos de habitação, a especialização crescente do antigo centro urbano nas atividades de gestão e de administração e a dissociação do centro urbano e das atividades de lazer. A cidade se expande, aumenta-se a mobilidade dos cidadãos, o simbólico metropolitano não é mais perceptível em lugares, apesar dos monumentos<sup>1</sup>, mas através da relação do traçado urbano e dos fluxos de circulação. Movimento que associado a

---

<sup>1</sup> Os monumentos “*não condensam mais as expressões vividas e devem ser reinterpretados enquanto elementos do novo sistema de signos espaciais.*” (CASTELLS, 1983: 280)

uma nova forma de comprar, diferente do contato direto com a rua, leva à criação de centros-de-troca periféricos atendendo a áreas determinadas, como os shoppings centers, reduzindo o papel do centro comercial tradicional que se restringe à manutenção de alguns grandes mercados populares ou de serviços estratificados. Além dessa nova forma de comprar, influenciando na formação de espaços específicos para estas atividades, há a redução da relação social e política bairro-centro, o que também favorece a criação de novos espaços de interação, formando-se os centros de serviços locais nas novas zonas de urbanização que passam a desempenhar o papel de meio social.

A perda do conteúdo simbólico e da função comercial do centro, onde a atividade residencial praticamente desaparece, influenciam as atividades de lazer a se deslocarem. O lazer natural (busca da natureza) se modifica, o que retira do centro sua atratividade, enquanto o lazer “cultura clássica” (espetáculos etc.) tende à dispersão da atividade residencial, tornando o centro um “resíduo do funcional”, permitindo somente o lazer especializado, voltado para o consumo mercantilizado. Resta ao centro, além do consumo mercantilizado, consolidar o caráter de “negócios”, transformam-no em “centro de decisão” da gestão pública, políticas e administrativas, conectando núcleos decisórios interdependentes.

O centro como ponto de partida da cidade, definido geograficamente no espaço desaparece; há uma fragmentação do espaço. Segundo uma visão sociológica, esse espaço perde centralidade em diferentes níveis da estrutura social de uma unidade urbana. Deixa de concentrar as características de centro simbólico, quando era a interseção dos eixos semânticos, transmitindo valores de uma sociedade; centro meio social ao reproduzir e transformar na estrutura urbana as relações sociais; centro urbano permutador, ou seja, canal de troca entre os processos de produção e consumo, que faz a mediação entre atividades econômicas e organização social, e comunica funções e representações (CASTELLS, 1983). A cidade é agora composta de vários centros que precisam ser articulados. Caso não se dêem

conotações que sejam capazes de explicitar a singularidade desses espaços, o centro, com a dispersão de atividades na unidade urbana, continuará a disputar contra as novas centralidades por funções anteriormente restritas a ele. A centralidade capitalista caminha com um duplo caráter: “lugar de consumo” e “consumo do lugar”. A concentração de comércio especializado no centro e a busca do consumo tornam-se razão e pretexto para a aglomeração de pessoas, lugar do mundo da mercadoria, supervalorização do “*valor de troca*”<sup>2</sup> (LEFEBVRE, 1969: 120).

Apesar de seu desgaste, o *centro urbano tradicional*<sup>3</sup> não desaparece; esses núcleos resistem ou se transformam, continuam a ser centros de intensa vida urbana. Ainda apresentam uma diversidade de potencialidades e referências, identificadas em suas ruas, praças, esquinas etc., permitindo o encontro entre o passado e o futuro. A simultaneidade, o encontro e o “valor de uso” dos lugares persistem ainda que limitados.

Dessa maneira, dada a sua importância na caracterização da unidade urbana, torna-se fundamental recuperar o papel do “habitar” no centro, ou seja, o urbano, espaço transfuncional. É preciso resgatar nesse espaço privilegiado do centro os encontros, os confrontos das diferenças, conhecimentos recíprocos dos modos de viver, dos “padrões” que coexistem na Cidade e criar meios para que centro seja capaz de reconstruir o discurso com o restante da cidade. Para isso, torna-se fundamental a função do “habitat” (lugar de habitação), trazer o equilíbrio perdido entre as atividades, permitindo ao centro a permanência de indivíduos durante todo o dia. É importante que não haja apenas movimento de pessoas (casa-trabalho, casa-compra); é preciso ligação entre o espaço público e o privado, e os atores que permitem esse contato são seus habitantes.

---

<sup>2</sup> Lefebvre (1969) considera que há dois tipos de valores, o de uso e o de troca. O valor de uso diz respeito à urbanidade das ações da sociedade, a constituição dos espaços, monumentos etc. como uma obra, uma apropriação e criação coletiva, local dos encontros, enquanto o valor de troca está ligado ao processo de mercantilização do urbano, concepção do urbanismo para o mercado, visando o lucro.

<sup>3</sup> Comumente considerado como centro histórico, o centro urbano tradicional tem um papel simbólico, é referencial e concentra atividades do setor terciário, serviços, comércio, instituições públicas e religiosas, locais de moradia. (LEMOS, 1988).

## 2.2 A Rua

A reconstrução do discurso passa pelo caminho da recuperação da rua como espaço da urbanidade e vida, ou seja, de lugar (topo) de encontro através da re-apropriação dos espaços públicos e atualização do discurso semântico (concentrador social), incentivando a volta da atividade residencial e, por conseguinte, de todas as benesses que dela é oriunda. Rua que, desde as primeiras civilizações, possui forte significação. As relações entre espaço interior e exterior, cheio e vazio etc., determinam os domínios desse espaço. Essa “territorialidade”<sup>4</sup> é reforçada pela sua relação com as edificações lindeiras, sendo o maior ou menor caráter privado dos edifícios ao nível do solo, a densidade e a continuidade dos edifícios, fundamentais para sua análise.

Não se deve considerar a rua como espaço exclusivamente para circulação, seja de pessoas ou de mercadorias, nem como uma paisagem fixa, mas um lugar apropriado pelo homem, dinâmico, um “fato urbano”, que expressa em seu conteúdo a história e a permanência das atividades humanas (ROSSI, 1995). Define-se a rua como elemento de separação entre o domínio público e o privado, mas, seguramente, esta conforma o lugar mais ativo de ambas as esferas. É o espaço onde se chocam e inter-relacionam os dois universos, constituindo um espaço singular de atividade e importância, do qual podem-se extrair definições culturais, econômicas e políticas geradoras.

---

<sup>4</sup> Segundo Haesbaert (2004), território e territorialidade estão ligadas à espacialidade humana, o que tornou seu conceito discutido por diversas disciplinas. Porém, para o autor, esses conceitos podem fazer parte de três grupos: i) político; ii) cultural e iii) econômico. O território ultrapassa sua dimensão física, pois está ligado a uma visão subjetiva, onde o homem forma sua identidade ligada ao espaço.

### 2.2.1 *Rua do encontro*

Na Grécia há a complementaridade entre arquitetura e natureza; os espaços públicos prevalecem sobre o residencial. Em Atenas, em torno da Acrópole (Cidade Alta) e das outras áreas públicas, tem-se a coroa de bairros com as habitações. As habitações são simples, sendo essa característica derivada

das limitações da vida privada; durante a maior parte do dia vive-se ao ar livre, no espaço público ordenado e articulado segundo as decisões tomadas em comum nas assembléias (BENEVOLO, 1993: 105).

Tanto na Grécia como em Roma alguns espaços têm a mesma significação de uso:

a rua, lugar de comércio e circulação; a praça, lugar de encontro cívico e social; o monumento, como elemento preponderante na estrutura e imagem da cidade... Na metrópole romana, as ruas continuaram sendo um emaranhado de ruelas estreitas, envoltas por altos edifícios de apartamentos de cada lado (ALMEIDA, 1998: 44).

Na cidade romana, as vias são poucas e estreitas, sendo a maioria acessível somente a pedestres. Existem apenas duas na parte central da cidade: a Via Sacra e a Via Nova, que flanqueiam o Foro, onde se localizavam as lojas de luxo e as pessoas ficavam a esperar o início dos espetáculos e a abertura das termas. As ruas secundárias eram circundadas por construções coletivas, denominadas *insulae*, de muitos andares, com grande número de cômodos iguais, janelas e balcões voltados para o exterior; no térreo ficavam as lojas ou as habitações mais nobres (*domus*).

No século V d.C., territórios nortes-ocidentais do Império Romano são ocupados pelos bárbaros, acarretando, posteriormente, a ruína das cidades e a dispersão dos habitantes pelo campo. Nessa sociedade rural e feudal, as cidades têm lugar marginal. A estrutura das cidades romanas é em parte mantida e transforma-se em fortalezas, mas o espaço regularizado é, aos poucos, alterado, reduzindo as diferenças entre geometria e natureza.

As ruas, não são iguais, há uma gradação, as principais vão em direção à praça do mercado, são locais de tráfego, comércio, reuniões. Adjacentes, as menores, servem somente para a circulação; são uns conjuntos de ruas estreitas e tortuosas de circulação menos intensa. As fachadas dos edifícios relacionam-se diretamente com a rua, abrem-se as galerias com oficinas, conformando um todo complexo onde se desenvolvem as atividades sociais e operacionais. O espaço privado da residência, das lojas, torna-se uma extensão do espaço público e os limites das trocas muitas vezes confundem-se.

No fim do século X, a economia ressurgiu na Europa, há um grande aumento da população, a fortaleza não é mais capaz de acolher a população, criam-se além muros os subúrbios, estendendo-se à muralha antiga. A produção agrícola, a indústria e o comércio adquirem nova importância; a concepção de espaço e do próprio homem altera-se, resultando, no século XV, o Renascimento.

O urbanismo do Renascimento buscou remodelar ou estender as áreas urbanas já estabelecidas. Nesse período, a cidade passa a ser desenhada através da perspectiva, criando trajetos retilíneos, distâncias mensuráveis, previsibilidade etc.

A rua deixa de ser apenas um recurso funcional – como na idade média – para tornar-se também um percurso visual, decorativo, de aparato, próprio à deslocação por carruagem e organizador de efeitos cênicos e estéticos (GARCIA LAMAS, 1993 *apud* ALMEIDA, 1998: 51).

Esse caráter de circulação da rua perdurará durante o Renascimento, até que, no Barroco, torna-se cenário completo, estabelecendo reciprocidade no relacionamento entre o traçado das ruas e os edifícios que a margeiam, ostentando nas fachadas o poder da burguesia e da nobreza e, nos monumentos, o poder da Igreja da Contra-Reforma e dos Governos Totalitários. A cidade é local das disputas político-sociais.

### 2.2.2 *Rua de ninguém*

A partir da metade do século XVIII, começa um período de grande industrialização e crescimento da população urbana. A indústria tende a concentrar-se próxima aos centros urbanos; o desenvolvimento dos meios de comunicação (ferrovias, canais navegáveis para os navios a vapor) permite uma mobilidade incomparavelmente maior; todas as mercadorias podem ser transportadas, fazem-se longas viagens. As avenidas eram vistas como símbolo do progresso, para o tráfego e o desenvolvimento do comércio.

A dimensão da cidade estende-se, gerando uma indefinição do espaço urbano e o surgimento de novas ocupações. A falta de controle sobre a ocupação do solo urbano, a especulação imobiliária e o transporte público conformam os espaços públicos, principalmente as ruas. A forma das ruas ilustra a pressão do mercado imobiliário e das necessidades de transportes.

Porém, a mudança da dinâmica da cidade não é acompanhada a priori por seu planejamento. No núcleo, as ruas são muito estreitas para o trânsito e as casas contínuas e compactas para receber uma população densa. Por conseguinte, as classes altas abandonam o centro e vão para as periferias, o que acelera a degradação dos antigos monumentos, das habitações, recebendo as classes menos abastadas e de todos os espaços vazios do núcleo central que são ocupados por casas e barracões industriais. Nas ruas esgotos, crianças, veículos e animais dividem o mesmo espaço.

Diante dessa nova situação, a burguesia propôs novas formas de intervenções que visavam conter as rebeliões do proletariado contra a situação de exploração do trabalho e, no discurso, oferecer um espaço saudável para essa parcela da população, sem interferir na esfera administrativa. Assim, dentro de uma estratégia de classe, é desenvolvido, em Paris, entre

1853 e 1870, o Plano Haussmann, que buscou o enobrecimento do ambiente urbano através da regularidade, da valorização do edifício monumental como pano de fundo das novas ruas e da deportação do proletariado para a periferia. Privado e público, misturados até então, são separados bruscamente. A casa, o escritório, o estúdio representam a vida privada inacessível, em contraste com a rua, a qual recebe a multidão de pessoas, isoladas e sem identidade perante os diversos olhares. Os espetáculos e peças, que anteriormente eram realizados nos espaços públicos, são interiorizados em teatros e salões.

Frente à degradação, pobreza e insalubridade do espaço urbano, os modernistas do CIAM de 1933 com a “Carta de Atenas” de Le Corbusier, propõem uma cidade verde, com amplas áreas livres, construções pontuais, porém, verticais, liberando os edifícios da horizontal, permitindo um maior adensamento populacional. Os edifícios são apoiados sobre pilotis, permitindo livre deslocamento dos pedestres. São rompidas as relações existentes entre residência, trabalho e lazer. Agora esses espaços são separados segundo sua função e imagem em locais específicos (Zoneamento).

[...] popularizaram idéias como estas, que hoje são inquestionáveis no urbanismo ortodoxo: a rua é um lugar ruim para os seres humanos; as casas devem estar afastadas dela e voltadas para dentro, para uma área verde cercada. Ruas numerosas são um desperdício e só beneficiam os especuladores imobiliários [...] A unidade básica do traçado não é a rua, mas a quadra [...] O comércio deve ser separado das residências e das áreas verdes [...] o bom planejamento urbano deve almejar pelo menos a ilusão de isolamento e privacidade como num subúrbio (JACOBS, 2000:20).

A cidade moderna visa à destruição da cidade antiga, considera a rua corredor insalubre e elimina os meios de vida pública e privada do solo. A circulação tradicional que mistura os diversos meios de transportes, calçada para pedestres, asfalto para os outros veículos, deve ser substituída por um sistema segregador de percursos, diferenciando os diferentes modos de transporte – pedestres, bicicletas, veículos velozes, veículos lentos etc. A rua como as praças transformaram-se em uma simples rota de tráfego, um lugar especializado em que as demais apropriações são renegadas.

Segundo Jacobs (2000) e Santos (1985), violência, abandono e segregação social são algumas das conseqüências de planejamentos imbuídos da concepção modernista. Espaços homogêneos e setorizados impedem a diversidade da rua, o espaço privado não tem interface com o público, ou seja, os moradores não se apropriam das calçadas tampouco do asfalto, seja para brincadeira de crianças ou conversas entre vizinhos; também não existe, entre as residências, algum tipo de comércio, local de trocas de produtos e contatos sociais, pois estes têm seu local pré-determinado. Todos esses fatores tornam-na deserta, sem pessoas cuidando umas das outras e dos seus espaços.

Para Lefebvre (1976: 25-27) a supressão da rua traz várias conseqüências, como desaparecimento da vida, limitação da cidade ao papel de dormitório, extrema funcionalização da atividade humana. Desdenham-se as outras funções que a rua possui, função informativa e simbólica, em que um grupo se manifesta e apodera-se de lugares, realizando um adequado tempo-espaço. Sem essa concepção, o impessoal domina e evita a constituição de um grupo, o sujeito encontra-se em busca da mercadoria, a mercadoria é o próprio espetáculo e faz das pessoas um espetáculo, tornando-as residual. O tempo desses espaços de circulação em alta velocidade é o “tempo - mercadoria” (comprado e vendido) e está em função do rendimento e do benefício.

### 2.3 Planejamento de Transportes

Essa perda de urbanidade da rua está associada ao crescimento urbano, que, além do aumento da dimensão, promoveu o incremento de complexidade, elevando a importância das relações internas. Como a cidade só se realiza no conjunto, sendo os seus setores

dependentes entre si, há a necessidade de que as diversas transferências de fluxos, possíveis no interior da estrutura urbana, se realizem de diferentes formas no espaço, seja para produção, consumo, troca ou gestão. A persistência espacial de formas ligadas a um modo de produção anterior e a distribuição dos grupos sociais no espaço, conforme a lógica da divisão técnica e social do trabalho, produz uma distribuição desigual dos meios de transportes no espaço e entre os grupos sociais. Os meios de transporte não são determinados unicamente pela exigência do deslocamento (CASTELLS, 1983).

Portanto, as cidades, por falta de um processo de planejamento urbano, de transporte e circulação contínuos e adequados à situação histórica, a partir de um determinado momento, tiveram seu crescimento descontrolado, expandindo de forma desorganizada. Essa situação incentivou o aumento da motorização, principalmente do automóvel particular, suprindo as falhas da rede de transportes e aprofundando as distâncias e vice-versa. A diversidade de atividades, muitas vezes dispersa em formas de setores, tanto funcionais como sociais, demandam uma crescente infra-estrutura viária. Custo e tempo de deslocamento em relação ao centro e a atratividade do sítio determinam novas localizações (BARBOSA, 2002 e PORTELLA *et al*, 2003).

Deve-se considerar que o uso do espaço urbano é feito pelo ato de circular pelo sistema viário, na condição de pedestre ou condutor/ passageiro de veículo motorizado ou não. Ao circular, a pessoa desempenha as atividades de que necessita ou deseja, sendo estas atividades interligadas por meio de uma rede espaço e tempo, na medida em que, origens e destinos estão distribuídos pelo espaço e é preciso consumir tempo para ir de um lugar ao outro (VERÇOZA, 1995). Para acessar as várias atividades, é necessário ter uma rede de caminhos que facilitem os deslocamentos, otimizando o tempo e reduzindo os custos e o desgaste físico. Esses motivos ligados ao uso do solo estão intimamente associados às questões relativas à acessibilidade e mobilidade no espaço urbano. Somente a distância física

das atividades não é suficiente para determinar a escolha do modo de circular e apropriar os espaços, pois se avalia a qualidade do espaço por onde irá circular.

Para se conhecerem os meios que possibilitarão o resgate da rua, compreendendo seus reflexos diretos sobre os atores presentes, principalmente os moradores, é necessária uma análise sobre o planejamento de transportes e seus reflexos sobre a estrutura urbana.

### *2.3.1 Transporte e uso do solo*

Desde muitas décadas, está sendo assinalada a importância da relação entre usos do solo e transporte para a análise urbana e regional, considerando ambos como componentes fundamentais para a estrutura urbana, intimamente relacionados. Porém, somente a partir da década de 90, sob o motor da conscientização ambiental, planos urbanos que levam em consideração os sistemas de transporte e uso do solo (atividades) estão sendo empregados. Considera-se o sistema de atividades urbanas como consequência da localização e interação entre as atividades e a oferta do mercado imobiliário, ou seja, para desenvolver suas funções, as atividades requerem espaço construído e solo em determinadas quantidades, tipos e localização. Por sua vez, esse sistema é influenciado pela acessibilidade e custos de transporte, condicionando a demanda por transporte, esta necessitando de uma “oferta física” e “operativa”<sup>5</sup>, sendo seu equilíbrio consequência de limitações de capacidade do sistema. O resultado desse processo de equilíbrio entre o sistema de transporte e atividades dá lugar à acessibilidade que, por sua vez, influi sobre a localização e interação entre as atividades, afetando o mercado imobiliário (LA BARRA, 2000).

---

<sup>5</sup> Oferta física é composta pela rede viária, terminais, hidrovias, portos, rotas aéreas etc.; a oferta operativa compreende os serviços de transporte público, transporte de carga, transporte sobre trilhos, barcos, automóveis, incluindo-se ciclistas e pedestres. (LA BARRA, 2000: 566)

Manheim (1984) *apud* Fernández e Valenzuela (2004) propõe um esquema, FIG.1, para explicar que a relação transporte (T) e atividades (A) é conseqüência da mobilidade (M), esta identificada pela quantidade de viagens realizadas no espaço urbano (F), gerando a apropriação dos espaços pelas pessoas e produzindo impactos (I) no ambiente urbano. Dependendo dos impactos, sejam negativos, como congestionamentos, poluição ruído, segregação etc., ou positivos, como aumento dos espaços de convivência, redução do risco de acidentes etc., as pessoas, de forma individual ou coletiva, tomam decisões que podem repercutir exclusivamente sobre o sistema de transporte ou sobre as atividades, ou em ambos. A médio prazo, as decisões ocorrem diretamente no sistema de transporte, por exemplo, a mudança do modo de transporte ou da rota para reduzir o tempo ou o custo de viagem. A longo prazo, incentivam-se mudanças nas atividades, por exemplo, o abandono de áreas centrais cujo elevado volume de veículos não se equilibra com a atividade residencial.

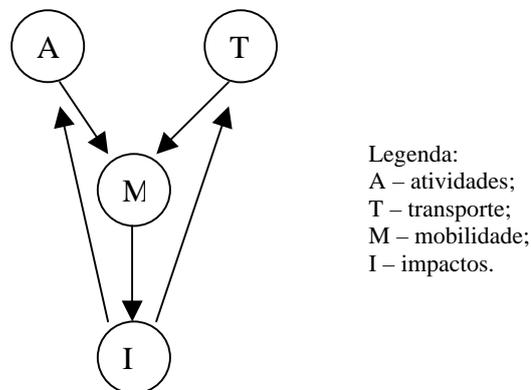


FIGURA 1 - Esquema de Manheim

Fonte: FERNÁNDEZ; VALENZUELA (2004)

Para Farret (1984), a configuração interna das áreas urbanas está relacionada ao desenvolvimento dos seus sistemas de transporte. O surgimento de novas tecnologias, incluindo-se aqui as melhorias operacionais introduzidas no sistema, afeta diretamente a população, tanto em termos locacionais e ambientais, quanto em seu perfil econômico e social.

### 2.3.2 *Transporte e mobilidade residencial*

A moradia é um mundo de signos, um mundo carregado de pulsões e de frustrações, e a composição de seus símbolos é a expressão da inserção social e da evolução psicológica de seus habitantes. No entanto, ela é um quadro pré-construído, produto de um processo sócio-econômico geral e sua ocupação ocorre conforme as leis da distribuição social (CASTELLS, 1983: 209).

Observa-se nessa afirmação a importância da moradia para a cidadania, mas também revela a limitação de “escolhas” da localização residencial. Os indivíduos devem optar, dentro de um quadro pré-estabelecido, por uma moradia, adequando-a à sua situação sócio-econômica. Nesse quadro pré-estabelecido, a mudança de moradia pode resultar das necessidades da família, devido ao seu ciclo de vida e à sua condição financeira. Dessa maneira, o cidadão comum, o morador, conhecendo o cotidiano através do saber de vida, apesar de não apresentar conhecimentos técnicos de gerenciamento de cidades, consome moradia, considerando os mais diferentes constrangimentos, como a situação econômica, status, serviços prestados, redes de amizades, trabalho etc. Nessa lógica, move-se de acordo com os planos gerados pelos mentores da cidade, além de ser influenciado pelos agentes privados da cidade, pela instalação de serviços e a oferta de empregos etc. Seus atos, portanto, refletem seu poder de decisão, seus direitos, e o poder privado que oferece ou não os serviços (FURTADO; TEIXEIRA, 1997).

Por gerar uma série de alterações ambientais, consequência de interesses econômicos e sociais, o sistema de transporte repercute de várias formas sobre os indivíduos. Torna-se, portanto, necessária a compreensão das diversas situações que podem modificar as tomadas de decisões dos indivíduos quanto à mudança de residência para, posteriormente, associá-las às intervenções sobre o transporte e trânsito.

A literatura sobre a mobilidade residencial apresenta-se bastante ampla. Discute-se a natureza das decisões dos deslocamentos residenciais intra-urbanos, observando algumas

condições individuais e estruturais, para determinar a intensidade, direção do fluxo, identificando assim, o grau de satisfação com local de origem (ABRAMO; FARIA, 1998). O desenvolvimento de insatisfações residenciais é consequência de mudanças das necessidades dos indivíduos, adequando as características da moradia às novas necessidades, que podem ser dadas por mudanças nas circunstâncias, previstas ou não (KAN, 1999).

As mudanças nas circunstâncias e as decisões não são ações instantâneas, ao contrário, o comportamento final de mobilidade, como coloca Kan (1999), faz parte de um processo, envolvendo um complexo e longo caminho de contínuas decisões. A mudança de imóvel afeta vários aspectos do cotidiano do morador como, por exemplo, o tempo de deslocamento casa-trabalho pode afetar a distribuição do tempo do morador durante o dia, gerando impactos em outras atividades. Portanto, a re-locação residencial requer uma série de ajustes e coordenações. Existem múltiplos fatores influenciando insatisfações residenciais, havendo um período de adaptação dos moradores entre a ocorrência desses fatores e a tomada de decisão para o deslocamento residencial intra-urbano. Planejar equivale a assumir também o processo de mobilidade residencial.

As novas circunstâncias podem advir da mudança do ciclo de vida e seu ajustamento na vizinhança, como colocam Van Ommeren *et al* (1996), Dökmeci e Berköz (2000) e Lewis (2003).

As pessoas preferem viver perto de outras que têm interesses e valores similares, gerando uma tendência de aglomeração social, aumentando a segregação dos grupos domiciliares, com base, principalmente, na renda (EVANS, 1973 *apud* MAGALHÃES, 2002: 39).

Também podem ser consequência do equilíbrio entre os custos de moradia e transporte, destacando-se a relação residência-trabalho. Hardman e Ioannides (1995), Van Ommeren *et al* (1996), Kan (2002) e Magalhães (2002) colocam que uma mudança de local de emprego ou residência que implique em aumento dos custos ou tempo de deslocamento pode repercutir positivamente na escolha residencial.

Além disso, há os estudos que analisam os impactos das estratégias impostas pelo mercado imobiliário, via investimentos capazes de deslocar a demanda, influenciando as decisões dos moradores, que têm que decidir quanto e quando consumir para ajustar seu consumo a mudanças de renda, preços ou preferências.

Abramo e Faria (1998: 421) interpretam a

estrutura residencial como fruto da dinâmica de valorização/ desvalorização intra-urbana, empreendida pelos investimentos imobiliários, que regulam o mercado imobiliário e modificam o estoque residencial e a estrutura dos preços. Desse modo, as estratégias locacionais do capital imobiliário incidem em mudanças nas características das áreas da cidade, produzindo efeitos atrativos e repulsivos, deslocando a demanda.

Esta postura do mercado, para atrair demanda, baseia-se na oferta de produto diferenciado, seja através de alterações físicas na residência, de acessibilidade, ou ainda de alterações no uso solo, fruto das possibilidades dadas pela localização.

Mudar-se significa ajustamento ao consumo habitacional, sendo este um ato custoso, ou seja, para ajustar-se é preciso obter variação na renda, preços, ou preferências, que permitam encontrar uma nova vizinhança e, somente então, mudar-se (HARDMAN; IOANNIDES, 1995). Dessa maneira as ações do mercado, agindo sobre determinada área, valorizando-a, incorrem numa escolha do perfil populacional, produzindo novos espaços, mobilizando alguns indivíduos a consumirem nova habitação.

Seja por mudança no ciclo de vida, custo de moradia e transporte ou influência do mercado imobiliário, há, segundo Abramo e Faria (1998) e Kan (1999), uma regularidade nas decisões de deslocamentos dos diferentes segmentos sociais ligados a respostas a mudanças no status urbano-ambiental e socioeconômico. Os grupos de alta renda possuem, como principal fator para as trocas residenciais, o meio ambiente físico e social, enquanto as classes de baixa renda, conforme modelo de Conway e Brown (Abramo e Faria, 1998) respondem a três prioridades básicas: acessibilidade (comércio, serviços, lazer, trabalho), segurança da titulação e amenidades sociais (proximidade de parentes e amigos). Essas mudanças no status

urbano-ambiental e socioeconômico, cuja resultante são as migrações intra-urbanas, têm implicações importantes para as características do bairro e o desenvolvimento econômico local.

Embora o transporte não responda diretamente sobre as decisões das pessoas, ele desencadeia uma série de novas circunstâncias que geram insatisfações residenciais ou não, ou seja, o transporte funciona como um elemento que age sob o espaço urbano, possibilitando o surgimento de situações que vão contra ou a favor das necessidades de determinados grupos. Por esse motivo, o mercado imobiliário utiliza-se de alterações no sistema de transporte como um instrumento capaz de mudar os valores imobiliários, uma vez que melhorias introduzidas no sistema de transporte urbano produzem a ampliação na acessibilidade, acionando um processo de mobilidade intra-urbana; por exemplo, as famílias de mais baixa renda sendo substituídas pelas de renda mais alta ou usos não residenciais, no caso do aumento da acessibilidade ser mais valorizado que as externalidades negativas<sup>6</sup>; na situação inversa, ocorre de as famílias de renda mais alta serem substituídas pelas de renda mais baixa, num processo de “filtragem sócio-espacial” (FARRET, 1984).

A mudança de acessibilidade, associado ao ciclo de vida, pode incentivar a mudança de residência no caso de certos grupos sociais. Por exemplo, nas áreas residenciais onde se permite amplo acesso de veículos motorizados, utilizando as vias internas para seu atravessamento, têm-se reduzido as áreas de lazer e convivência, elevando os índices de acidentes e, conseqüentemente, aumentando a insegurança por parte de famílias nucleares<sup>7</sup>, que, para protegerem seus filhos, procuram áreas mais seguras e de melhor qualidade.

Como já colocado, os custos de deslocamentos casa-trabalho podem afetar o consumo da moradia. Por exemplo, impactos como o aumento no preço do combustível pode incentivar um indivíduo a considerar uma mudança de trabalho ou de residência de maneira a

---

<sup>6</sup> Aumento do volume de tráfego, do ruído e da poluição, do índice de acidentes etc. (FARRET, 1984: 15)

<sup>7</sup> Famílias compostas por pais e filhos.

reduzir a distância e o tempo de deslocamento, dependendo de qual ação é menos custosa (KAHN, 1999). De maneira semelhante, Van Ommeren *et al.* (1996) assumem que o ponto de decisão de mudar de residência é o equilíbrio que os trabalhadores procuram, constantemente, entre melhores trabalhos e vizinhanças, maximizando o futuro fluxo de renda, utilidades locacionais, menor custos de deslocamentos casa-trabalho, levando em consideração os custos da mudança do local de trabalho e moradia. A localização dessa parte da população está definida pela dinâmica de determinação dos preços imobiliários.

Portanto, a engenharia de transporte deve, além de entender a dinâmica da cidade e atuar sobre o sistema de transporte, como define Manhein (1984), conceito que já abrange o equilíbrio entre estrutura física e o planejamento operacional, como afirmam Fernández e Valenzuela (2004), planejar o sistema de transporte de maneira a buscar o equilíbrio entre essa dinâmica da acessibilidade e a qualidade ambiental, atingindo uma mobilidade urbana sustentável.

Mobilidade urbana sustentável é o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos coletivos e não motorizado de maneira efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável (ANTP, 2003 *apud* COSTA *et al.*, 2003: 873)

Baseado nesse conceito, a exclusão social torna-se mais abrangente à própria idéia de pobreza, pois inclui, além da insuficiência de renda, a discriminação, a segregação, a não equidade e a negação dos direitos sociais, ou seja, a não cidadania (GOMIDE, 2003).

## 2.4 Centro de Belo Horizonte: estrutura viária e políticas de transporte

Belo Horizonte é uma cidade jovem, projetada no final do século XIX, seguindo a tendência do urbanismo europeu vigente, ou seja, as principais diretrizes do projeto eram as

questões da salubridade, sanitarismo e da normatização da ocupação e uso dos espaços e equipamentos, criando dispositivos de controle e ordenamentos dos fluxos humanos na cidade, adequando os cidadãos às exigências produtivas modernas e a um padrão de ordem urbana (JULIÃO, 1992).

O traçado de Belo Horizonte, planejado por Aarão Reis, era composto pela Área Urbana de 8.815.382m<sup>2</sup>, inscrita à atual Avenida do Contorno, fixando os limites entre a zona urbana e a suburbana (FIG.2). Internamente, a Área Urbana foi dividida em duas malhas, traçadas semelhantes a um tabuleiro de xadrez; a primeira de ruas largas com caixa de 20 metros, sendo em sua maioria de 12 metros de largura e 4 metros de passeio havendo um espaçamento de aproximadamente 140 metros entre os seus eixos que se cruzam em ângulos retos, formando quarteirões de 120m x 120m; a segunda, por algumas avenidas, irradiadas a partir de algumas praças, que cortam as ruas em ângulos de 45<sup>0</sup>, com 35 metros de largura, exceto a Avenida Afonso Pena, que atravessa a Área Urbana no sentido Norte a Sul e possui 50 metros de largura. Assim, segundo Julião (1992) citando Bresciabi (1985) e Berman (1986), as ruas e avenidas, com suas dimensões monumentais, constituíam verdadeiras artérias, apropriadas ao tráfego, à circulação de mercadorias, da multidão e dos veículos – lugares de trânsito e negócios.

Quanto à sua operação, o desenho viário da atual Área Central<sup>8</sup> é eficaz somente quando existe um baixo volume de veículos, reduzindo o percurso dos mesmos. Havendo um alto volume de veículos, ocorre a saturação do sistema viário que possui grande número de cruzamentos de movimentos conflitantes. Além disso, o traçado não permite a criação de linhas perimetrais ao redor do Hipercentro<sup>9</sup>, nem o uso de vias que sejam paralelas às

---

<sup>8</sup> Área Central é aquela delimitada pela Avenida do Contorno (Plano Diretor de Belo Horizonte, 1996).

<sup>9</sup> Hipercentro é a área localizada entre as avenidas do Contorno e Bias Fortes, seguindo por esta, incluída a Praça Raul Soares, até a Avenida Álvares Cabral, por esta até a Rua dos Timbiras, por esta até a Avenida Afonso Pena, por esta até a Rua da Bahia, por esta até a Avenida Assis Chateaubriand, por esta até a Rua Sapucaí, por esta até a Avenida do Contorno, seguindo até o Viaduto da Floresta, por este até a Avenida do Contorno, por esta até a Avenida Bias Fortes e por esta até o ponto de origem (Plano Diretor de Belo Horizonte, 1996).

avenidas para serem utilizadas de apoio ao tráfego e, ainda, possui avenidas estruturais seccionadas por praças de valor histórico.

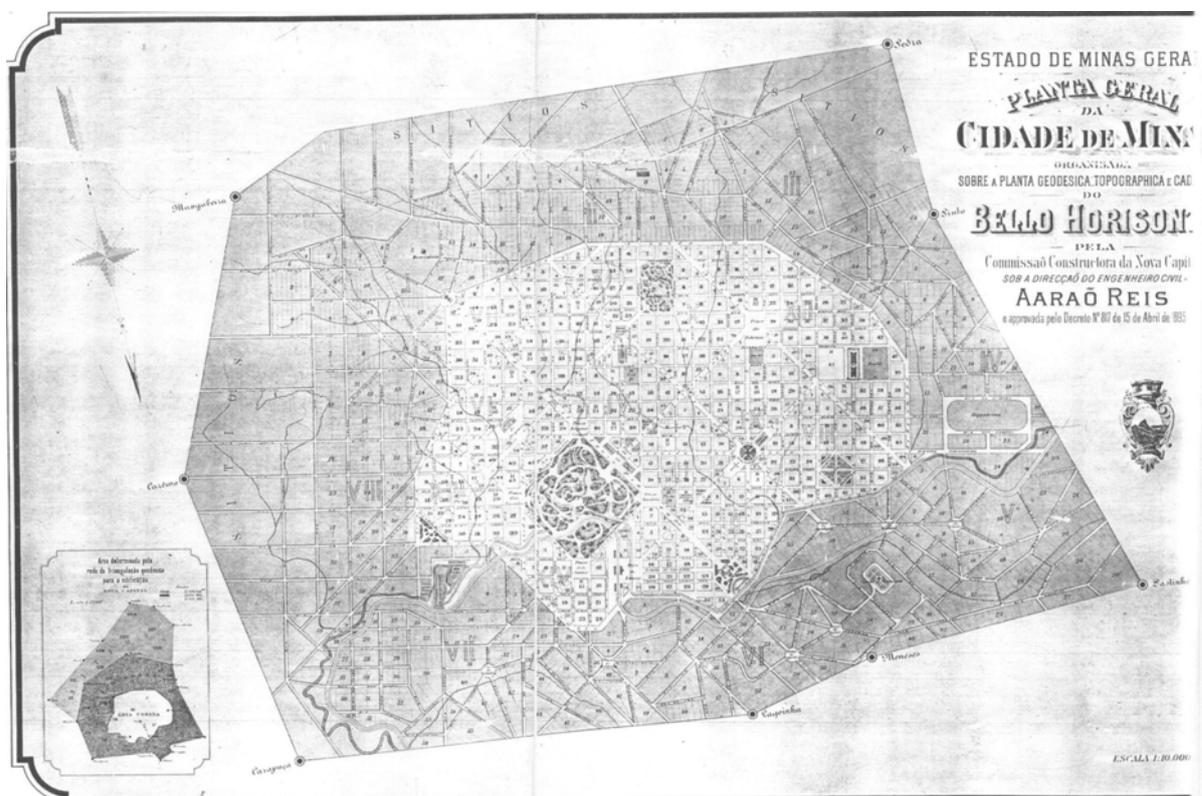


FIGURA 2: Planta Geral da Cidade de Minas Gerais

Fonte: MINAS GERAIS, 1997, p.31

Porém, ocorre um processo de adensamento urbano verificado em toda a Área Central, notadamente no Hipercentro, dado ao processo de verticalização, expandindo-se na década de 40 com Juscelino Kubitschek, então prefeito, e consolidado nos anos 60 e 70. Gradativamente, o espaço horizontal cede lugar ao vertical, traduzindo-se numa reestruturação e expansão dos serviços distribuídos pelo centro. No final dos anos 60, a renovação da estrutura urbana do centro se cristaliza, confirmando-o como principal pólo articulador de atividades, em nível político, social e econômico (JULIÃO, 1992).

Ao processo de expansão e renovação do centro nos anos 60 integra-se um processo de deterioração e também de descentralização. Permitiu-se a construção de edifícios muito altos, de grandes áreas construídas, e reforçou-se a importância do Centro como centralidade metropolitana. A partir deste centro limitado, Belo Horizonte se desenvolveu,

criando uma estrutura de trânsito radiocêntrica (FIG.3), ou seja, a Área Central tornou-se ligação entre as diversas áreas da cidade e da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). No final da década de 70, todas as vias do Centro possuíam o mesmo padrão de uso, ou seja, quase todas as vias podiam ser utilizadas pelo tráfego de passagem.

Assim, devido à estrutura da cidade e ao crescimento do índice de motorização, o volume de tráfego não era mais comportado pelas vias, especialmente no Hipercentro, levando a problemas crônicos de qualidade ambiental e circulação, criando-se uma situação problemática para o trânsito do Município, sendo necessárias intervenções por parte do Poder Público. Era necessária uma política que equilibrasse os diversos modos de transporte e distribuísse homogeneamente o tráfego no município.

Macro-propostas foram desenvolvidas, tentando compatibilizar a estrutura viária da Área Central à operação do transporte público e individual. Em 1979, foi desenvolvido o PACE/79 – Programa da Área Central, projeto iniciado pela PLAMBEL - Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte - e continuado pela também extinta METROBEL - Companhia de Transportes Urbanos da RMBH. O programa propunha alterações na circulação da Área Central através de mudanças na hierarquização viária, fazendo as avenidas cumprirem as funções arteriais e coletoras do tráfego e as ruas as funções locais, formando 25 áreas ambientais. Também foi proposto o PROBUS - Programa de Transporte Coletivo por ônibus que estabelecia a criação de linhas diametrais de coletivos, reduzindo a quantidade de ônibus atravessando o Centro.

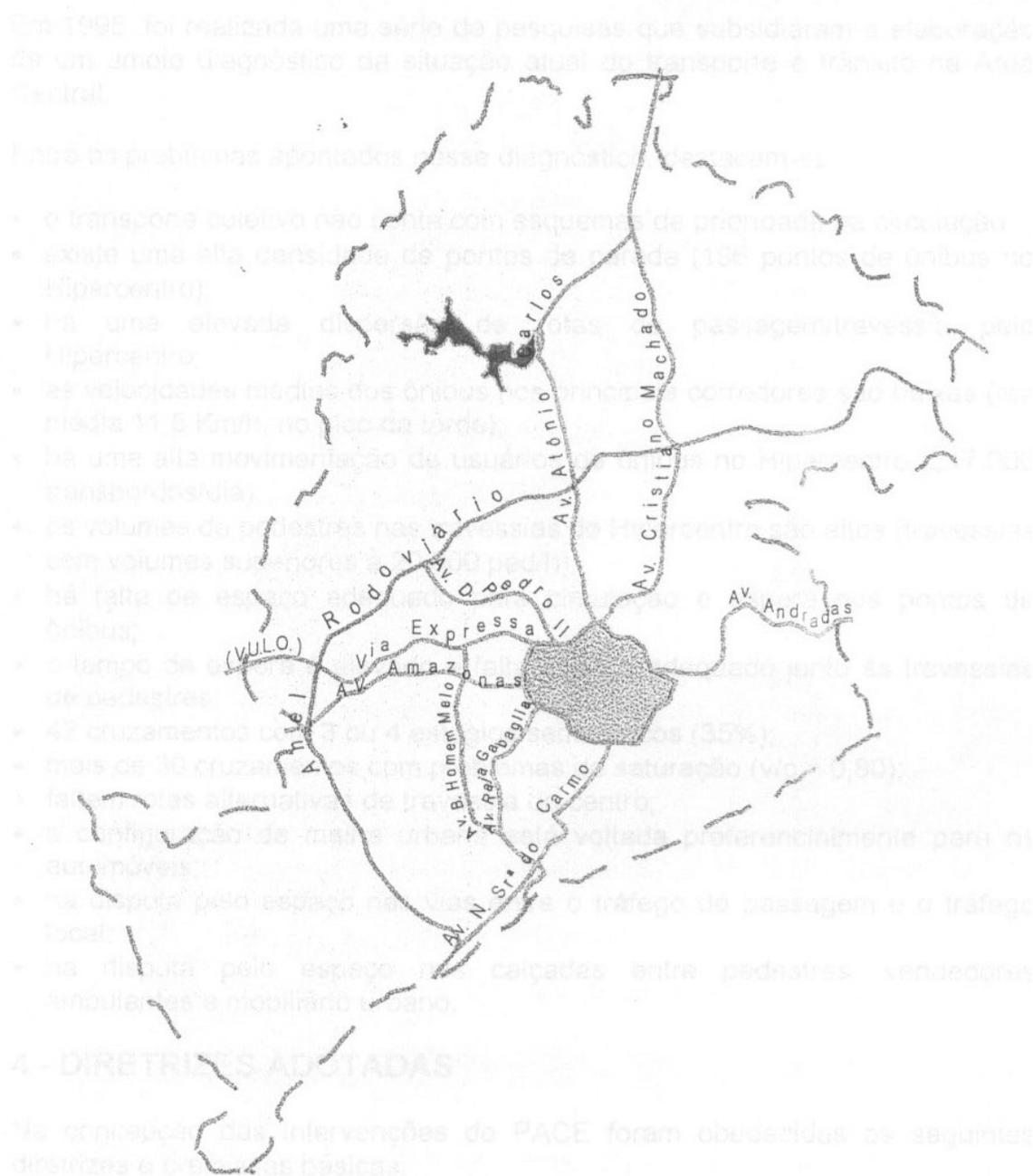


FIGURA 3: Área Central de Belo Horizonte e seu Sistema Viário Principal

Fonte: BHTRANS, 1996: 4

Segundo Lemos (1988), o PACE promoveu uma reorganização na distribuição de algumas atividades que vinham provocando uma maior degradação nas áreas onde se achavam localizadas. Essas medidas protegem algumas vias e bairros de uma maior degeneração, mas têm como consequência a deterioração de outros pontos. Os terminais de coletivos que serviam à periferia se transferiram para as ruas e avenidas próximas a áreas mais “degradadas”, atraindo para esses locais uma grande quantidade de ambulantes, camelôs,

supermercados tipo atacadistas, açougues, lojas de roupas feitas e sapatarias. Em razão do fácil acesso proporcionado pelos transportes de massa, o centro foi “consumido” por grande parte da população de baixo poder aquisitivo, que o procura não só para comprar mercadorias a baixo custo, mas também para circular pelos seus espaços. O Centro, como um todo, converteu-se num amplo terminal de transportes e adquiriu a função de um “local de passagem”, tanto de veículos particulares quanto de transporte público.

A continuidade desse quadro foi resultado da inexistência de novos planos de transporte. Apenas cerca de 20 anos depois foi desenvolvido, sob a coordenação da BHTRANS – Empresa de Transporte Público de Belo Horizonte –, o PACE/97, programa que tem em sua concepção orientações do Plano Diretor de 1996, que considera a Zona Central de Belo Horizonte (ZCBH) e a Zona Hipercentral (ZCHIP) de grande importância econômica, social e cultural. Determina-se, então, a preservação do traçado viário original, a proibição de grandes investimentos públicos que atraiam mais tráfego, a recuperação do Hipercentro em seu caráter de moradia e de local de trocas sociais e culturais e a priorização dos deslocamentos não motorizados. Assim, o transporte coletivo e individual passaria por ações visando à racionalização através da implantação do Programa BHBUS<sup>10</sup>, buscando otimizar a

---

<sup>10</sup> O Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo de Belo Horizonte - o BHBUS busca otimizar e racionalizar a utilização da infra-estrutura de transportes existente. A reestruturação do sistema de transporte coletivo de Belo Horizonte está sendo feita através da criação de uma rede de transporte integrada, tendo o metrô (trem metropolitano) como seu principal modo estruturador. A proposta foi desenvolvida dentro do conceito de integração da rede de transporte. O novo sistema de transporte coletivo está baseado no atendimento à demanda através de serviços de alta capacidade (o metrô) e de média capacidade (serviços troncais para o subsistema sobre pneus), alimentados em estações de integração. As linhas estruturais troncais, incluindo o metrô, interligarão as estações com a Área Central, com outras estações e com outros pólos de atração da cidade, atendendo aos principais corredores de transporte. Um segundo conjunto de linhas que atende o entorno da Área Central, constituindo as linhas interbairros do novo sistema também serão integradas aos serviços estruturais. Com o objetivo de atender a viagens mais curtas, buscando o fortalecimento de novas centralidades, foram propostas novas linhas circulares regionais. Também integram o BHBUS o sistema suplementar, operado com micro-ônibus, fazendo ligações regionais em rotas de baixa demanda e os serviços auxiliares, também operados com micros, que complementam as viagens do serviço convencional em vilas e favelas. Além das estações de integração, e do uso de novas tecnologias de material rodante, dois outros projetos são de fundamental importância para que sejam atingidos os objetivos propostos: i) O primeiro é a implantação do sistema de bilhetagem eletrônica, facilitando os transbordos e que permite a implementação de uma nova política tarifária. Este sistema entrou em operação no ano de 2003 e vem sendo ampliado gradualmente. ii) O segundo refere-se ao tratamento preferencial para o transporte coletivo nos principais corredores (site da BHTrans acesso em 30/11/05, <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/bhtrans/bhtrans/bhbus.asp>).

capacidade dos principais corredores, eliminar o tráfego de passagem pela região e ampliar a capacidade do sistema viário (BHTRANS 1996, 1999).

Porém, tanto o Programa PACE/97 quanto o BHBUS não foram executados totalmente, o que impossibilitou, até então, o atendimento da totalidade de seus objetivos, mantendo-se o processo de degradação ambiental da Área Central. No ano de 2003, foi iniciado pela Prefeitura Municipal o “Programa CENTRO VIVO”, que visa à “revitalização econômica, estrutural, cultural e de segurança de toda a área central da cidade”. Esse programa concluiu algumas de suas proposições, como a retirada dos camelôs das calçadas e a construção de Shoppings Populares, o Programa Olho Vivo, com instalação de câmeras de segurança em toda a Área Central, as reformas de espaços de importância histórica, como as praças Sete de Setembro e da Estação Central, o Parque Municipal, o Conjunto da Rua dos Caetés, entre outras. Ainda com o objetivo de melhorar a circulação, foi prevista a construção de estações BHBUS na área central e a implantação do Programa Caminhos da Cidade<sup>11</sup>, dando preferência para os pedestres.

## 2.5 Perspectivas para o Centro de Belo Horizonte

Em Belo Horizonte, o Planejamento de Transportes e Trânsito da cidade, que esteve associado a diversos órgãos nos períodos recentes (PLAMBEL, METROBEL e

---

<sup>11</sup> Para isto foi estruturado o Programa de Prioridade ao Pedestre, cujo ponto de partida do programa é a idéia de que a circulação de pedestre deve ser feita com segurança e conforto, em calçadas e travessias. As intervenções estão sendo feitas, basicamente, na área denominada Hipercentro, região de maior concentração de comércios e serviços. Três vias de circulação estão em implantação e se articulam aos principais projetos de re-qualificação urbana em andamento, Projeto Praça Sete e Projeto 4 Estações. Os três caminhos são o tratamento das ruas dos Caetés, Rio de Janeiro e Carijós. Complementam as ações de prioridade de pedestre, projeto de melhoria de acesso à Área Residencial através de melhorias urbanas na Avenida Alfredo Balena e Alameda Ezequiel Dias e às Estações de Metrô Lagoinha e Central e o tratamento de conjunto de travessias de pedestres no âmbito do CIT- Controle Inteligente de Tráfego (site da Associação Nacional de Transporte Público – ANTP, visitado em 07/12/2005, cujo endereço eletrônico é: <http://www.antp.org.br/liv/Pedestres.pdf>).

BHTrans), incorporou a tendência nacional de planejar, priorizando a fluidez do automóvel particular. Esta concepção de planejamento, associada ao processo de expansão da cidade, fez o Centro perder, gradativamente, em qualidade. O centro histórico e geográfico teve reduzido o seu papel de centro simbólico e lúdico, em detrimento da concepção de centro administrativo, financeiro e político e de centro de trocas, referência nas atividades de coordenação das atividades descentralizadas, caso dos “Central Business Districts”.

Este tipo de centro é essencialmente funcional... representa a espacialização do processo de divisão técnica e social do trabalho, com a gestão centralizada das atividades produtivas executivas nos estabelecimentos industriais... como especialização geográfica de um certo tipo de unidades de consumo e de serviço... estão implantados serviços que se endereçam ao maior número de consumidores ou a usuários específicos, e a proximidade espacial não intervém absolutamente na utilização dos serviços oferecidos (CASTELLS, 1983: 273).

Há uma concentração de atividades terciárias, criando uma grande demanda de mobilidade e acessibilidade. Tal concentração, até certo ponto, produz benefícios capazes de superar os problemas originários do alto custo de implantação e manutenção e do congestionamento dos espaços. No entanto, o Centro, atingiu uma situação insustentável, identificada pelo nível de ocupação das vias existentes, seja de pedestres ou veículos (FIG. 4 e 5).



FIGURA 4: Trânsito da Avenida Santos Dumont, entre as ruas Curitiba e São Paulo  
Fonte: Arquivo particular do autor

A capacidade ambiental das vias<sup>12</sup> foi extrapolada, gerando inúmeros conflitos no que se refere à adequação do espaço público às necessidades do morador, o que estimula que seus habitantes abandonem a área em busca de espaços capazes de otimizar seu modo de vida, ou seja, morar no Centro deixa de ser econômica ou socialmente viável.



FIGURA 5: Trânsito da Rua dos Tupis, entre as ruas Rio de Janeiro e São Paulo  
Fonte: Arquivo particular do autor

Mas, agora, a reconquista desses espaços, a inversão do processo predatório do urbano, torna-se extremamente complexo. Limitar a importância da indústria automobilística na economia de um país e o lugar do objeto “carro” na vida cotidiana, na circulação, nos meios de transporte? Talvez, mas como? Substituir o carro por outras técnicas, outros objetos, outros meios de transporte? E os centros, reocupá-los e buscar serviços, trabalhos especializados fora dele? Seria bem mais agradável, mas não suficiente. Teríamos o urbano preservado nesses espaços e nos locais onde as ações giram em função do consumo se instalariam as atividades compatíveis com esta lógica. No entanto, não haveria diversidade de atividades, o que diminuiria a atratividade do local e dificultaria o equilíbrio entre transporte e uso do solo.

Para a adoção de tal postura, é preciso romper com certas opiniões, como a de que todas as vias são fundamentais para a organização do tráfego, ou seja, segundo a concepção

---

<sup>12</sup> Conceito este definido no relatório ‘Traffic in Towns’ (BUCHANAN, 1963 apud HASS-KLAU, 1990 e 1992) como: “capacidade da via ou da área de acomodar veículos em movimento ou estacionados considerando-se a necessidade de manter o padrão ambiental escolhido”.

dos gestores do transporte e trânsito atuais, qualquer intervenção que cerceie os modos motorizados de transporte trará prejuízos para além do município. Belo Horizonte é o centro da Região Metropolitana, e o seu centro, a principal centralidade do município; portanto, “não há como voltar atrás”.

A menor mudança na vida cotidiana parece impossível [...] Pense nas ínfimas modificações no tráfego dos carros ou no próprio carro, que os especialistas, entendidos e competentes decretam irrealizáveis [...] O que isso prova? Que a cotidianidade inteira deve ser questionada [...] é preciso que supere o cotidiano, dentro do cotidiano, a partir da cotidianidade! (LEFEBVRE, 1991: 204)

Além dessa questão ligada ao “funcionamento” da cidade, há outro argumento que subsidia as posições tomadas quanto ao transporte e trânsito na cidade: o conceito de justiça. Os órgãos gestores de transporte e trânsito, nesse caso especificamente a BHTrans, defendem ser injusto retirar subitamente os direitos adquiridos durante três décadas pelos motoristas sem oferecer serviços de transporte público de qualidade e áreas de circulação de pedestres adequadas, permitindo a troca de meio de transporte. Mas, para atingir essa melhoria não teríamos antes que adotar medidas de controle ao transporte individual motorizado?

Torna-se, portanto, fundamental a realização de intervenções no sistema viário, para que seja possível o resgate do Centro, visando prioritariamente à “apropriação” dos espaços públicos, desenvolvendo a atividade residencial, consolidando seu uso em determinadas áreas e re-ocupando outras abandonadas. Criar um ambiente que permita a “revitalização” do discurso do Centro perante o restante da cidade, ou seja, recuperar as características de sua centralidade. Para isso, deve-se aprofundar o conhecimento sobre os atuais moradores do Centro, identificando sua postura e percepções em relação ao quadro atual e suas perspectivas.

### 3 POPULAÇÃO DO CENTRO DE BELO HORIZONTE: DINÂMICA, CARACTERIZAÇÃO, INTERESSES E PERSPECTIVAS

O morador, mesmo não possuindo os conhecimentos técnicos de gerenciamento de cidades, possui a vivência do espaço; conseqüentemente, entende sua cidade. É detentor de uma quantidade de informações sobre o local, apesar de muitas vezes, desconhecer a totalidade da cidade. Durante a escolha da habitação são avaliadas diversas relações socioeconômicas, movendo-se de acordo com os planos gerados pelos mentores da cidade, além da influência dos agentes privados, da instalação de serviços e da oferta de empregos etc. Seus atos, portanto, refletem seu poder de decisão, seus direitos, e o poder privado que oferece ou não os serviços etc. (FURTADO; TEIXEIRA, 1997).

Para apreender os conhecimentos relativos a uma determinada área é fundamental conhecer o comportamento dos moradores, como e porquê se deslocam no espaço urbano, e compreender quais são os impactos de suas decisões sobre a localização residencial na caracterização de uma determinada área. O ator morador é o “termômetro” de uma área, ou seja, aquele que mais sente os impactos de uma política e que, através de suas ações, indica o caráter desse espaço. Sem essas informações a análise sobre qualquer área fica incompleta, o que permite diversas interpretações sobre a situação local, podendo as mesmas tenderem para um determinado interesse, diferente daquele dos de seus habitantes, como se observará neste capítulo.

Neste capítulo, o prosseguimento do estudo do Centro de Belo Horizonte considera a importância do morador para a análise a que se propõe. Dessa maneira, para atingir os objetivos propostos, observou-se a necessidade de compreender a evolução populacional do Centro, bem como identificar as percepções dos atuais moradores sobre o seu

ambiente. Para tal, analisaram-se as Pesquisas Origem – Destino de 1992 e 2002 e foi, pelo próprio autor, desenvolvido, aplicado e analisado um questionário a moradores do Centro. O tratamento dos dados dessas pesquisas apresentou uma série de informações que foram discutidas no desenvolvimento deste capítulo.

### 3.1 Décadas de 80 e 90 – 20 anos de esvaziamento residencial

O Centro de Belo Horizonte (FIG. 6) passou por um processo de esvaziamento populacional entre os anos de 1980 e 2000 como se percebe no GRAF. 1. Tal esvaziamento ocorreu de forma mais intensa durante a década de 80, apresentando, segundo o CENSO-IBGE de 1991, uma redução populacional de 32,34%. Porém, a produção de domicílios, na contramão dos dados, apresentou um incremento de 2,42%. Além do esvaziamento populacional, o aumento da oferta de domicílios contribuiu, então, para o aumento do número de domicílios desocupados. Estes, que em 1980 representavam 13,60% do total, passariam a representar 19,58% em 1991.

Na década seguinte, o CENSO-IBGE 2000 confirma a tendência desse esvaziamento populacional do Centro, embora em ritmo menor que a década anterior, apresentando uma redução percentual, em relação ao ano de 1991 de 17,48%. A oferta de domicílios cresce em relação ao período anterior em 6,00%. Esse incremento no número de domicílios ofertados e a contínua redução da população configuram maior número de domicílios desocupados em relação à década anterior, representando um percentual de 27,62% do total de domicílios.

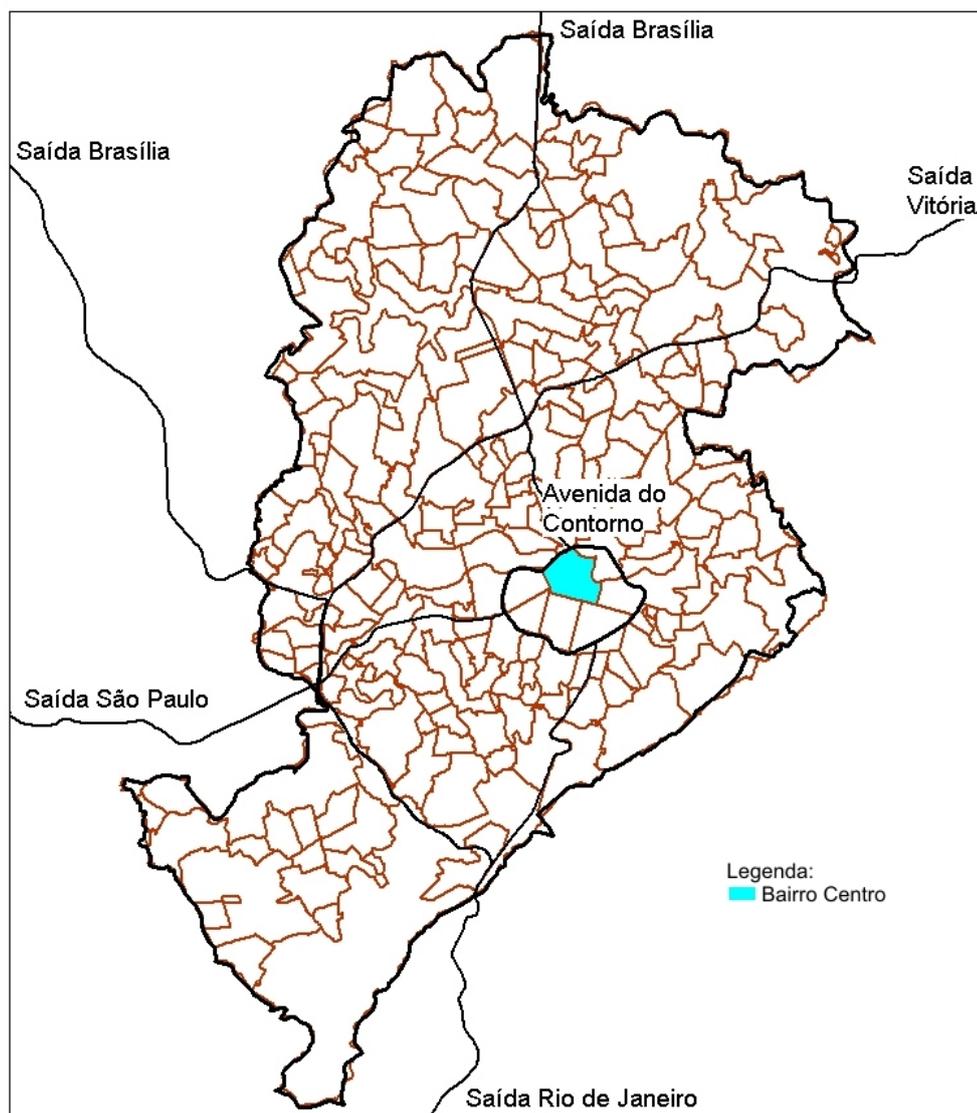


FIGURA 6: Mapa de Bairros de Belo Horizonte  
Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 2002

A redução populacional acumulada entre 1980 e 2000 foi de 44,17%. Embora fosse identificada uma brusca redução do total da população nessas décadas e, conseqüentemente, um aumento do número de domicílios desocupados (120,40%), houve uma pequena redução do total de domicílios ocupados (9,04%). Essa diferença tão marcante entre as mudanças percentuais entre domicílios ocupados e desocupados pode ser conseqüência tanto da não-linearidade entre produção de domicílios e sua ocupação, como talvez diferença de representatividade dos valores para cada situação, pois em valores absolutos, enquanto houve uma redução de 636 dos domicílios ocupados entre 1980 e 2000,

houve um incremento de 1334 dos domicílios desocupados, ou seja, a diferença percentual entre os domicílios desocupados e os ocupados é de 56,08%.

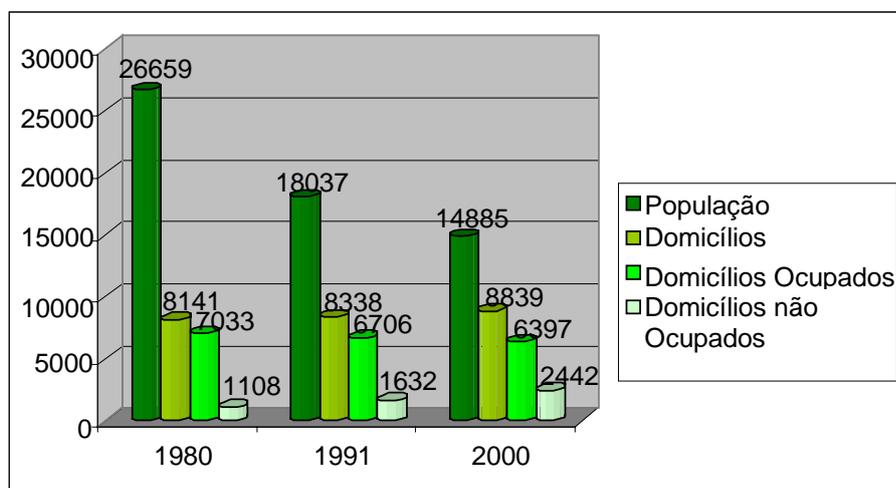


GRÁFICO 1: Relação População x Domicílios no Centro de Belo Horizonte

Fontes: IBGE, 1995

IBGE, Censo Demográfico de 2000.

Nota. o Centro é constituído pelos Setores Censitários presentes no ANEXO D

Considerando, hipoteticamente, que não houve oferta de novos domicílios entre 1980 e 2000, ou seja, não houve a produção de 698 novas unidades, teríamos apenas 636 domicílios vazios a mais, ao invés dos 1334 domicílios. Os 636 domicílios representariam os domicílios que, realmente, foram desocupados no período, indicando, na verdade, um aumento de 63% dos domicílios desocupados no Centro; o restante comporia a produção excedente ofertada pelo mercado imobiliário.

Portanto, a análise do GRAF. 2 leva-nos a considerar uma série de hipóteses sobre a natureza desse fenômeno. Por que o mercado imobiliário, indo contra a tendência, investiu na ampliação da oferta de moradia? A oferta de moradia representa a substituição de moradias antigas, obsoletas às necessidades atuais, por outras de nova característica? Será que a população reduziu, em consequência da mudança do perfil dos moradores do Centro, passando de famílias numerosas para famílias pequenas e/ou indivíduos vivendo sós? Em caso positivo, por que houve essa mudança no perfil dos habitantes do Centro? Esses questionamentos são importantes para a compreensão da dinâmica residencial do centro e, mesmo a princípio sem respostas, devem estar presentes nas análises das pesquisas estudadas.

Para tentar responder a essas perguntas, foram analisadas as Pesquisas Origem e Destino (ODs) de 1992 e 2002 realizadas pela Fundação João Pinheiro, as quais permitem identificar, dentro do espaço urbano, o perfil dos moradores das diversas áreas da Região Metropolitana de Belo Horizonte, oferecendo dados socioeconômicos e de mobilidade espacial dos vários segmentos sociais. Especificamente, para o estudo do Centro foram analisadas as características e relações de 7 (sete) *Áreas Homogêneas*<sup>13</sup> (FIG. 7), uma vez que apresentam características semelhantes, permitindo indicar, através de sua avaliação, tendências para o Centro como um todo. Optou-se por excluir duas *Áreas Homogêneas*, 1001 e 1004, respectivamente, devido à maior relação e identificação com os bairros adjacentes. Caso fossem utilizadas, poderiam deturpar os dados analisados, pois amenizariam ou incrementariam certas características, impossibilitando que se indicasse a realidade do Centro. Enquanto a *Área Homogênea* 1001 relaciona-se mais diretamente ao bairro dos Funcionários, a *Área Homogênea* 1004 relaciona-se com o bairro de Lourdes.

O processamento dos dados relativos aos domicílios no Centro permite identificar as características dos domicílios quanto à composição populacional e a renda per capita, como se observa nas TAB. 1 e 2 respectivamente.

O universo amostrado, em relação aos Censos Demográficos do IBGE de 1991 e 2001, representa 72% e 96% dos domicílios ocupados respectivamente. Na TAB. 1 destacam-se os domicílios com até 3 moradores em 1992, representando 74,29% dos domicílios. Em 2002, os domicílios com até 3 moradores mantêm sua participação, mas ocorrem mudanças significativas nessa faixa de composição de domicílio. Há o aumento dos domicílios com 1 e 2 moradores, sendo este maior. Ocorre a redução dos domicílios com 3 moradores, mas, contraditoriamente, eleva-se, apesar de pouco, a participação dos domicílios com 4 habitantes. As demais composições que possuem baixa participação na caracterização dos domicílios do

---

<sup>13</sup> *Área Homogênea (Ahom)* é resultante da divisão espacial adotada pela Fundação João Pinheiro em partes menores com características semelhantes de paisagem e população.

Centro, tiveram pouca alteração entre 1992 e 2002, indicando pequena redução de domicílios com 5, 6 ou mais moradores.

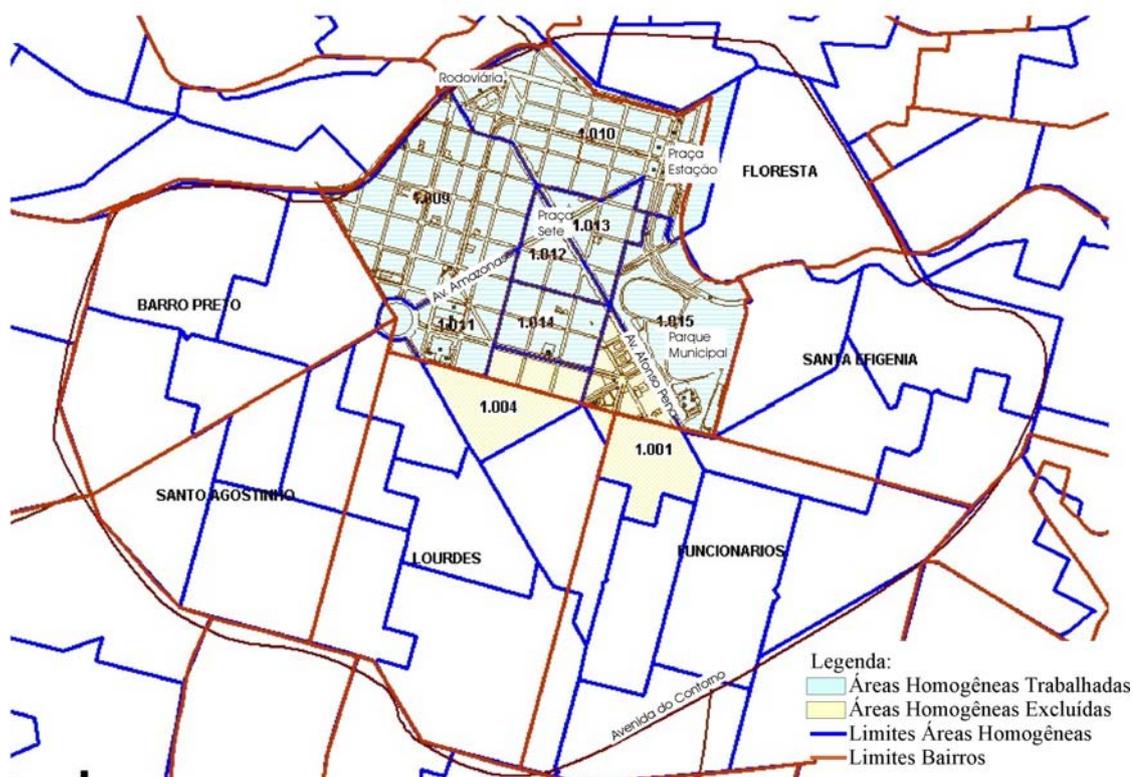


FIGURA 7: Mapa da Área Central de Belo Horizonte  
Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 2002

TABELA 1: Centro de Belo Horizonte  
Composição por Domicílio - 1992 / 2002

Numero moradores	Domicílios 1992		Domicílios 2002	
	NA	%	NA	%
1	1063	22,06	1448	23,62
2	1357	28,17	2171	35,41
3	1159	24,06	986	16,08
4	600	12,45	903	14,73
5	373	7,74	408	6,65
6 ou mais	266	5,52	215	3,51
<b>total</b>	<b>4818</b>	<b>100,00</b>	<b>6131</b>	<b>100,00</b>

Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1992 e 2002

Observa-se entre 1992 e 2002 um aumento da participação dos domicílios de todas as faixas cuja renda per capita é inferior a 5 SM, considerados de baixa renda. Em 1992, esses indivíduos correspondiam a 36,73% do total de domicílios, obtendo, em 2002, uma participação de 63,07%. Já a participação de todos os domicílios pertencentes às faixas de renda está entre 5 e 20 SM, renda per capita média, teve participação reduzida, passando de

57,76% para 35,28%. A queda mais significativa ocorreu entre os domicílios de renda alta, superior a 20 SM que, praticamente, deixaram de existir em 2002.

TABELA 2: Centro de Belo Horizonte  
Renda per capita dos domicílios (SM – Salário Mínimo) - 1992/2002

Faixa de renda	Domicílios 1992		Domicílios 2002	
	NA	%	NA	%
Até 1 SM	30	0,62	222	3,62
Entre 1 e 2 SM	375	7,78	902	14,71
Entre 2 e 3 SM	309	6,41	1161	18,94
Entre 3 e 5 SM	1056	21,92	1582	25,80
Entre 5 e 10 SM	1635	33,94	1657	27,03
Entre 10 e 15 SM	771	16,00	490	7,99
Entre 15 e 20 SM	377	7,82	71	1,16
Acima de 20 SM	741	15,38	46	0,75
<b>Total</b>	<b>4818</b>	<b>100,00</b>	<b>6131</b>	<b>100,00</b>

Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1992 e 2002

É clara a mudança das características dos domicílios no Centro. A redução populacional pode ser aqui explicada como uma mudança da composição dos domicílios, ou seja, o aumento daqueles com número menor de moradores. Também, se poderia falar de uma “pauperização” do Centro, pois, em 1992, predominavam as residências de renda per capita média e alta, superior a 5 salários mínimos, enquanto, em 2002, destacam-se as residências com renda inferior a 10 salários mínimos.

Mas, será que esta mudança identificada acima significa que as pessoas tomadoras de decisões, dirigentes com alta renda, abandonaram o Centro ou estes tiveram suas rendas reduzidas? Quem chegou e quem ficou e por quê? Para responder essas questões houve a necessidade de especificar ainda mais a população do Centro para verificar a mobilidade residencial. Isto porque a renda familiar não é suficiente para determinar se houve mudança nos grupos sociais<sup>14</sup>. Para isto, os amostrados foram divididos em grupos sociais, tendo como variável fundamental a ocupação principal dos indivíduos (QUADRO 1).

Considerando esses grupos, identificou-se a evolução da composição social da população de cada um nos períodos trabalhados, como se observa na TAB. 3. Dessa forma,

<sup>14</sup> A diminuição do número de pessoas por domicílio, por exemplo, pode explicar, pelo menos em parte, a diminuição da renda domiciliar.

poderão ser feitas algumas considerações quanto ao perfil dos indivíduos dos domicílios então avaliados.

**QUADRO 1: Grupos Sociais para Avaliação de Mobilidade Residencial**

<b>Grupos</b>	<b>Ocupação principal (Dados da Pesquisa OD 2002)</b>
Dirigentes	Proprietários; altos cargos; profissionais liberais e técnicos de nível superior.
Cargos médios	Cargos médios de supervisão, direção, inspeção e administração; técnicos de nível intermediário; pequenos proprietários.
Trabalhador não manual	Ocupações não manuais de rotina – burocratas; supervisão de trabalho manual (na produção).
Trabalhador manual	Ocupações manuais especializadas; ocupações manuais não-especializadas, auxiliares e aprendizes de ocupações manuais especializadas; emprego doméstico.
Desocupados <sup>15</sup>	Menor de 10 anos; só estuda; aposentado/pensionista/vive de rendas/mesada; desempregado; licenciado há mais de um mês; inválido ou doente; nunca trabalhou e procura emprego; nunca trabalhou e não procura emprego; sem ocupação; do lar.

Fonte: MENDONÇA et al, 2004

Quanto aos grupos sociais, observa-se que os desocupados são o principal grupo social do Centro em 1992, seguidos dos cargos médios, trabalhadores não manuais, dirigentes e trabalhadores manuais. Na década seguinte, há decréscimo do número de indivíduos pertencentes a todos os grupos sociais, mas não há mudança na seqüência de representatividade dos grupos, ou seja, a ordem da participação percentual é mantida. Há variações percentuais, como o aumento da participação dos indivíduos pertencentes ao grupo dos dirigentes em cerca de 1%, contrariando as expectativas iniciais, uma vez que o Centro está perdendo em qualidade dos espaços e esse grupo tenderia a deslocar-se para áreas mais aprazíveis. Porém, percebe-se que esse resultado é conseqüência da redução de população dos

<sup>15</sup> Os Desocupados não representam apenas um grupo social, pois dentro do próprio grupo podem-se encontrar indivíduos pertencentes aos demais grupos. Portanto, para melhor caracterizar o grupo é necessário realizar o seu desmembramento através da análise da renda individual, ao invés da ocupação principal, devido à indisponibilidade desses dados nas ODs. Identificou-se o predomínio de aposentados e estudantes entre os desocupados, correspondendo a quase 80%, sendo 58,43% de aposentados e 20,22% de estudantes. O restante, pensionistas (4,49%), pessoas vivendo de rendas (1,12%), desempregados (4,49%), licenciados (1,12%) e do lar (10,11%) representam 20% do total amostrado. Entre os desocupados é expressiva a participação de indivíduos pertencentes ao grupo de baixa renda. Em 1992: 70,95% possuem renda até 5 SM (Baixa renda); 25,45% entre 5,1 e 20 SM (Média renda); 3,59% acima de 20 SM (Alta renda). Em 2002 estes percentuais passam para 79,12%, 19,49% e 1,40%, respectivamente, indicando que os indivíduos de baixo poder aquisitivo são maioria entre os desocupados nas duas décadas e que esses, ainda, têm sua participação elevada em detrimento das demais faixas de renda. Dada essa divisão social dentro do grupo e a representatividade identificada para cada faixa de renda, optou-se pela sua análise integral dos Desocupados, ou seja, sem divisões por faixa de renda, uma vez que, caracterizam uma parcela da bem específica população (renda baixa).

outros grupos do que, exatamente, o maior acesso dessa camada da população à área. O mesmo percentual de mudança também é percebido entre os trabalhadores, mas, enquanto entre os não manuais há um crescimento, entre os manuais há uma redução da participação.

Os grupos dos cargos médios e o dos desocupados, em que se percebeu maior decréscimo de indivíduos, foram os que tiveram maior mudança na participação percentual. Enquanto os cargos médios tiveram reduzida a sua participação, houve o aumento da participação do grupo de desocupados, indicando, provavelmente, que os indivíduos que permaneceram no Centro envelheceram e houve maior entrada de estudantes sem renda própria.

TABELA 3: Grupos Sociais dos moradores do Centro 1992/2002

Grupos	1992		2002	
	NA	%	NA	%
Dirigentes	1165	8,79	988	9,68
Cargos Médios	2430	18,33	1373	13,45
Trabalhador não manual	1580	11,92	1320	12,93
Trabalhador manual	951	7,18	615	6,02
Desocupados	7128	53,78	5912	57,92
<b>Total</b>	<b>13254</b>	<b>100,00</b>	<b>10208</b>	<b>100,00</b>

Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1992 e 2002

Isso se confirma quando observados os dados da Tabela 4, em que é percebido mais expressivamente um aumento da população entre 15 e 23 anos, idade na qual se encontra a maioria dos jovens do ensino médio e superior, e das pessoas de idade avançada, com aumento na participação dos indivíduos com idade superior a 65 anos. Enquanto isso, reduz-se a participação das faixas etárias que vão até 14 anos e entre 24 e 50 anos, indicando, provavelmente, um abandono da área por parte das famílias nucleares.

Com estes dados pode-se considerar que o Centro de Belo Horizonte envelheceu junto com sua população. Porém, aparentemente, esse envelhecimento foi consequência da permanência dos indivíduos que em 1992 eram chefes de família e a saída de seus filhos para outras áreas da cidade. Assim, o Centro manteve elevado seu nível socioeconômico, apesar de haver uma pluralidade social e de renda. Paralelamente, há a consolidação do fenômeno do

Centro como local de moradia provisória, confirmado pelo crescimento da participação de estudantes na área, pois estes permanecem até completarem seus estudos.

TABELA 4: Faixa etária dos moradores do Centro 1992/2002

Faixa etária	1992		2002	
	NA	%	NA	%
Até 14 anos	2018	15,23	635	6,22
Entre 15 e 23 anos	2823	21,30	3017	29,56
Entre 24 e 40 anos	3796	28,64	2446	23,96
Entre 41 e 50 anos	1434	10,82	1037	10,16
Entre 51 e 65 anos	1981	14,95	1536	15,05
Acima de 65 anos	1202	9,07	1537	15,06
<b>Total</b>	<b>13254</b>	<b>100,00</b>	<b>10208</b>	<b>100,00</b>

Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1992 e 2002

Para aprofundar mais a análise, a princípio tentaremos responder essas questões através da identificação na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) das áreas de origem e destino dos indivíduos que entraram e saíram no Centro entre 1982 e 2002<sup>16</sup>. Para a localização das áreas de origem e destino são apresentados os mapas da RMBH na FIG. 8 e o detalhe de Belo Horizonte na FIG. 9, identificando nessas a divisão macro-regional adotada nas Pesquisas de Origem e Destino na interpretação dos dados de mobilidade regional.

Observa-se, na FIG. 8, que as áreas denominadas Núcleo Central, Área Pericentral e Pampulha restringem-se ao município de Belo Horizonte. O Eixo Industrial é composto, além do município de Belo Horizonte, por Betim, Contagem, Ibirité, Igarapé, Juatuba, São Joaquim de Bicas e Sarzedo. Todos esses municípios se desenvolvem a oeste de Belo Horizonte, margeando a saída para São Paulo. A periferia possui sua maior área ao norte do município de Belo Horizonte, mas esta também ocorre fora, abrangendo os municípios de Contagem, Ribeirão das Neves, Sabará, Santa Luzia e Vespasiano. A Franja desenvolve-se, principalmente, ao sul de Belo Horizonte, margeando a saída para o Rio de Janeiro e algumas

<sup>16</sup> Optou-se pela análise separada dos movimentos de entrada e saída dos indivíduos do Centro devido à impossibilidade de comparação direta entre seus dados. Existem perdas significativas de movimentos migratórios em ambos os movimentos, provavelmente, conseqüências da impossibilidade de recolher nas Pesquisas OD dados completos sobre os indivíduos, uma vez que estes poderiam no período mudar de local de residência mais de uma vez e também para fora da RMBH, tornando a comparação irreal. A análise separada indica tendências para cada tipo de movimento, o que possibilita traçar a evolução temporal e determinará a representatividade de cada área, o que torna essas informações muito importantes e tangíveis, permitindo argumentar sobre as preferências de localização desses indivíduos.

pequenas áreas a oeste e norte. Faz parte dela, além de uma pequena área de Belo Horizonte, os municípios de Brumadinho, Ibirité, Nova Lima ao sul, Betim e Contagem a oeste, e Ribeirão das Neves, Santa Luzia e Vespasiano ao norte. As Áreas de Expansão Metropolitana e Áreas de Comprometimento Mínimo localizam-se exclusivamente fora de Belo Horizonte, sendo as Áreas de Expansão mais próximas de Belo Horizonte, circunscrevendo todas as demais regiões, exceto as Áreas de Comprometimento mínimo que são bem mais afastadas. Os municípios pertencentes à RMBH e suas respectivas divisões regionais estão no ANEXO A.

Na FIG. 9, em que é apresentado o detalhe de Belo Horizonte, podem-se identificar as localizações das regiões internas ao município. Primeiro, o Núcleo Central, onde se encontra o Centro propriamente dito (Áreas Homogêneas trabalhadas), composto pela área interna à Avenida do Contorno e sua expansão sul, desenvolvendo em direção ao município de Nova Lima. O Núcleo Central faz limite com a Área Pericentral em sua face norte, leste e oeste. Já a Área Pericentral é limitada a oeste pelo Eixo Industrial, a leste pelas Áreas de Expansão Metropolitana e, a norte, pelas Periferias e Pampulha. Esta última, além de ser limitada ao sul pela Área Pericentral, tem suas outras faces adjacentes à Periferia. Os bairros pertencentes a cada região estão determinados no ANEXO B.

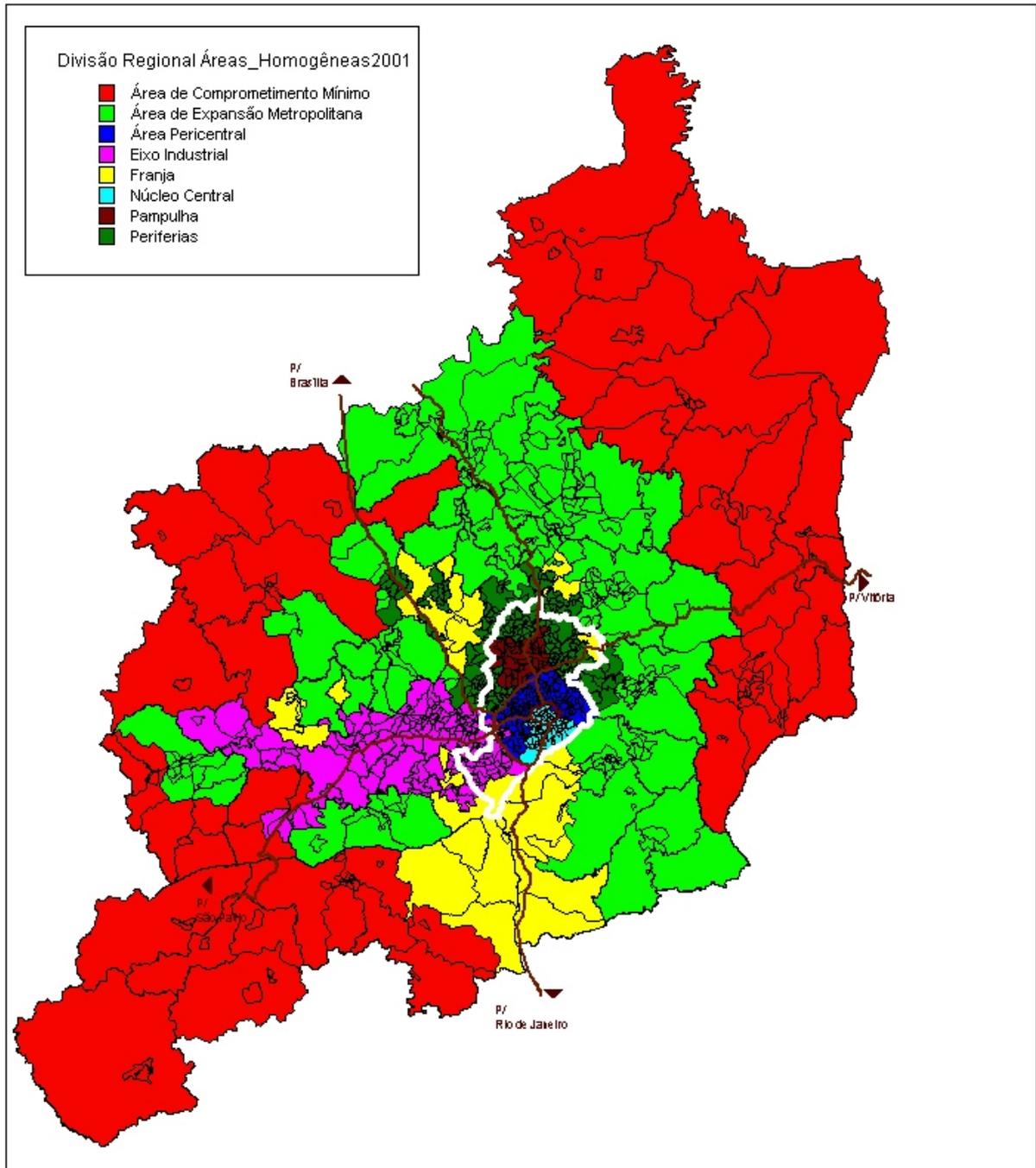


FIGURA 8: Divisão Regional das Áreas Homogêneas na RMBH  
Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 2002

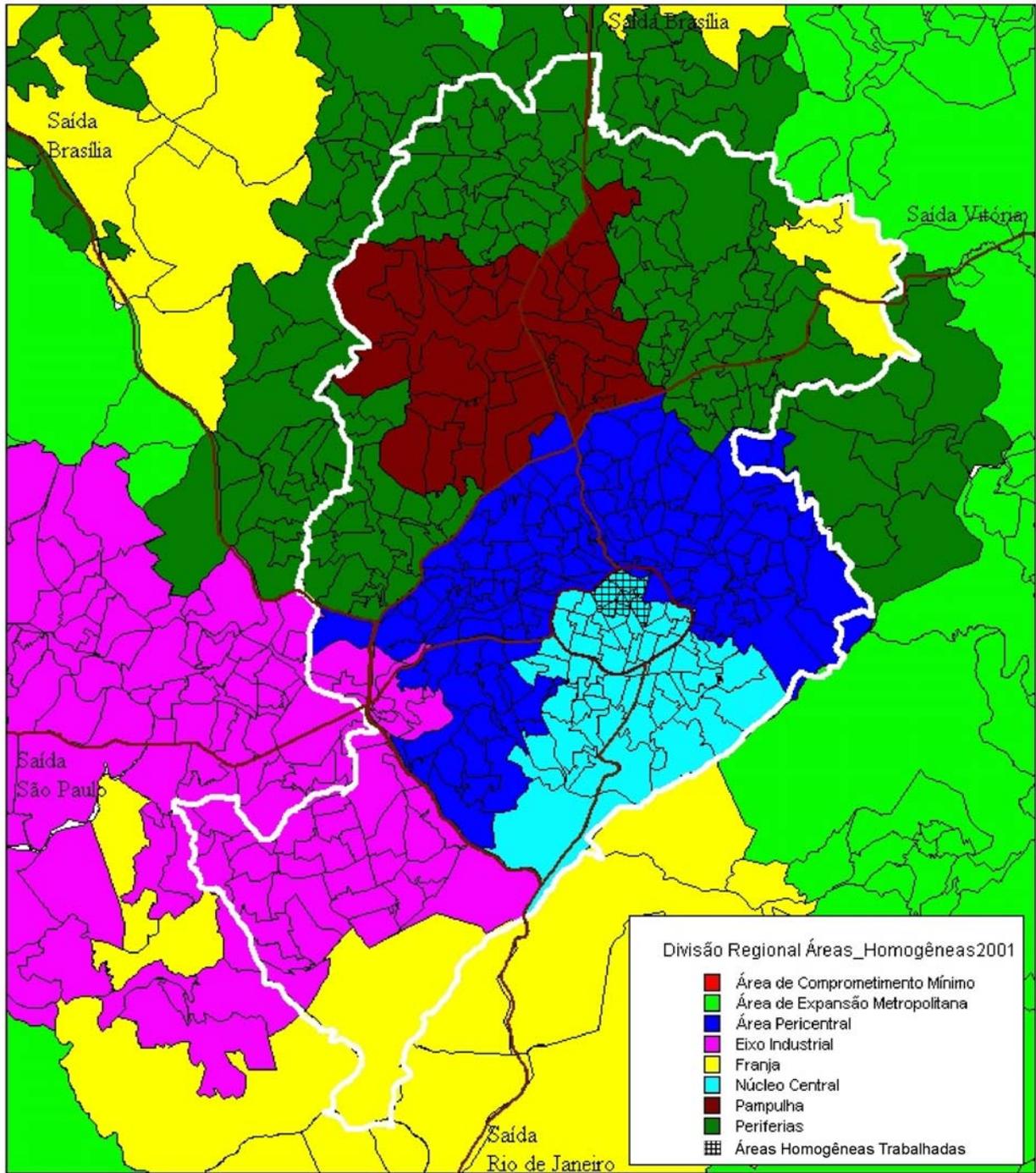


FIGURA 9: Divisão Regional das Áreas Homogêneas em Belo Horizonte

Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 2002

### 3.1.1 Mobilidade Intrametropolitana com Destino ao Centro de Belo Horizonte

A TAB. 5 indica a origem dos indivíduos que chegaram ao Centro nos períodos entre 1982/1992 e 1992/2002 em uma das macro-regiões definidas nas ODs.

Dos 13.254 indivíduos residentes no Centro, segundo a OD/1992, 7.593 moradores, isto é, 57,29% chegaram ao Centro entre 1982 e 1992. Destes, 59,18% têm como origem áreas dentro da RMBH, principalmente próximas ao Centro, como do próprio Núcleo Central e da Área Pericentral, enquanto apenas 13,94% são oriundas de áreas mais afastadas. A participação dos indivíduos que chegaram ao Centro vindos de áreas fora da RMBH é bastante representativa, correspondendo a 26,88% desse movimento.

TABELA 5: Origem dos indivíduos que entraram no Centro de Belo Horizonte

Período	Núcleo Central		Área Pericentral		Pampulha		Eixo Industrial		Periferia		Franja		Área de Expansão Metropolitana		Fora RMBH		Total	
	NA	%	NA	%	NA	%	NA	%	NA	%	NA	%	NA	%	NA	%	NA	%
1982/1992	2075	27,33	2418	31,85	301	3,96	312	4,11	445	5,87	0	0,00	0	0,00	2041	26,88	7593	100,00
1992/2002	1039	19,78	1031	19,63	42	0,80	111	2,11	393	7,48	0	0,00	203	3,86	2434	46,34	5253	100,00

Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1992 e 2002

Nota. Exclui-se a mobilidade interna dos indivíduos do Centro

A OD/2002 mostrou 10.208 habitantes do Centro, sendo que 5.253 chegaram durante a década de 90, cerca de 50% dos moradores. Portanto, houve redução do fluxo de entrada, ou seja, no número de indivíduos que entraram, em relação à década anterior e alteração da participação entre as principais áreas de origem, que se mantiveram as mesmas nas duas décadas (Núcleo Central, Área Pericentral e fora da RMBH). A participação das pessoas vindas de fora da RMBH cresce bastante. Enquanto em 1992 fora de 26,88%, em 2002, foi de 46,34%, quase a metade das famílias que chegaram na década.

Porém, o crescimento na participação não é consequência do aumento do fluxo de entrada dos indivíduos vindos de fora da RMBH, pois este apresenta redução, mas do decréscimo do número de indivíduos oriundos do Núcleo Central e da Área Pericentral, que é

reduzido consideravelmente. O Núcleo Central e a Área Pericentral passaram a representar 19,78% e 19,63%, respectivamente, participação aproximadamente 10% inferior para ambas em relação ao período anterior.

Apesar das mudanças de representatividade das principais áreas de origens, a participação das demais áreas dentro da RMBH permanece a mesma, cerca de 15%. Isso indica que a entrada de indivíduos vindos dessas áreas, com exceção da Área de Expansão Metropolitana, também foi reduzida. Destaca-se, portanto, a maior participação dos indivíduos vindos de fora da RMBH e, conseqüentemente, a redução dos movimentos oriundos de dentro da RMBH, principalmente dos antigos pólos doadores de população - Núcleo Central e Área Pericentral.

Identificadas as principais áreas doadoras de população para o Centro entre 1982 e 2002, para compreender a dinâmica residencial, ainda é necessário conhecer a composição social dos fluxos de indivíduos. A TAB. 6 identifica o grupo social dos indivíduos que entraram no Centro.

TABELA 6: Grupo Social dos indivíduos que entraram no Centro de Belo Horizonte

Grupos Sociais	1982-1992		1992-2002	
	NA	%	NA	%
Dirigentes	538	7,09	515	9,80
Cargos Médios	1613	21,24	777	14,79
Trabalhador não manual	1020	13,43	818	15,57
Trabalhador manual	784	10,33	272	5,18
Desocupados	3638	47,91	2871	54,65
<b>Total</b>	<b>7593</b>	<b>100,00</b>	<b>5253</b>	<b>100,00</b>

Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1992 e 2002

Durante a década de 80, destacam-se, entrando no Centro, os desocupados e os ocupantes de cargos médios. Os outros grupos sociais tiveram participação de, aproximadamente, 10% cada um. Já na década de 90, observa-se, em relação à anterior, uma redução do número de indivíduos pertencentes a todos os grupos sociais, principalmente, cargos médios e desocupados. Porém, a participação dos profissionais, ocupando cargos médios, é reduzida entre os indivíduos que chegam ao Centro, enquanto os desocupados têm

sua participação elevada, ultrapassando os 50% do fluxo de entrada. O mesmo ocorre entre dirigentes e trabalhadores não manuais em relação aos trabalhadores manuais. Estes têm sua participação reduzida, enquanto aqueles elevam a participação no fluxo de entrada.

Dada a composição social dos fluxos migratórios para o Centro, fez-se, nas TAB. 7, 8 e 9, o cruzamento das informações quanto à dinâmica desses grupos nas principais áreas de migração. Isso permite refletir mais especificamente sobre as preferências dos grupos sociais no Centro, discutindo suas preferências de localização e os aspectos que contribuíram para suas escolhas.

TABELA 7: Grupo Social dos indivíduos que entraram no Centro de Belo Horizonte com origem no Núcleo Central

Grupos Sociais	1982-1992		1992-2002	
	NA	%	NA	%
Dirigentes	147	7,08	96	9,24
Cargos Médios	319	15,37	124	11,93
Trabalhador não manual	267	12,87	102	9,82
Trabalhador manual	336	16,19	101	9,72
Desocupados	1006	48,48	616	59,29
<b>Total</b>	<b>2075</b>	<b>100,00</b>	<b>1039</b>	<b>100,00</b>

Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1992 e 2002

Na TAB. 7, observa-se que, na década de 80, o Núcleo Central, em relação ao Centro, apresentava uma população emigrante mais heterogênea e com maior participação quanto aos grupos sociais de trabalhadores. Ou seja, além dos desocupados, os demais grupos sociais representavam 51,51% dos indivíduos. Entre estes predominavam os trabalhadores manuais, seguidos pelos profissionais de cargos médios, trabalhadores não manuais e dirigentes.

Na década de 90, há uma queda de 50% no fluxo de indivíduos cuja origem é o Núcleo Central, seguido da alteração da participação de todos os grupos sociais. Exceto o grupo dos dirigentes, que também teve decréscimo no fluxo de indivíduos, todos os grupos ocupados têm sua participação reduzida, principalmente o dos trabalhadores manuais. O Núcleo Central, apesar de tornar-se o principal doador de população para o Centro dentro da RMBH, tem reduzido muita sua participação no total desses deslocamentos.

A TAB. 8 indica que, na que na década de 80, predominava entre a população imigrante do Centro os profissionais de cargos médios, 21,42%, com aproximadamente o dobro da participação de cada um dos outros grupos de pessoas ocupadas. Já no período posterior, houve uma queda significativa no fluxo de entrada vindo da Área Pericentral de quase 60%, superior ao identificado para o Núcleo Central.

TABELA 8: Grupo Social dos indivíduos que entraram no Centro de Belo Horizonte com origem na Área Pericentral

Grupos Sociais	1982-1992		1992-2002	
	NA	%	NA	%
Dirigentes	287	11,87	63	6,11
Cargos Médios	518	21,42	175	16,97
Trabalhador não manual	309	12,78	176	17,07
Trabalhador manual	225	9,31	52	5,04
Desocupados	1079	44,62	565	54,80
<b>Total</b>	<b>2418</b>	<b>100,00</b>	<b>1031</b>	<b>100,00</b>

Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1992 e 2002.

Porém, diferentemente do Núcleo Central, há uma queda do fluxo de dirigentes acompanhada da redução da participação desse grupo entre os migrantes. A redução do volume de indivíduos entrando no Centro promoveu a redução da participação dos cargos médios e o aumento da participação dos trabalhadores manuais, acarretando um equilíbrio no fluxo de entrada e na participação, 175 e 16,97% e 176 e 17,07% respectivamente. O fluxo de trabalhadores não manuais é reduzido, junto com sua participação, e, enquanto o fluxo do grupo dos desocupados também é reduzido, a participação do grupo apresenta crescimento, passando de 46,80% entre 1982 e 1992, para 59,29% na década seguinte.

TABELA 9: Grupo Social dos indivíduos que entraram no Centro de Belo Horizonte com origem fora da RMBH

Grupos Sociais	1982-1992		1992-2002	
	NA	%	NA	%
Dirigentes	89	4,36	237	9,74
Cargos Médios	607	29,74	293	12,04
Trabalhador não manual	326	15,97	368	15,12
Trabalhador manual	189	9,26	108	4,44
Desocupados	830	40,67	1428	58,67
<b>Total</b>	<b>2041</b>	<b>100,00</b>	<b>2434</b>	<b>100,00</b>

Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1992 e 2002

Com relação ao fluxo dos indivíduos originários de fora da RMBH, identificou-se um incremento, acarretando sua maior participação na caracterização da população do Centro, como se observa na TAB. 9, o qual é caracterizado pelo aumento de todos os grupos, exceto os trabalhadores manuais. O aumento geral no fluxo não é acompanhado pela representatividade dos grupos no fluxo de entrada, em que apenas os grupos dos dirigentes e dos desocupados têm elevada sua participação. Os desocupados predominam na composição, cuja participação ascende de 33,51% para 58,67%, o que torna importante conhecer melhor o perfil desse grupo.

Para isso desenvolveu-se a TAB. 10 que indica a faixa etária dos desocupados que entraram no centro vindos de fora da RMBH. É importante saber entre os desocupados que chegaram ao Centro (grande maioria dos imigrantes do Centro) se são formados por indivíduos de idade avançada ou em idade escolar, ou seja, se estes são estudantes ou idosos.

TABELA 10: Faixa etária dos indivíduos pertencentes ao grupo dos desocupados que entraram no Centro de Belo Horizonte com origem fora da RMBH

Faixa etária	Entraram no Centro	
	1992-2002	
	NA	%
Até 14 anos	133	9,31
Entre 15 e 23 anos	939	65,76
Entre 24 e 40 anos	207	14,50
Entre 41 e 50 anos	0	0,00
Entre 51 e 65 anos	65	4,55
Acima de 65 anos	84	5,88
<b>Total</b>	<b>1428</b>	<b>100,00</b>

Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 2002

Torna-se claro que a população que chega ao Centro, provenientes de áreas fora da RMBH é formada por jovens, principalmente aqueles entre 15 e 23 anos, portanto em idade para cursar o ensino médio e/ou superior. A participação de indivíduos de idade avançada é bem pequena, indicando que esses, quando se deslocam com destino ao Centro, são oriundos de áreas dentro da RMBH.

### 3.1.2 Mobilidade Intrametropolitana com Origem no Centro de Belo Horizonte

Como realizado para os movimentos de entrada no Centro, far-se-á uma análise dos movimentos de saída, para obtenção de uma leitura total dos fluxos na área. A TAB. 11 indica o caminho da migração dos indivíduos que saíram do Centro nos períodos entre 1982/1992 e 1992/2002, cujo destino localiza-se em uma das macro-regiões definidas nas ODs.

TABELA 11: Destino dos indivíduos que saíram do Centro de Belo Horizonte

Período	Núcleo Central		Área Pericentral		Pampulha		Eixo Industrial		Periferia		Franja		Área de Expansão Metropolitana		Fora RMBH		Total	
	NA	%	NA	%	NA	%	NA	%	NA	%	NA	%	NA	%	NA	%	NA	%
<b>1982/1992</b>	3313	39,08	2109	24,88	599	7,07	820	9,67	1624	19,16	12	0,14	0	0,00	0	0,00	8477	100,00
<b>1992/2002</b>	2510	45,98	1310	24,00	353	6,47	540	9,89	450	8,24	14	0,26	282	5,17	0	0,00	5459	100,00

Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1992 e 2002

Nota. Exclui-se a mobilidade interna do Centro

Na década de 80, com relação aos destinos da população que saiu do Centro, também há a predominância dentro da RMBH do próprio Núcleo Central e da Área Pericentral, 63,96%, mas a Periferia recebe um contingente representativo de população: 19,6%. As demais regiões na RMBH contribuem pouco para a dinâmica residencial do Centro. Nos anos 90, há a redução do fluxo de saída, ou seja, no número de indivíduos que saíram, exceto nos fluxos cujo destino são a Franja e Área de Expansão Metropolitana, porém, a participação dessas áreas como destino dos indivíduos oriundos do centro ainda é muito baixa. Há um crescimento na participação dos destinos para o Núcleo Central e, também, a manutenção da participação da Área Pericentral, Pampulha e Eixo Industrial, enquanto a Periferia perde bastante sua participação. Os dados consolidam o Núcleo Central e a Área Pericentral como principais receptores de população oriunda do Centro. As demais regiões – Pampulha, Eixo Industrial, Periferias, Franjas e Áreas de Expansão Metropolitana – possuem pequena participação na dinâmica residencial do Centro.

Entre essas áreas de menor participação, destaca-se o Eixo Industrial e a Periferia. O Eixo Industrial, como destino, manteve sua participação de 10% da população imigrante do Centro. É interessante ressaltar que entre a população que se destina para essa macro-área não apresenta nenhum indivíduo pertencente ao grupo dos dirigentes, a participação dos desocupados é bem inferior aos grupos de população ocupada e há um crescimento dos demais grupos, principalmente, trabalhadores não manuais e manuais, cerca de 10%. Já a Periferia, na década de 90, tem reduzido sua participação, passando a receber cerca de 10% dos indivíduos, sendo esse fluxo composto percentualmente por menos desocupados, e por maior volume de indivíduos do grupo dos dirigentes e profissionais de cargos médios, a soma destes chegando a 41,56%.

Identificadas as principais áreas de destino da população que saiu do Centro entre 1982 e 2002, observou-se a composição social dos fluxos de indivíduos. A TAB. 12 identifica o grupo social dos indivíduos que saíram do Centro, tendo como destino uma das áreas destacadas anteriormente.

Na década de 80, entre os indivíduos dos grupos que deixaram o Centro, com exceção do grupo dos desocupados que se destacou, houve uma homogeneização da participação entre os amostrados, apresentando uma participação próxima dos 10%.

TABELA 12: Grupo Social dos indivíduos que saíram do Centro de Belo Horizonte

Grupos Sociais	1982-1992		1992-2002	
	NA	%	NA	%
Dirigentes	772	9,11	701	12,84
Cargos Médios	1224	14,44	772	14,14
Trabalhador não manual	533	6,29	660	12,09
Trabalhador manual	1059	12,49	679	12,44
Desocupados	4951	58,41	2577	47,21
<b>Total</b>	<b>8477</b>	<b>100,00</b>	<b>5459</b>	<b>100,00</b>

Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1992 e 2002

No período seguinte, o fluxo de saída dos grupos dos cargos médios, trabalhadores manuais e desocupados, foi bastante reduzido, enquanto os do grupo dos dirigentes teve pequena redução e houve um incremento do fluxo de trabalhadores não

manuais. Com essa mudança de intensidade dos fluxos, identificou-se o aumento da participação de saída dos dirigentes, trabalhadores não manuais e desocupados, e a manutenção dos técnicos médios e trabalhadores manuais. Em nenhum dos grupos ocupados foi identificada redução da participação de moradores em relação à década anterior. As TAB. 13 e 14 identificam dinâmica dos grupos sociais nas principais áreas de destino, permitindo analisar, especificamente, cada área cuja influência sobre a caracterização do Centro é representativa.

TABELA 13: Grupo Social dos indivíduos que saíram do Centro de Belo Horizonte com destino o Núcleo Central

Grupos Sociais	1982-1992		1992-2002	
	NA	%	NA	%
Dirigentes	539	16,27	286	11,39
Cargos Médios	596	17,99	354	14,10
Trabalhador não manual	149	4,50	169	6,73
Trabalhador manual	299	9,03	152	6,06
Desocupados	1792	54,09	1549	61,71
<b>Total</b>	<b>3313</b>	<b>100,00</b>	<b>2510</b>	<b>100,00</b>

Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1992 e 2002

TABELA 14: Grupo Social dos indivíduos que saíram do Centro de Belo Horizonte com destino a Área Pericentral

Grupos Sociais	1982-1992		1992-2002	
	NA	%	NA	%
Dirigentes	118	5,60	280	21,37
Cargos Médios	283	13,42	148	11,30
Trabalhador não manual	135	6,40	247	18,85
Trabalhador manual	291	13,80	208	15,88
Desocupados	1282	60,79	427	32,60
<b>Total</b>	<b>2109</b>	<b>100,00</b>	<b>1310</b>	<b>100,00</b>

Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1992 e 2002

Os principais imigrantes do Núcleo Central com origem no Centro na década de 80, exceto os desocupados, são os dirigentes e os profissionais de cargos médios, representando, juntos, 34,26%. Os outros grupos, em relação aos anteriores, possuem pequena participação, característica esta que se acentua na década seguinte. Neste período, o que se percebe é uma queda na intensidade dos fluxos de saída, principalmente entre os dirigentes, cargos médios e trabalhadores manuais, queda que não é tão expressiva entre os desocupados, e um aumento do número de trabalhadores não manuais. Essa nova dinâmica indicou a

retração da participação da população ocupada e o aumento da população desocupada, passando de 54,09% para 61,71%.

Entre os indivíduos que saem do Centro, a Área Pericentral mantém o mesmo percentual durante as duas décadas. No entanto, a queda do fluxo de saída com destino à Área Pericentral é bem mais expressiva do que na época em que o destino era o Núcleo Central, chegando a quase 40%. Altera-se, assim, a participação da população ocupada e desocupada no fluxo de saída. Enquanto a participação da população desocupada é reduzida, a da população ocupada é elevada, principalmente entre os dirigentes e os trabalhadores não manuais, pois suas participações crescem, aproximadamente, 15% cada; oposto ao que ocorreu no Núcleo Central em que há uma retração dos deslocamentos dos desocupados para tais regiões. Os demais grupos de população ocupada têm sua participação equilibrada.

### *3.1.3 Dinâmica Residencial do Centro de Belo Horizonte*

O Núcleo Central, a Área Pericentral e as regiões fora da RMBH são as principais áreas com relação de mobilidade residencial com o Centro. Cada uma dessas áreas apresenta características distintas, seja de intensidade ou sentido de migração, seja na composição dos grupos sociais nos fluxos de mobilidade residencial. As demais áreas, além de apresentarem um baixo fluxo de indivíduos, estão em processo de perda de representatividade.

Entre essas principais áreas, observa-se que o Núcleo Central e a Área Pericentral representavam a maioria dos fluxos de imigrantes no Centro durante os anos 80, sendo superadas na década 90 pelas áreas fora da RMBH. Essa superação é dada tanto pelo aumento do fluxo oriundo de fora da RMBH, como da redução do fluxo cuja origem são o Núcleo

central e a Área Pericentral. Mesmo assim, o Núcleo Central e a Área Pericentral mantiveram boa representatividade neste sentido de fluxo. A participação de indivíduos oriundos de fora da RMBH é caracterizada, principalmente, pela presença de uma população desocupada, formada por um volume expressivo de estudantes. Isso indica que o grande percentual de idosos habitando o Centro é oriundo do próprio Núcleo Central e da Área Pericentral, ou é consequência do envelhecimento da própria população residente. Outro dado interessante é que o grupo dos dirigentes tem sua participação elevada entre os imigrantes oriundos dessas áreas, enquanto há uma redução dos demais grupos ocupados, principalmente dos profissionais de cargos médios.

Quanto à emigração do Centro, somente o Núcleo Central e a Área Pericentral possuem representatividade nos fluxos de indivíduos tanto em 1992 quanto em 2002, ou seja, somente as áreas próximas. Em 2002, há a redução do volume total de indivíduos saindo do Centro e a consolidação do Núcleo Central como o principal receptor de população cuja origem é o Centro, seguido a distância pela Área Pericentral. Os fluxos com destino ao Núcleo Central são caracterizados, principalmente, pelo crescimento da participação dos desocupados de idade avançada, que têm mantido seu fluxo de indivíduos e a retração dos demais grupos ocupados, perdendo, os últimos, bastante em população migrante. A Área Pericentral, com relação à recepção dos fluxos vindos do Centro, caracteriza-se pelo aumento expressivo do fluxo e, conseqüentemente, da participação dos grupos dos dirigentes e trabalhadores não manuais e perda dos cargos médios, trabalhadores manuais e, principalmente, desocupados.

Essas informações permitem observar que, apesar de o Centro ter perdido população e ser considerado em processo de descaracterização e perda de qualidade ambiental, este ainda apresenta relação de mobilidade residencial intensa com outras áreas da RMBH, principalmente entre o Núcleo Central e a Área Pericentral, configurando uma

semelhança sócio-econômica e cultural entre as áreas, além da participação dos intercâmbios com áreas fora da RMBH, exclusivamente de fluxo de entrada. O saldo negativo dessas migrações nos períodos analisados cujo foco é o Centro, indica uma tendência ao esvaziamento com a caracterização de uma população com características sociais médio-baixas, principalmente, dos grupos dirigentes e dos trabalhadores manuais, pelo crescimento dos trabalhadores não manuais e a manutenção dos profissionais de cargos médios.

As constatações levantam uma série de questões quanto ao futuro do Centro, pois a população que o considera como local permanente de moradia está se mudando ou envelhecendo. As classes altas estão deixando o Centro, mas as classes baixas continuam com acesso restrito à residência no Centro, bem como os indivíduos de regiões mais afastadas dentro da RMBH, seja pela insuficiência econômica, sejam pelas diferenças culturais ou sociais. Portanto, é importante saber se o processo de esvaziamento residencial e populacional do Centro continuará. Quais são as principais qualidades do Centro que mantêm a vitalidade da região e quais os problemas que incentivam os deslocamentos residenciais? Por que famílias nucleares não residem no centro? Será que há como estimular os filhos dos antigos moradores, ao saírem de casa, manterem o Centro como local de moradia?

### 3.2 Centro: Resistência à homogeneização

O conhecimento e compreensão da dinâmica residencial do Centro durante as décadas de 80 e 90 não seria suficiente para responder a essas e a outras questões. É necessário, na discussão sobre os motivos das escolhas residenciais, aprofundar o conhecimento sobre os seus moradores, principalmente buscando identificar suas percepções

em relação ao espaço do Centro. Compreender como estes indivíduos percebem tais espaços torna-se importante na qualificação do lugar e na proposição de mecanismos que promovam o processo de re-ocupação residencial.

Para obter essas informações, foi desenvolvido um questionário e aplicado aos moradores (ver ANEXO C), composto de questões relativas à situação socioeconômica dos chefes de domicílios, à situação residencial e à percepção desses indivíduos perante a qualidade espacial do Centro, bem como sobre a possibilidade da implantação de habitações de interesse social na área. Assim, com a análise das respostas dos habitantes, torna-se possível refletir sobre o equilíbrio da atividade em questão (residencial), bem como quebrar os preconceitos existentes sobre a prosperidade do Centro. As informações poderão abrir a discussão sobre os interesses, olhares e posturas por parte dos atores, sejam estes públicos ou privados, quanto ao enfoque dado ao Centro. Também possibilitará que, na última parte deste trabalho, sejam analisadas estratégias de intervenções no sistema de transporte que contemplem os desejos de seus habitantes e promovam sua re-ocupação, interrompendo o processo de esvaziamento populacional.

### *3.2.1 Centro da diversidade*

Corroborando os dados obtidos em análises das Pesquisas Origem e Destino, observou-se, com o tratamento dos dados da Pesquisa de Campo realizada pelo autor, que o Centro caracteriza-se pela diversidade com tendência de uma população com características sociais média-baixa, identificada, principalmente, pelo crescimento do acesso do grupo dos trabalhadores não manuais e manutenção dos cargos médios. Também se identificou a

redução dos grupos sociais de alto nível, ou seja, dirigentes e parte dos desocupados (renda entre 5 e 20 SM e acima de 20 SM). Apesar disso, estes ainda possuem maior acesso ao Centro em relação aos grupos populares (trabalhadores manuais), incrementados pela participação de parte dos desocupados<sup>17</sup>.

Quanto à área de origem dos moradores do Centro, a Pesquisa de Campo também observou, que o Núcleo Central, a Área Pericentral e fora da RMBH são as principais responsáveis pelos fluxos de indivíduos entrando no Centro. Os fluxos são compostos predominantemente por indivíduos desocupados, havendo algumas diferenças entre as áreas. Enquanto entre os indivíduos vindos do Núcleo Central e da Área Pericentral, a principal situação de desocupação é a aposentadoria, destacando-se bastante das demais situações, fora da RMBH há um equilíbrio entre o fluxo dos aposentados e estudantes, ambos com 47,30%. O restante do fluxo originário dessas três áreas é formado por dirigentes, profissionais que ocupam cargos e trabalhadores não manuais. Todos os fluxos apresentam elevada participação entre os dirigentes e profissionais em cargos médios. Identifica-se também participação de trabalhadores não manuais, principalmente, vindos da Área Pericentral, demonstrando, apesar da baixa participação na população residente, um acesso ao Centro desses grupos. Não há, entre as principais áreas de imigração, participação de trabalhadores manuais.

Essas constatações explicitam que, mesmo com a degradação ambiental e o esvaziamento populacional, o Centro ainda se apresenta bastante diversificado, apesar de o

---

<sup>17</sup> Como foi observada na análise das Pesquisas de Origem e Destino, entre os desocupados é expressiva a participação de indivíduos pertencentes ao grupo de baixa renda, até 5 SM. Isso poderia indicar que, quando os indivíduos encontravam-se em situação de ocupação, exerciam atividades pertencentes aos grupos sociais de trabalhadores não manuais e manuais. Contudo, esse dado também poderia representar uma queda da renda quando da aposentadoria. Essa considerável presença de aposentados de baixa renda demonstra uma busca dos indivíduos de grupos socioeconômicos mais baixos por determinadas qualidades no Centro, buscando otimizar sua remuneração através da localização privilegiada. Já o resultado encontrado entre os estudantes é bem característico destes indivíduos, pois, esses normalmente apresentam duas formas de renda: a primeira caracterizada pela ausência de renda, ou seja, há o auxílio da família custeando os investimentos em estudo e a subsistência (os estudantes não têm a necessidade de possuir renda, uma vez que, os parentes responsabilizam-se por isso), a segunda é dada por uma renda baixa que, neste caso, identifica-se com a necessidade do indivíduo em incrementar sua renda para custear parte dos estudos ou elevar o nível de vida. Assim, os estudantes desenvolvem atividades *part-time*, bem como estágios para a complementação dos estudos. Portanto, no caso dos estudantes não se poderia considerar uma relação entre a renda e o nível social.

acesso aos grupos populares ainda ser restrito e haver homogeneidade quanto às origens de seus moradores (Núcleo Central, Área Pericentral e fora da RMBH).

### 3.2.2 *A Favor da homogeneidade*

A diversidade populacional, ao mesmo tempo em que demonstra uma democratização do espaço, promove diversos conflitos, o que pode interferir na adaptação e apropriação dos indivíduos no local de residência. No caso do Centro, conflitos são bem visíveis, pois sua importância no contexto municipal e metropolitano torna-o objeto de interesse entre órgãos públicos e privados, suscitando campanhas contra essa situação<sup>18</sup>. Promove-se uma série de debates sobre a perda de qualidade do espaço e a necessidade urgente de se intervir.

O discurso desenvolvido pela mídia e pelo poder público caminha na direção de mobilizar a população para a cobrança de investimentos, exaltando seu valor histórico. Como consequência desses debates sobre o Centro estão sendo executadas diversas intervenções,

---

<sup>18</sup> Várias reportagens dos arquivos do Jornal Estado de Minas, um dos jornais de maior expressão no Estado de Minas Gerais, principalmente em Belo Horizonte, foram levantadas a partir do ano 2000, objetivando identificar o discurso presente na mídia sobre a situação do Centro de Belo Horizonte. Desde aquele ano, há uma tendência de desqualificar a imagem do Centro e prever mudanças radicais para a sua melhoria, como ocorreu na reportagem do Caderno Gerais/ Urbanismo de 6 de agosto de 2000, cujo título é “A BH de 2020”. Nessa reportagem aparecem vários depoimentos, entre eles um sobre a Área Central, no qual aparece uma frase bem emblemática sobre a postura vigente: “A imagem do Hipercentro tornou-se causa e efeito da falta de vontade do mercado em investir na região”. Duas outras reportagens, que também elucidam bem a situação, sempre presente no Caderno Gerais/ Urbanismo, são datadas de 10 de setembro de 2000 e 18 de junho de 2001, intituladas “Corpo da Cidade” e “Hipercentro avança e sufoca a tranquilidade dos bairros”, respectivamente. Assuntos mais específicos são tratados com menos profundidade e relatados diariamente no Caderno Gerais, como a falta de segurança, camelôs ilegais, trânsito e poluição. A falta de segurança, sendo o Centro visto como local de refúgio e ação de bandidos, necessitando intervenção direta por parte do poder público, é apresentada, por exemplo, na edição de 5 de março de 2005, destacada sob o título “Desafio de morar no Centro”. A questão dos camelôs, que ocupam irregularmente as vias, foi retratada na reportagem de 4 de abril de 2001, “Camelôs dominam Centro de BH”. O trânsito é um tema bastante presente, aparecendo em reportagem de 3 de julho de 2001, cujo título é “Pressão muda sistema de faixas exclusivas”. Recentemente, apresentam-se os resultados obtidos dos projetos executados do programa Centro Vivo, como apresentados nos dias 24 de junho e 9 de agosto de 2005, intituladas “Olho Vivo reduz crimes no Centro” e “Pedestre ganha mais segurança” respectivamente.

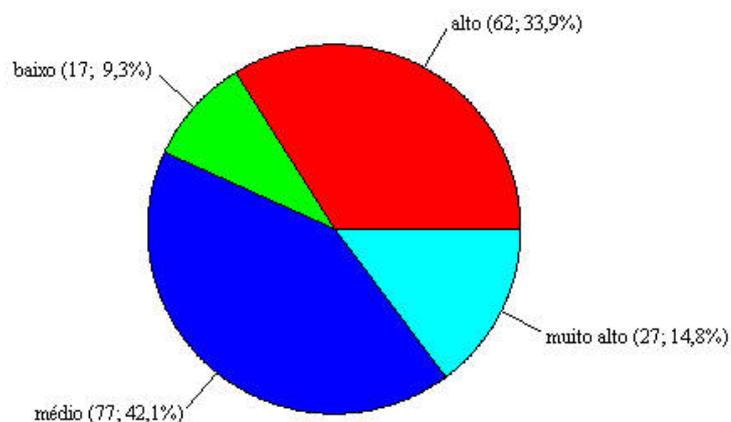
como o Programa Centro Vivo (apresentado na primeira etapa deste trabalho), bem como a “Linha Verde”<sup>19</sup>, apesar de este último ter como objetivo principal facilitar o acesso ao Aeroporto de Confins. Ambos os projetos visam melhorar a segurança, ambientação e a acessibilidade ao Centro e deste às outras regiões da cidade.

Há, portanto, ao considerarmos essa abordagem colocada na mídia, uma urgência de “revitalização”. Caso contrário, o resultado dessa situação poderia ser somente o abandono, ou seja, o total esvaziamento residencial. Seria praticamente impossível a adaptação e apropriação dos espaços do Centro. Assim, com o objetivo de se discutir sobre essa realidade que impede adaptação e apropriação do Centro pelos moradores, questionamos os moradores sobre o nível de satisfação que possuem em relação ao espaço urbano do Centro (ver GRAF. 2).

Observou-se, contrariando o senso comum, que há um equilíbrio entre os indivíduos que se sentem satisfeitos com o Centro, indicados pela avaliação alta e muito alta, e aqueles que estão parcialmente satisfeitos ou completamente insatisfeitos, indicados pelas avaliações média e baixa. O resultado surpreendentemente ocorre porque, quando se obtém uma citação expressiva das alternativas positivas (alta ou muito alta), criam-se interpretações bastante contraditórias ao se considerar o discurso totalizante presente na mídia e no poder público, o que intriga a análise.

---

<sup>19</sup> Linha Verde é a denominação de um projeto de corredor de acesso rápido ligando Belo Horizonte ao Aeroporto Internacional Tancredo Neves em Confins. Para a conformação desse corredor são propostas pelo Governo do Estado de Minas Gerais, através da SETOP (Secretaria de Transportes e Obras Públicas), três frentes de intervenções: i) duplicação e restauração da rodovia MG-10; ii) construção de viadutos e trincheiras na Avenida Cristiano Machado; iii) cobertura de parte do Ribeirão Arrudas no Centro de Belo Horizonte. A cobertura do Ribeirão Arrudas ocupa um trecho de 1,5 km de extensão, entre a Alameda Ezequiel Dias e a Rua Rio de Janeiro no Centro, acarretando um impacto simbólico gerado pela cobertura do curso d’água e, segundo o Grupo Gerencial do Plano Diretor de Drenagem da Prefeitura de BH (BIZZOTTO e LARA, 2005), aumentando o risco de inundações no montante da intervenção.



**GRÁFICO 2: Centro de Belo Horizonte**  
**Nível de satisfação dos entrevistados**

Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo próprio autor

Enquanto duras críticas foram e são feitas ao Centro, principalmente quanto à imagem e à falta de segurança, justificando uma série de intervenções que impactam toda a dinâmica da cidade, os entrevistados explicitam um outro Centro, que se destaca por qualidades em relação ao contexto municipal. Isso suscita várias questões sobre os diversos interesses relativos ao Centro. Será que as intervenções realizadas visam à melhoria da qualidade de vida de seus habitantes e usuários? A quem interessa essa desvalorização da imagem do bairro? Quais são os atores e métodos utilizados nos processos presentes?

Percebe-se, como foi colocado no subitem 1.1.2 (Transporte e Mobilidade Residencial), quando se discute sobre as estratégias do Mercado Imobiliário, que, para o capital obter lucro, os detentores do solo urbano e dos capitais construtores, produtores de moradia, se unem para alterar o uso do solo, criando um processo de valorização e diferenciação da mercadoria habitação, através da ação focada em determinadas áreas. Tal foco também gera um efeito contrário na área de origem, ou seja, desvalorizam-se as áreas antigas que perdem a atratividade, enaltecendo a importância das novas intervenções que, por sua vez, importância depende do tipo de família, principalmente da renda e de sua condição

de ocupação no imóvel. Assim, os interesses articulam-se, dada a estrutura espacial, realizando projeções sobre o futuro do ambiente construído (ABRAMO; FARIA, 1998).

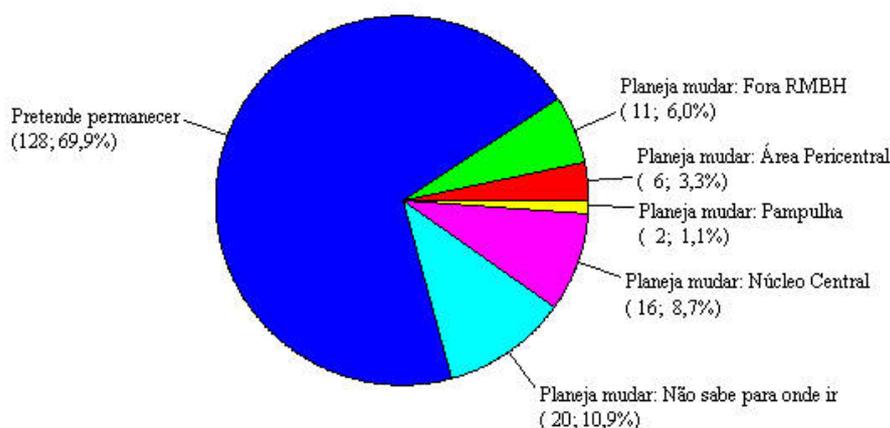
Essa ação pode ser sentida no Centro por meio de dois efeitos paradoxais. Há um claro deslocamento dos interesses do capital imobiliário para outras áreas residenciais mais valorizadas da cidade, como a expansão eixo-sul, caracterizada pela expectativa de saída do bairro (30%), principalmente em direção ao Núcleo Central, além do desejo de saída do município (ver GRAF. 3). Assim, a população de renda média e alta, caracterizada pelos grupos dirigentes, profissionais que ocupam cargos médios e por parcela dos desocupados (ver TAB 15) buscam novas áreas para consumo de habitação, ocorrendo, paralelamente, o efeito de desvalorização da área de origem. Porém, paradoxalmente, essa desvalorização não acarreta uma substituição do perfil dos moradores, pois, também, aparentemente, promove-se o desejo de mudança dos grupos de baixa renda, especialmente dos desocupados<sup>20</sup>. Conseqüentemente, geram-se vazios residenciais, o que se percebe na redução populacional expressiva durante as décadas.

Já que há o esvaziamento do Centro, estimulado pelo deslocamento do capital imobiliário, então, por que não se incentiva a entrada de outros grupos sociais para a ocupação desse espaço ocioso? Quais são os interesses existentes em uma política de desvalorização da imagem e a cobrança por intervenções contínuas? Pode-se considerar a existência de uma estratégia que, baseada na desqualificação, reclama por melhorias que possibilitem uma reorientação do consumo para a área do Centro? A mídia, através da desqualificação da imagem do Centro, estimula a saída de parcela dos seus moradores, mas sabendo que a população remanescente – instruída e com participação nas decisões públicas – possui forte ligação com o bairro, orienta a reivindicação de intervenções que valorizarão a vizinhança, permitindo ao

---

<sup>20</sup> Foi levantada a faixa de renda dos desocupados que possuem a expectativa de se mudarem do Centro e identificou-se a seguinte situação: 55,60% possuem renda inferior a 5 salários mínimos, sendo 60% estudantes; 27,78% possuem renda entre 5 e 20 e salários, correspondendo a aposentados e pensionistas; o restante são estudantes sem renda e pessoas que não forneceram a renda.

capital imobiliário transferir a responsabilidade de adequar o espaço urbano ao Poder Público. Como coloca Lefebvre (1969: 76), a empresa “privada” deixa sob a responsabilidade do Estado aquilo que ela considera demasiadamente oneroso. Assim, através de uma série de intervenções, o capital evita gastos estruturais, podendo agir diretamente sobre a habitação, maximizando seus lucros.



**GRÁFICO 3: Centro de Belo Horizonte  
Planejamento de mudança residencial**

Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo próprio autor

**TABELA 15: Centro de Belo Horizonte  
Destino dos entrevistados de cada grupo social que planejam mudar-se**

Ocupação	Possível Destino					
	Núcleo Central		Área Pericentral		Fora RMBH	
	NA	%	NA	%	NA	%
Dirigentes	5	27,78	4	66,67	2	16,67
Cargos Médios	2	11,11	0	0,00	2	16,67
Trabalhadores não manuais	2	11,11	0	0,00	1	8,33
Trabalhadores manuais	2	11,11	0	0,00	1	8,33
Desocupados	6	33,33	1	16,67	5	41,67
Não forneceu	1	5,56	1	16,67	1	8,33
<b>Total</b>	<b>18</b>	<b>100,00</b>	<b>6</b>	<b>100,00</b>	<b>12</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Pesquisa realizada pelo próprio autor

Porém, percebe-se que as metas do capital imobiliário para o Centro ainda não foram completamente atingidas, pois, mesmo após algumas intervenções, cujo objetivo era “revitalizar” o Centro, atendendo aos supostos interesses dos seus usuários, explicitados pela mídia, ainda há um considerável desejo de se abandonar a área. Isso indicaria que os

interesses do capital imobiliário poderiam ser a continuidade do processo de esvaziamento, o que mantém o discurso negativo sobre a sua imagem e permite cobrar por mais melhorias.

### 3.2.3 *A favor da diversidade*

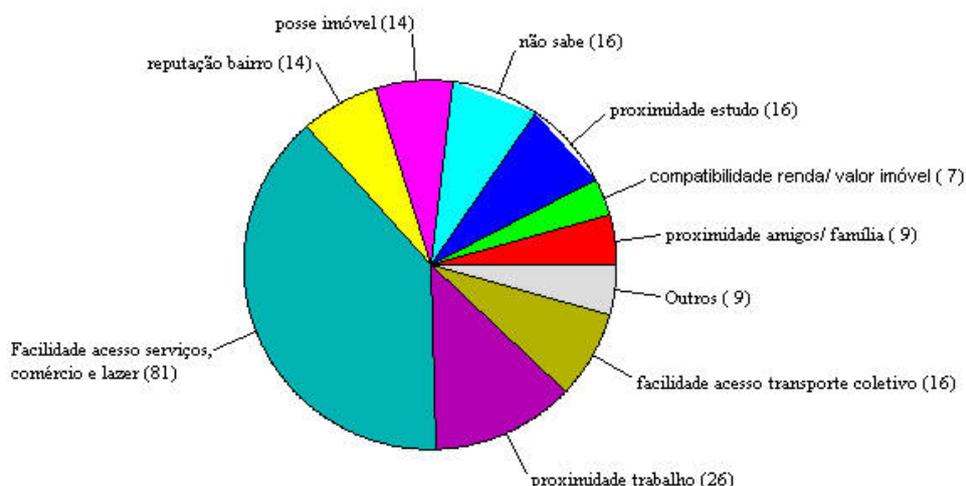
Visto a possível existência de um discurso homogeneizante nas ações e, principalmente, nas cobranças por investimentos, torna-se necessário refletir sobre as necessidades daqueles que são diretamente afetados por políticas dessa natureza, e que enxergam o Centro de maneira diferente: os moradores. A adaptação e a apropriação dependem do atendimento de suas demandas, havendo a necessidade da caracterização de ambientes de grande flexibilidade, pois, devido à grande diversidade sócio-econômica e cultural dos moradores, cada grupo busca qualidades diferentes para atender às suas demandas. Demandas que estariam presentes no atendimento aos motivos que levaram essas pessoas a escolherem o Centro como o local de moradia (ver GRAF. 4<sup>21</sup>).

A grande maioria dos entrevistados citou a facilidade de acesso a serviços, comércio e lazer como o principal motivo para escolha do Centro como local de residência. O segundo motivo mais citado foi proximidade do trabalho. A seguir, houve praticamente um empate entre as opções proximidade de estudo, facilidade de acesso ao transporte coletivo, posse de imóvel e reputação do bairro, seguidos por proximidade de família/ amigos e compatibilidade renda. O resultado demonstra a grande diversidade de atividades que acontecem no Centro, bem como a organização radiocêntrica da cidade, cujo centro é o

---

<sup>21</sup> Nas respostas dadas pelos entrevistados relativas ao motivo que os levaram a escolher o Centro como local de moradia (GRAF. 4 e TAB. 16), vantagens e desvantagens de habitar o Centro (GRAF. 2.5, 2.6 e TAB. 18), além das intervenções positivas e negativas (TAB 17 e 19), permitiu-se a citação de mais de um item, o que acarretou número superior de respostas ao total de entrevistados.

próprio Centro, o que permite que indivíduos com diferentes anseios e capital cultural<sup>22</sup> encontrem nesse espaço condições de reproduzir suas relações socioeconômicas.



**GRÁFICO 4: Centro de Belo Horizonte**  
**Motivos da escolha como local de moradia**

Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo próprio autor

Porém, cada grupo social busca características específicas que poderiam otimizar sua adaptação ao local de moradia. Dessa forma, torna-se importante identificar as diferenças nas respostas sobre o motivo de escolha residencial dada a composição social, pois permitem verificar as necessidades de cada um dos grupos. Assim, ao se avaliarem os motivos de escolha do local de residência de indivíduos pertencentes a cada grupo social, é possível discutir sobre as necessidades e a procura de qualidades espaciais para cada um dos grupos sociais (TAB. 16).

Observa-se que, entre os todos os grupos, houve a predominância da resposta facilidade de acesso a serviços, comércio e lazer. Porém, as diferenciações surgem quando se passam a analisar os demais motivos. Os dirigentes e os profissionais, ocupando cargos médios, entendem que o Centro oferece a oportunidade de habitação próxima ao local de

<sup>22</sup> Para Pettit (1999) Capital cultural representa um comprometimento às ideologias dominantes e isso é um indicador de status, sendo, no caso deste estudo, medido como interesse de participação em artes na escola secundária.

trabalho, adquirindo maior relevância para o grupo dos cargos médios. A busca de proximidade do trabalho demonstraria a oferta de empregos para esses grupos, ou seja, empregos especializados que necessitam de mão-de-obra qualificada.

TABELA 16: Centro de Belo Horizonte  
Motivos da imigração intra-urbana dos entrevistados por grupo social

Motivos	Grupos sociais									
	Dirigentes		Cargos médios		Não manuais		Manuais		Desocupados	
	NA	%	NA	%	NA	%	NA	%	NA	%
Facilidade acesso serviços etc.	17	45,95	13	39,39	8	57,14	0	0,00	41	46,07
Proximidade trabalho	6	16,22	8	24,24	1	7,14	2	50,00	6	6,74
Proximidade estudo	3	8,11	4	12,12	0	0,00	0	0,00	9	10,11
Proximidade família/ amigos	2	5,41	1	3,03	0	0,00	1	25,00	5	5,62
Facilidade acesso transporte coletivo	6	16,22	2	6,06	0	0,00	0	0,00	7	7,87
Reputação bairro	5	13,51	2	6,06	1	7,14	0	0,00	6	6,74
Posse imóvel	2	5,41	4	12,12	1	7,14	0	0,00	6	6,74
Compatibilidade renda/ valor imóvel	1	2,70	1	3,03	0	0,00	1	25,00	4	4,49
<b>Total de questionários (grupos)</b>	<b>37</b>	<b>100,00</b>	<b>33</b>	<b>100,00</b>	<b>14</b>	<b>100,00</b>	<b>4</b>	<b>100,00</b>	<b>89</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo próprio autor

Além da facilidade de acesso a serviços e da proximidade do trabalho, para os dirigentes, a presença de uma extensa rede de transporte coletivo é bem valorizada, enquanto para os profissionais que ocupam cargos médios é a proximidade do local de estudo que se destaca. Podem-se analisar essas diferenças discutindo o fato de que, considerando a faixa de renda, os gastos com transporte contêm maior impacto entre os domicílios cujo chefe ocupa um cargo médio, que entre domicílios chefiados por dirigentes<sup>23</sup>. Devido à necessidade de economizar gastos com transporte, os grupos médios procuram otimizar ao máximo a localização através de uma residência próxima ao trabalho e às instituições de ensino, enquanto os grupos de nível social alto, possuem maior disponibilidade de renda para utilizar o transporte público.

Entre os desocupados, os demais motivos citados possuem baixa representatividade em relação ao motivo facilidade de acesso a comércio, serviços e lazer, reforçando o estilo de vida desses indivíduos, principalmente os que, por conta da idade,

<sup>23</sup> Segundo ITRANS (2003) em pesquisa sobre as Regiões Metropolitanas, os gastos com transporte público possuem maior impacto à medida que a renda familiar reduz. Famílias com renda superior a 20 salários mínimos o peso do transporte público sob o orçamento familiar varia entre 1,40% e 2,90%, enquanto, para as faixas entre 5 e 20 salários mínimos o peso varia entre 4,50% e 7,50%, e 7,30% e 7,90% para rendas inferiores a 5 salários mínimos.

possuem mobilidade reduzida, tendo a necessidade de acessar várias atividades percorrendo curtas distâncias. Algumas citações são relevantes, dada a pluralidade ao citado grupo, como a proximidade de familiares e amigos, prestando suporte aos indivíduos idosos, transporte coletivo e proximidade de estudo, devido ao grande número de estudantes na área. Os grupos dos trabalhadores possuem baixa representatividade na população do Centro, fato já percebido, principalmente os trabalhadores manuais. Entre os trabalhadores não manuais, o motivo mais relevante é a facilidade de acesso aos serviços, estando presente em 57,14% dos questionários.

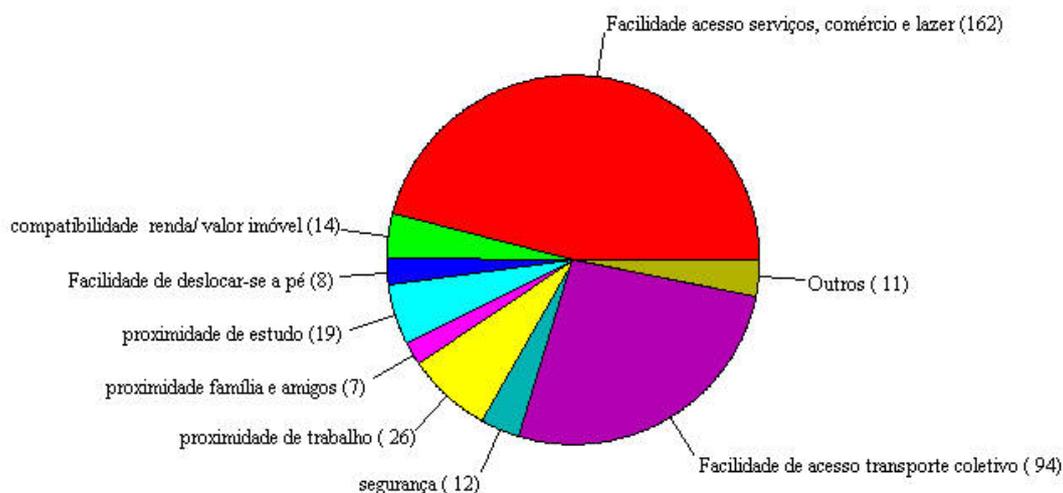
Percebe-se que as pessoas estão em busca da centralidade constituída na área, em âmbito municipal e metropolitano. A concentração de atividades no Centro e a presença de uma extensa rede de transporte público, seja ônibus, táxis ou metrô, ligando-o a todas as regiões da cidade, indicam essa característica. As outras justificativas dizem respeito, principalmente, às questões particulares, como proximidade de familiares e amigos, mudança de estado civil, posse do imóvel, compatibilidade entre a renda e o valor do imóvel e qualidade da prestação de serviços condominiais.

Mas, o mais interessante está contido na expressividade atingida nas respostas que citam a reputação do bairro. Por que indivíduos, principalmente dirigentes, que “teoricamente” participam do discurso negativo ao Centro, considerariam habitar uma área dita “desqualificada” e julgá-la de boa imagem em relação à área da sua residência anterior? No caso dos indivíduos pertencentes a grupos médios e populares, a resposta poderia estar no fato de que talvez os bairros de onde vieram serem menos valorizados e até mais “degradados” que o próprio Centro. Habitar o Centro significaria uma mobilidade ascendente do ponto de vista socioeconômico e ambiental, enquanto no caso dos dirigentes, claramente, encontrar-se-ia a contradição, a pressão que há entre a avaliação dos espaços públicos feita por “técnicos” e moradores.

Na balança da contradição não há equilíbrio, o peso tende para o discurso da homogeneização. Os moradores entrevistados ao se mudarem para o Centro, aparentemente, conheciam suas características e, baseado nesse conhecimento, escolheram-no como local de moradia, porém ainda existe um alto percentual de moradores que planejam se mudar (cerca de 30%) (ver GRAF. 3 subitem 2.2.2). O desejo de saída poderia indicar a não adaptação e identificação com o local, cujas causas, além da pressão do discurso homogeneizante, há a não concretização das expectativas iniciais dos moradores ao se mudarem para o Centro ou o surgimento de outras insatisfações, desconhecidas a princípio, que influenciarão no julgamento da qualidade do bairro.

Porém, o desejo de sair do Centro não indica seguramente a concretização da mudança de residência. Como levantado por Kan (1999), há uma diferença considerável entre o desejo de mudança e a concretização do ato, pois existem diversos fatores que determinam ou não essa decisão, tais como o custo da mudança e a disponibilidade de outras áreas que atendam às necessidades dos indivíduos. O desejo de mudança indica a insatisfação dos indivíduos com relação ao bairro, ou seja, algumas características incomodam tanto a ponto de suscitar o desejo de mobilidade residencial, o que torna necessário, caso haja o interesse de intervir na área com o objetivo de atender as demandas dos seus habitantes, identificar os reais motivos que tornam o bairro de boa qualidade para uns, e geram insatisfações para outros.

Para descobrir esses motivos, questionou-se os entrevistados sobre as vantagens e desvantagens de habitar no Centro (ver GRAF. 5 e 6). Assim, pode-se identificar se os motivos são consequência do não atendimento aos anseios dos indivíduos, quando da escolha do Centro como local de moradia ou do surgimento de externalidades negativas antes desconhecidas, superando as qualidades anteriormente vistas.



**GRÁFICO 5: Centro de Belo Horizonte**  
**Vantagens**

Fonte: Pesquisa de Campo realizada pelo próprio autor

Observa-se que os principais motivos identificados na escolha do Centro como local de moradia foram novamente citados pelos entrevistados, com destaque para os itens facilidade de acesso a serviços, comércio e lazer e facilidade de acesso ao transporte coletivo. Ambas tiveram um crescimento significativo na avaliação dos entrevistados, quando comparado o motivo de mudança e as vantagens atuais, indicando uma supervalorização das mesmas. Menções à proximidade do trabalho, estudo e família e amigos mantêm-se semelhantes, demonstrando que as aspirações por parte daqueles que citaram esses motivos para mudança confirmaram-se. Outro fator que pouco se alterou foi a compatibilidade entre renda/ valor do imóvel, ou seja, quem mudou para o Centro com o objetivo de adequar seus rendimentos à moradia teve suas expectativas econômicas atendidas.

Aparecem novas qualidades quanto ao espaço em questão. Entre elas, a segurança e a facilidade de deslocar-se a pé. Essas vantagens podem ser conseqüência do recente programa Centro Vivo, com o projeto Olho Vivo ou a reforma de espaços relevantes no Centro, bem como a retirada dos camelôs das calçadas, deslocando-os para os Shoppings Populares, como se observa na TAB. 17. Houve, através de tais intervenções, o aumento e

liberação das áreas de circulação de pedestres e, conseqüentemente, a melhoria da segurança, devido à redução da poluição visual originada pela superlotação de barraquinhas.

TABELA 17: Centro de Belo Horizonte  
Intervenções positivas

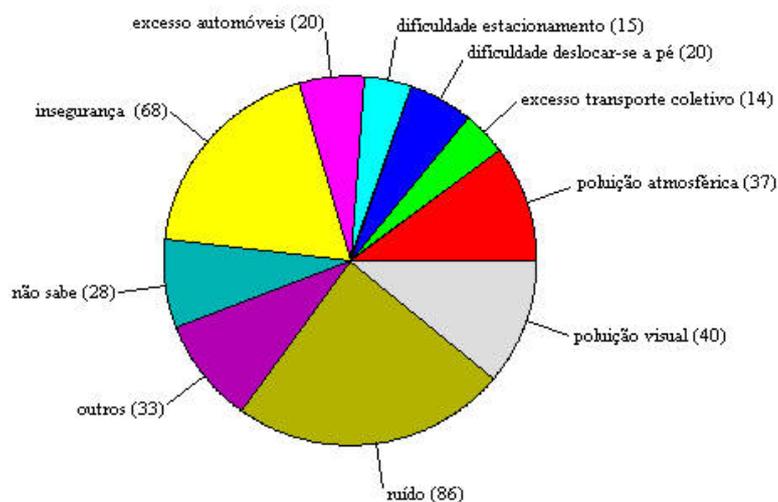
<b>Intervenções</b>	<b>NA</b>
Retirada dos Camelôs (Shopping Popular)	69
Segurança (Olho Vivo)	48
Reforma Conjunto da Rua dos Caetés	14
Reforma Praça da Estação	21
Reforma Praça Sete	37
Reforma de Parque Municipal	2
Outros	12
Não sabe/ respondeu	53
<b>Total</b>	<b>183</b>

Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo próprio autor

Já com relação às desvantagens de habitar o Centro, percebe-se que as características ambientais possuem grande repercussão na avaliação negativa. O ruído foi citado por 46,99% dos entrevistados, enquanto a poluição visual e atmosférica por 21,86% e 20,22% respectivamente (ver Gráfico 2.6). Além das questões ambientais, foram citadas desvantagens ligadas diretamente à baixa qualidade da circulação, seja de pessoas ou de veículos, como o excesso de automóveis e transporte público, especialmente ônibus, e as dificuldades de deslocar-se a pé e de estacionamentos para veículos particulares. Outra desvantagem bastante citada foi a falta de segurança, aparecendo em 37,16% dos questionários. Alguns desses dados apresentam-se contraditórios, quando comparados às respostas obtidas quanto às vantagens, principalmente facilidade de deslocar-se a pé e segurança. No entanto, isso poderia ser explicado pelos recentes resultados de algumas intervenções do Programa Centro Vivo que levaram a sensação de segurança no Centro e melhoraram a qualidade de algumas calçadas, mas esses problemas, segundo seus moradores, ainda estão longe de serem solucionados.

As desvantagens de habitar o Centro possuem uma visibilidade muito grande, atingindo um lugar comum no discurso, pois, como se pode observar na TAB 18, os indivíduos que planejam mudar têm as mesmas opiniões dos outros entrevistados. Exceto pelo

fator insegurança que reduz a participação e se iguala à poluição visual, as outras desvantagens têm pequena variação percentual. Isso indica que, tanto para quem deseja sair, quanto para quem quer permanecer, os problemas são os mesmos. O que os diferencia é, provavelmente, o maior ou menor incômodo dessas negatividades.



**GRÁFICO 6: Centro de Belo Horizonte  
Desvantagens**

Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo próprio autor

Mas será que essa coincidência é conseqüência do interesse da mídia em criar uma imagem dominante do espaço, ou ela explicita realmente a percepção dos usuários? Creio que essa ponderação é relevante, dado o contexto criado. No entanto, mesmo havendo interferência da mídia na imagem negativa do espaço, as respostas apresentam um certo grau de independência. Essa independência é sentida, quando são questionados sobre as intervenções que teriam contribuído para essas constatações negativas, sendo poucos os entrevistados que conseguiram associar determinadas obras à perda de qualidade e/ou desvantagens (ver TAB. 19).

TABELA 18: Centro de Belo Horizonte  
Desvantagens para os entrevistados que planejam mudar-se

<b>Desvantagens</b>	<b>NA</b>	<b>%</b>
Ruído	25	45,45
Poluição visual	11	20,00
Poluição Atmosférica	6	10,91
Insegurança	11	20,00
Excesso de automóveis	7	12,73
Excesso transporte coletivo	5	9,09
Dificuldade deslocar-se a pé	8	14,55
Dificuldade estacionamento	4	7,27
<b>Total</b>	<b>55</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo próprio autor

Houve um grande percentual de indivíduos que não souberam responder sobre as intervenções negativas<sup>24</sup>. Poucos entrevistados citaram alguma intervenção cujo impacto não foi o esperado. Houve o julgamento negativo por 7,10% dos entrevistados em relação à Reforma da Praça Sete e 4,90% de obras de transporte e trânsito. Outra questão levantada foi quanto à segurança, mas nesse item, a resposta veio em relação à ausência de intervenções que resolvessem o problema.

TABELA 19: Centro de Belo Horizonte  
Intervenções Negativas

<b>Intervenções</b>	<b>NA</b>	<b>%</b>
Reforma da Praça Sete	13	7,10
Reforma Praça da Estação	1	0,50
Retirada dos camelôs (Shopping Popular)	3	1,60
Transporte e trânsito	9	4,90
Segurança	11	6,00
Outros	14	7,70
Não sabe	132	72,10
<b>Total</b>	<b>183</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo próprio autor

Ao identificar as opiniões dos moradores, percebe-se que, para a manutenção da diversidade populacional do Centro não se pode aceitar que pressões externas conduzam o debate sobre as perspectivas desse espaço, adequando-o a seus interesses, alheios aos interesses dos seus habitantes. É preciso que se desenvolvam políticas capazes de atender as demandas de seus moradores, otimizando vantagens e minimizando desvantagens, bem como

<sup>24</sup> O grande percentual de moradores que não conseguiram avaliar, seja positivamente ou não, as intervenções que se sucederam no Centro, poderiam revelar três aspectos: i) a não apropriação do espaço público; ii) a falta de envolvimento dos processos decisórios e/ou incentivo à participação popular; iii) a falta de conhecimento técnico sobre a dinâmica da cidade. Caso os moradores fizessem realmente parte e se interessassem pelos rumos da cidade, estes se informariam sobre os pontos positivos e negativos de cada proposta e decidiriam por aquela que melhor lhes parecessem. Na medida em que não há essa participação, seguida de uma instrução, o resultado somente poderia ser um certo alheamento.

criando mecanismos que incentivem uma maior participação por parte dessas pessoas, capacitando-as para o debate sobre o futuro da área, já que elas têm condição de apreender a idéia de totalidade do espaço.

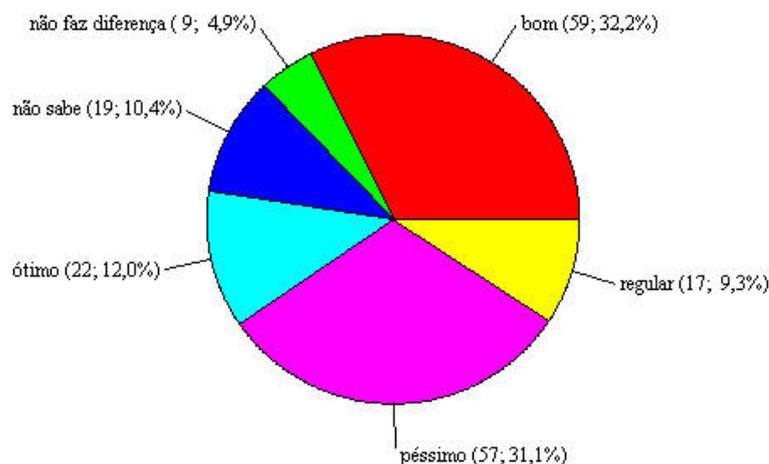
Sente-se, então, a necessidade de se refletir sobre a re-ocupação residencial do Centro, em especial sobre as escolhas que influenciarão na determinação do perfil de seus habitantes<sup>25</sup>. Uma das vertentes dessa discussão sobre novos tipos de ocupação vai no sentido contrário do pensamento de homogeneidade, concentrando-se na reflexão sobre a possibilidade de intervenções visando à inserção de grupos populares ou inferiores, como, por exemplo, através da implantação de Habitação de Interesse Social. Esta subsidiada pelo poder público e considerada aqui como o extremo de proposta, privilegiando uma determinada faixa da população (renda baixa – até 5 SM) para re-ocupar o Centro. Essa questão se mostra delicada e poderia estar em choque com os interesses do capital imobiliário, pois camadas populares da população, que possuíam certa restrição, teriam mais acesso à moradia na área.

Considerou-se, assim, um ponto ótimo de partida, para a discussão sobre o sucesso de um empreendimento com tais características, o conhecimento da percepção dos atuais moradores sobre o assunto, pois a aceitação facilitaria a apropriação dos espaços vazios e a criação de uma identidade única do Centro. A intensificação da diversidade não seria motivo de conflitos e, sim, consciência e exemplo de um espaço democrático. Assim, recolheu-se a opinião dos entrevistados sobre a presença de Habitação de Interesse Social na região (ver GRAF. 7). Questão que, a princípio, devido à diversidade dos atuais moradores e à pressão existente na mídia, trouxe um certo receio por parte do autor e sua equipe de pesquisa quanto às respostas, pois se imaginava uma maior rejeição da proposta, mas,

---

<sup>25</sup> Sobre essa questão, algumas instituições estão desenvolvendo pesquisas, como é o caso da própria Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais (E.A.UFMG) através do projeto denominado “Habitar Belo Horizonte (HBH): ocupando o Centro”. Projeto: Habitar Belo Horizonte (HBH): ocupando o Centro - projeto financiamento pela FINEP, cujos objetivos são pesquisar as alternativas urbanas e arquitetônicas, bem como desenvolvimento de políticas, que permitam a re-ocupação do Centro de Belo Horizonte através da consolidação da atividade residencial.

surpreendentemente, houve um equilíbrio entre as avaliações positivas e negativas. Percebeu-se, também, uma divisão quanto aos possíveis impactos que ocorreriam no ambiente do Centro.



**GRÁFICO 7: Centro de Belo Horizonte  
Habitação de Interesse Social**

Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo próprio autor

A vertente a favor considera que não há local mais adequado para este tipo de empreendimento do que o Centro, pois há nele a presença de uma diversidade de atores, o que contribuiria para a adaptação dos novos moradores à nova realidade. Também ressaltam a grande oferta de serviços que facilitaria o acesso desses indivíduos ao trabalho, estudo, lazer etc. Porém, todos ressaltam a necessidade de prover moradias de qualidade, articuladas com seu entorno, oferecendo um padrão de vida superior ao anterior. A maior preocupação é quanto à transformação desses espaços em “moeda de troca”, havendo uma substituição dos indivíduos selecionados anteriormente, descaracterizando os objetivos das intervenções.

Quanto à outra vertente, contra a habitação de interesse social, percebe-se, durante as entrevistas, que esses compreendem a necessidade de ocupar espaços desabitados, porém divergem quanto ao perfil dos futuros habitantes. Para esse grupo, a presença de grupos sociais pertencentes às camadas mais populares não se adaptaria ao espaço do Centro,

trazendo consigo os problemas sociais de seus locais de origem (possivelmente favelas e periferias), tais como violência e “vagabundagem”. Fazendo parte desse mesmo grupo de entrevistados, há aqueles que consideram ruim essa possibilidade por entender que seja impossível a gestão desses espaços, como acontecem em muitas áreas de interesse social.

Em síntese, percebeu-se que a diversidade populacional do Centro é conseqüência da grande variedade de percepções e apropriações que seus ambientes ainda propiciam, apesar de sua saturação. Ao refletir sobre o Centro, não há espaço para uma visão totalitária das qualidades nem tão pouco dos problemas. É importante compreender a pluralidade presente e, a partir daí, definir políticas que possam promover sua re-ocupação residencial, consolidando a diversidade populacional.

Baseado nesse posicionamento, optou-se pelo desenvolvimento, no próximo capítulo, de uma reflexão que apresentasse as possibilidades e as dificuldades de uma postura de planejamento que estimulasse a continuidade da tendência de caracterização social média e popular da população, facilitando o acesso dessas classes à moradia no Centro e criando um ambiente favorável à sua prosperidade. Essa parcela da população é entendida, conforme será colocado a seguir, como a que mais se beneficiaria da localização e da infra-estrutura privilegiada, propiciando uma mobilidade social ascendente, e que, também, permitiria uma nova organização da circulação viária, adequada sócio-ambientalmente e condizente com a importância e características do Centro. Prioriza-se o transporte coletivo e o não motorizado em detrimento do acesso de veículos motorizados, principalmente o automóvel particular, objetivando a criação de ambientes de qualidade capazes de estimular o encontro e a apropriação.

#### 4 PLANEJAR A CIRCULAÇÃO PARA A APROPRIAÇÃO

Visto que, além da adequação dos espaços às demandas dos moradores, havendo o cuidado necessário na intervenção, é possível promover novas formas de ocupação, como foi identificado nas respostas relativas à inserção de Habitação de Interesse Social. Esta constatação gerou uma série de assertivas capazes de romper com o pré-conceito existente e com os argumentos dos contrários a propostas dessa natureza, ou seja, a favor da homogeneidade. É importante que haja o rompimento dessa “lógica do capital” do pensar sobre o Centro, pois a tendência dessa postura poderia ser a total restrição do acesso residencial aos grupos sociais populares e ou inferiores, uma vez que o discurso vigente age em função exclusivamente do mercado de alto nível. Conseqüentemente o resultado seria a consolidação de uma população exclusivamente elitista, como acontece em vários centros de cidades do mundo<sup>26</sup>.

A re-ocupação do Centro não deve tender para sua elitização, mas estimulá-la a manter sua grande diversidade socioeconômica e cultural. Nessa perspectiva, os investimentos deveriam ser realizados com o objetivo de favorecer o acesso à residência de qualidade a grupos médios e populares, pois, através da localização privilegiada que o Centro oferece, poderiam otimizar suas deficiências de renda, oferecendo-lhes condições de desenvolver a cidadania. Deve ser incorporado ao discurso do acesso à residência o conceito de mobilidade. Não se pode negar aos cidadãos o pleno direito à mobilidade, direito legítimo e fundamental para promover a qualidade de vida individual e social. A mobilidade deve ser exercida de forma sustentável, ou seja, agregar conceitos como o da exclusão social. A maior mobilidade

---

<sup>26</sup> Este é o conceito da “Gentrification”. No caso de Paris, Préteicelle (2003) coloca que esse processo entrou em discussão em torno de 1968, quando movimentos sociais acusaram o processo de “renovação-deportação” pelo qual as políticas urbanas afastavam as classes populares dos bairros centrais para as substituir pelas classes médias ou superiores.

e acessibilidade na cidade ofereceriam maiores oportunidades às pessoas, seja de lazer ou trabalho, o que favoreceria sua inclusão na sociedade e a apropriação do espaço urbano.

Chega-se, então, na questão fundamental em que se estruturou o trabalho – como o Planejamento da Circulação Viária poderia garantir a cidadania, portanto, a apropriação do espaço urbano, principalmente, por parte dos grupos menos favorecidos? Não restringindo o acesso dos cidadãos aos espaços dentro da estrutura urbana, ou seja, possibilitando ao transporte, nas cidades brasileiras, cumprir a sua “função básica”, como o define Consenza *et al* (2003), de prover mobilidade a pessoas e bens, além de acessibilidade a locais e atividades, favorecendo a circulação nas áreas urbanas e entre cidades.

Para isso, deve-se, a princípio, compreender como o transporte e o trânsito influenciam na avaliação dos moradores sobre o Centro de Belo Horizonte. Muitas das percepções levantadas dizem respeito ao resultado de uma série de atividades e não às suas causas, o que ajuda a entorpecer a avaliação dos reais problemas do Centro, reduzindo a importância do transporte e do trânsito. Também será levantado outro empecilho para que se implante uma política abrangente de transporte e que é a concepção dos comerciantes da área sobre o assunto. Após essa análise, serão apresentadas as propostas para o Centro de Belo Horizonte.

#### 4.1 Demandas dos moradores e situação atual do transporte e trânsito

O Centro de Belo Horizonte sofre intensa influência da organização do sistema de transporte e trânsito atual. A alta concentração de veículos, saturando as vias, é incompatível com a apropriação dos espaços públicos e melhoria da qualidade ambiental, o que, de certa

maneira, dificulta ações eficazes de re-apropriação residencial e re-qualificação ambiental. Objetivando a criação de um ambiente que atenda às questões levantadas pelos moradores, buscando possibilitar a implantação e a consolidação de tipos de ocupação coerentes com suas expectativas, optou-se por desenvolver uma análise sobre a influência do transporte e do trânsito na formação da imagem dos moradores em relação ao Centro.

A análise acontece na observação das respostas relativas aos motivos da escolha do Centro como local de habitação e seu respectivo confronto contra as opiniões sobre as vantagens e desvantagens de ali habitar. Esse embate é interessante porque permitirá discutir sobre o atendimento ou não das expectativas iniciais dos moradores e do surgimento de novas questões sobre a qualidade da circulação viária e do espaço em questão, o que repercute no nível de satisfação e no desejo de mudança de residência. Aspectos que, conseqüentemente, influem na adaptação e apropriação dos espaços públicos pelos moradores.

Como foi visto no subitem 2.2.3, muitas são as situações cuja percepção vem por intermédio da identificação das conseqüências de determinado tipo de apropriação do espaço público, sem que para isso haja, necessariamente, o conhecimento da apropriação em si. Identifica-se, tanto como principais vantagens, quanto desvantagens do Centro, a facilidade de acesso aos serviços, comércio e lazer e a falta de qualidade ambiental. Porém não há a noção de que os principais causas dessas percepções identificadas estão diretamente ligadas ao transporte e trânsito.

Entre os motivos de escolha do Centro como local de moradia, destacam-se as opções facilidade de acesso a serviços, comércio e lazer, as proximidades de trabalho e estudo e facilidade de acesso ao transporte coletivo. Exceto esta última, as outras são uma percepção imediata sobre as questões relativas ao transporte e trânsito. Quando se detém na análise dessas opções, percebe-se que, além da questão da concentração da diversidade de atividades presentes na região, elas levantam a questão do acesso. O acesso implica uma rede de

caminhos ligando as atividades – calçadas, travessias, pistas, equipamentos públicos – organizados de maneira que possibilitem os deslocamentos com a maior segurança e qualidade. A diversidade se faz presente graças a uma estrutura de circulação que permite a conexão entre os espaços.

Já a citação sobre o transporte público, explica-se pela organização do transporte e trânsito de Belo Horizonte que ainda centraliza na Área Central e, principalmente, no Centro, os nós do sistema viário. A questão da centralização dos deslocamentos do transporte público no Centro, para os planejadores apresenta-se como um dos grandes problemas da organização e gestão do transporte público, tanto que o atual programa (BHBUS) busca solucionar o problema que, para os moradores apresenta-se como uma de suas principais características.

Esses mesmos fatores, que influenciaram nos motivos das escolhas residenciais, adquiriram maior importância atualmente em relação à época da mudança, pois, quando os moradores são questionados sobre as vantagens de se morar no Centro, todas as opções já citadas reaparecem com maior participação, principalmente a questão do acesso ao transporte coletivo. Confirma-se, portanto, a importância das questões relacionadas à acessibilidade e mobilidade no espaço urbano, ou seja, as vantagens estão fortemente associadas às questões relativas ao transporte e ao trânsito.

Enquanto as principais vantagens estão associadas ao transporte e ao trânsito, grande parte das desvantagens está ligada às questões ambientais. Ruídos, poluições visuais e atmosféricas destacam-se entre os aspectos negativos citados pelos moradores. No entanto, essas desvantagens não representam, em si mesmas, causa e efeito, são conseqüências de uma forma de uso do espaço urbano, que, no caso de áreas centrais, possuem relação direta com a forma de apropriação dos espaços públicos pelo tráfego de veículos. Como levantado em pesquisa realizada pela OECD (1988), o transporte em áreas urbanas é a maior fonte de ruído, gerando uma série de problemas para os seres humanos, entre os quais pode-se citar

incômodo, mudança de comportamento, estresse, problemas de audição e reações fisiológicas. Também se levantou que, em áreas centrais densamente ocupadas, a poluição atmosférica, o tráfego é responsável por 100% das emissões de CO (monóxido de Carbono) e Pb (chumbo), 60 % de NO<sub>x</sub> (Óxidos de Nitrogênio) e hidrocarbonetos, 10% de SO<sub>2</sub> (dióxido de Enxofre) e 50 % do nível de partículas.

Quanto à poluição visual, além daquela resultante do excesso de informação, propaganda, lixo, entre outros, esta também é consequência da grande presença de veículos circulando ou parados nas vias. A ocupação excessiva das vias para o tráfego ou estacionamentos obstrui a visão dos espaços públicos e das edificações, impossibilitando que seus valores históricos e arquitetônicos sejam apreciados e acessados, bem como, no caso empreendimentos comerciais, que seus produtos sejam percebidos. Há também o fato de que a elevada presença de veículos saturando as vias, principalmente de veículos de grande porte, produz vibrações através do atrito dos pneus contra a superfície da via, desgastando a própria via e, também, as edificações lindeiras, que têm suas estruturas abaladas e acabamentos retirados. Além disso, observa-se que a sujeira, tanto das edificações, seja em seu interior ou nas fachadas, quanto dos espaços públicos, por exemplo vias, calçadas e praças, em grande parte vêm das emissões de poluentes e materiais particulados dos veículos.

Além das questões ambientais, foram citadas desvantagens ligadas diretamente à baixa qualidade da circulação, seja de pessoas ou de veículos, como o excesso de automóveis e transporte público, exclusivamente ônibus, e as dificuldades de deslocar-se a pé e de estacionamentos para veículos particulares. Essas informações indicam que o sistema de transporte e trânsito atual, apesar de contribuir com fatores positivos, como a oferta de transporte coletivo e uma rede de caminhos mais ou menos organizada, é bastante precário, ainda que seja melhor do que várias outras regiões da cidade. Os moradores atuais buscaram a centralidade e a facilidade de acesso às atividades e serviços oferecidos no Centro, mas com o

tempo, conhecendo profundamente seus espaços, sentem-se incomodados, já que a saturação das vias impossibilita que determinados espaços adquiram melhor qualidade e sejam mais seguros durante os deslocamentos. A deficiência no deslocamento a pé ainda é incrementada pela baixa qualidade do piso das calçadas e do excesso de cruzamentos, dificultando o acesso às diversas atividades presentes, enquanto a falta de estacionamentos é mais sentida no que diz respeito aos estacionamentos particulares, pois a maioria dos edifícios é antiga, possuindo número de vagas inferior à demanda.

#### 4.2 Residência e comércio: atividades complementares, problemas semelhantes, soluções opostas

Complementando essa análise sobre a percepção dos atores e buscando compreender com mais precisão a qualidade do espaço urbano do Centro, foram também avaliados os “Dados do Comércio da Região Centro-Sul/Hipercentro” (2002). Este trabalho, realizado pela Câmara de Diretores Lojistas de Belo Horizonte (CDL/BH) e pelo Centro Internacional de Tecnologia do Comércio (CIT/ CDL-BH), apresenta resultados de três pesquisas de campo: i) Censo do Comércio de Belo Horizonte; ii) Pesquisa de Análise do Comércio Informal; iii) Pesquisa de Identificação do Aspecto de Segurança nas Áreas Comerciais na Região Centro-Sul.

O Censo do Comércio de Belo Horizonte fornece informações sobre os estabelecimentos comerciais do Hipercentro, abrangendo empresas prestadoras de serviço, não tendo sido pesquisadas instituições financeiras, indústrias e demais estabelecimentos. Os

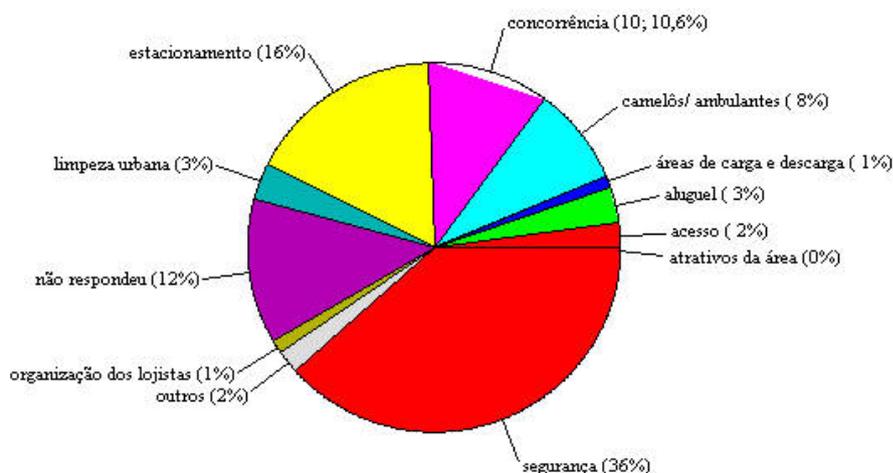
dados trabalhados fornecem o ponto de vista dos empresários sobre o ambiente do Centro e a influência do mesmo para a prosperidade de suas atividades.

Quanto à opinião dos comerciantes, nos dados do Censo do Comércio de Belo Horizonte, foram levantadas as dificuldades em ser comerciante na região do Hipercentro. Essa questão permite verificar se os problemas identificados pelos moradores para a prosperidade do Centro são os mesmos que os dos comerciantes. O GRAF . 8 demonstra que há uma equivalência entre as dificuldades relativas à forma de organização e uso do espaço público, tanto para os comerciantes que buscam a prosperidade da atividade comercial, quanto às desvantagens identificadas pelos moradores.

A questão da segurança, que é bastante citada pelos moradores, é aqui colocada como a maior dificuldade encontrada pelos empresários. A segunda maior dificuldade foi ausência de estacionamentos públicos próximos aos estabelecimentos, seguida pelas dificuldades ligadas, genericamente, aos problemas de trânsito, envolvendo aqui tanto questões relativas a congestionamento, como acidentes, entre outros. As outras dificuldades citadas relativas ao espaço público, já que não se fará a análise sobre a presença dos camelôs e ambulantes<sup>27</sup>, são falta de limpeza urbana, o acesso, que está ligado ao deslocamento do pedestre, e a deficiência nas áreas de carga e descarga. É interessante considerar que, mesmo aparecendo no questionário, a falta de atrativos não foi citada pelos entrevistado como dificuldade. Portanto, todos os entrevistados consideram que o Hipercentro possui algum tipo de qualidade capaz de atrair o consumidor.

---

<sup>27</sup> A dificuldade encontrada coma a presença de camelôs e ambulantes foi sanada por parte do poder público que deslocou para os shoppings populares essa atividade; portanto, não fazem parte desta análise.

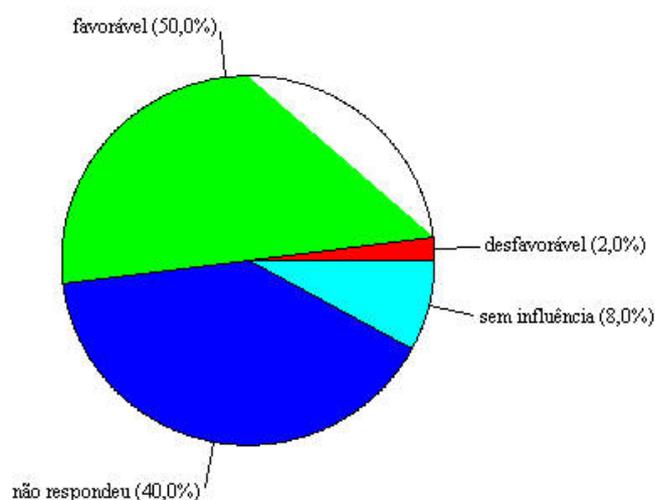


**GRÁFICO 8: Dificuldades do empresário  
no comércio Hipercentro de Belo Horizonte**

Fonte: CDL/ BH (2002)

Apesar de as nomenclaturas diferenciarem as dificuldades originárias do transporte e trânsito, considerando todas as respostas, percebe-se que a participação de cada uma adquiriu grande relevância. Somando-se à falta de estacionamento, os problemas de trânsito, a falta de acessibilidade e as deficiências de áreas de carga e descarga, obtém-se uma participação de 25% dos entrevistados. Isso, a exemplo dos 37,71% dos moradores que citam, diretamente, desvantagens relacionadas ao transporte e ao trânsito<sup>28</sup>, demonstra a preocupação do comerciante, como do morador, quanto à mobilidade dos clientes na área e a precariedade que esta apresenta. Dada essa grande importância das questões de planejamento da circulação viária, foi levantada, exclusivamente na pesquisa, a influência do transporte e do trânsito no comércio, buscando identificar como essa questão influi no fator atratividade (ver GRAF. 9).

<sup>28</sup> Excesso de automóveis (20); excesso de transporte coletivo (15); dificuldade de estacionamento (14) e dificuldade de deslocar-se a pé (20).



**GRÁFICO 9: Influência do transporte e trânsito no comércio do Hipercentro de Belo Horizonte**

Fonte: CDL/ BH (2002)

Nota-se que, apesar da grande participação que os transportes e o trânsito tem entre as dificuldades, este é visto, entre aqueles que souberam responder, como favorável por metade dos lojistas, e desfavorável por apenas 2,00%. Esse resultado, não obstante, indica uma contradição entre a visão de moradores e comerciantes. Existem diferenças significativas entre as concepções sob acessibilidade para os grupos, ou seja, como o transporte e o trânsito influenciam na qualidade do espaço, seja para moradia ou para o comércio.

Os comerciantes possuem uma concepção convencional de transporte e trânsito, de que é necessário haver uma grande circulação de veículos defronte ao comércio, para que esse possa ser visto e atrair clientes, não importando seus efeitos adversos. A exposição tem grande influência nessa visão tradicional, apesar de que, como foi visto no subitem anterior, a excessiva presença de veículos nas vias impede a visibilidade dos espaços. A prioridade é dada, pelos comerciantes, a quem está motorizado, necessitando de área de estacionamento e uma organização do trânsito que permita um acesso tranquilo ao destino final. Esse aspecto, para Gandino (1986), é característico de áreas comerciais, onde é claramente privilegiada a acessibilidade automobilística, havendo uma superestimação por parte dos comerciantes em

relação à quantidade de fregueses que utilizam o carro, sendo que a cota real não supera os 10%. Enquanto é considerada de maneira escassa a acessibilidade de pedestres, o tráfego ocupa a maior parte do espaço público (80% a 90%), deixando ao pedestre, que muitas vezes é o próprio motorista no fim de seu deslocamento, principal usuário, um espaço limitado, mesmo sendo o usuário predominante e mais interessante do ponto de vista comercial e da animação urbana.

Já entre os moradores, a apropriação do espaço público, exclusivamente para permitir acesso dos veículos motorizados, acarreta uma série de problemas, sejam ambientais ou de mobilidade no Centro. A presença de transporte, principalmente público, possui uma grande importância, mas este, a partir do momento em que ajuda a saturar o espaço público, torna-se tão inconveniente quanto os automóveis particulares.

#### 4.3 Propostas para o Centro de Belo Horizonte

Observa-se que a melhoria dos ambientes do Centro com a permissividade de fruição dos meios de transporte motorizados, principalmente o automóvel particular, não seria possível, principalmente do ponto de vista dos moradores. A total permissividade manteria a situação de baixa qualidade ambiental e o processo de esvaziamento existente. Dessa maneira, há a necessidade de restringir o tráfego de veículos motorizados, em especial aqueles que utilizam o Centro como passagem entre outras áreas da cidade<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> Segundo a BHTrans (1996) na sua Síntese dos Estudos e Proposições Projeto PACE – 97, excluindo as viagens com origem e destino dentro da própria Área Central, diariamente cerca de 390.000 viagens (UVP- Unidade de Veículo Padrão) adentram a Área Central, sendo 91% realizadas por autos, 2% por caminhões e 7% por ônibus. No entanto, somente 53,6% se destinam a essa área, enquanto 46,4% a atravessam. Dos que se destinam à Área Central utilizando autos, 35% vão ao Hipercentro.

A melhoria da qualidade ambiental, como foi observado, tem sido uma das responsáveis pela mudança do perfil da população em favor de elitização em áreas centrais. Em países da Europa, a redução do tráfego veicular estimulou a re-ocupação de áreas centrais por uma população de elevado nível socioeconômico, que em busca de uma diferenciação da moradia, definida pelo consumo de história, retornam ao Centro. Porém, na Europa, essa situação é favorecida pelo fato de o transporte público ser de alta qualidade, sendo os veículos particulares utilizados apenas nas atividades de lazer.

No Brasil, a mesma situação não se apresenta daquela maneira. Infelizmente, o transporte público, exceto em algumas cidades como Curitiba, apresenta-se em dificuldades, não atendendo à massa da população pela alta tarifa cobrada, nem às camadas economicamente mais favorecidas, devido à baixa qualidade dos serviços<sup>30</sup>. Aspecto que, apesar de não ser ideal, poderia ser aproveitado para viabilizar uma re-ocupação populacional diversificada. Porque, enquanto as camadas populares, com menor acesso ao automóvel particular<sup>31</sup>, tentam otimizar ao máximo seus gastos com deslocamento com uma localização privilegiada, evitando a necessidade de transbordos ou até mesmo do uso do transporte público, haja vista o processo de favelização<sup>32</sup> e do excessivo uso do transporte não

---

<sup>30</sup> Em levantamento feito por Gomide (2003), constatou-se que 60% dos deslocamentos das pessoas cuja renda familiar é inferior a dois salários mínimos são realizados a pé e 80% dos deslocamentos das pessoas com renda familiar superior a 20 salários mínimos são feitos por meios motorizados, sendo que mais de 60% destes em transporte individual. Estes valores indicariam o baixo uso do transporte público das camadas que representam os extremos da desigualdade econômica brasileira.

<sup>31</sup> No tratamento de dados da Pesquisa Origem e Destino, de 2002, observou-se que apenas 31,54% dos moradores do Centro possuem automóveis, sendo 12,58% de dirigentes, 15,22% profissionais em cargos médios, 7,92% e 8,20% de trabalhadores não manuais e manuais respectivamente. Os 56,07% restantes são de desocupados. Apesar deste levantamento dizer respeito aos moradores do Centro, o qual observa-se baixa taxa de motorização dos seus habitantes, esses valores indicam uma posse do automóvel mais expressiva por parte dos grupos ocupados médios e altos em relação aos grupos dos trabalhadores.

<sup>32</sup> Segundo Abramo (2002), “Na maioria das grandes cidades latino-americanas, o acesso à terra urbana se dá por meio da informalidade fundiária e/ ou urbanística... é a lógica da necessidade, segundo a qual existe uma motivação condicionada pela condição pobreza, isto é, pela incapacidade de... acesso ao mercado”. Essa é uma das razões da consolidação do fenômeno favela, mas com a mudança da mobilidade urbana, Abramo observou, em sua pesquisa realizada em 10 favelas da cidade do Rio de Janeiro que, atualmente, além da incapacidade de acesso à terra urbanizada, outros fatores influenciam na escolha residencial. Os fatores locais mais importantes na decisão residencial das famílias pobres são: i) preferência por acessibilidades; ii) preferência por vizinhança; iii) preferência por estilo de vida. A partir da localização residencial os pobres podem ter acesso diferenciado a núcleos de emprego e renda, a bolsões de serviço e comércio urbano, a transporte coletivo etc.

motorizado<sup>33</sup>. As camadas consideradas “elite”, exceto alguns casos<sup>34</sup>, estão promovendo um processo de segregação social através do distanciamento do centro urbano, a exemplo dos condomínios fechados<sup>35</sup>. Por conseguinte, mesmo melhorando ambientalmente a área do Centro, os interesses por parte dos indivíduos de camadas sociais mais favorecidas seriam restritos, pois a coibição do acesso irrestrito de veículos motorizados evitaria que fossem atraídos os olhares da maioria da população possuidora de automóvel particular. Nessa medida, pode-se interferir na dinâmica imobiliária “segurando” o preço da terra, favorecendo preços imobiliários mais acessíveis, o que possibilitaria o maior acesso dos grupos de baixa renda.

Essa postura deve, além de privilegiar o transporte não motorizado (a pé e bicicleta), considerar a importância do transporte público para a região. Para isso acreditamos que é importante inverter a lógica do planejamento de transporte e trânsito, como é constantemente apresentada pelo poder público. Acreditamos que se deve criar e/ ou proteger

---

<sup>33</sup> Em Leiva *et al* (2005) levantou-se que a redução do número de usuários do transporte público e o desproporcional uso deste entre as camadas de alta e baixa renda da população pode ser percebida no aumento de viagens não motorizadas realizadas no Brasil. O jornal “O Popular” de Goiânia, de 21/09/2003, publicou as estimativas da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC), a qual levantou que, diariamente, mais de 200 mil passageiros deixam de usar o sistema de transporte público da Grande Goiânia por falta de condições financeiras, ou seja, mais de 5,2 milhões usuários/mês. Para essas pessoas, excluídos, a bicicleta foi identificada como a principal alternativa de transporte. Muitos trabalhadores pedalam dezenas de quilômetros por dia para economizar o dinheiro que seria gasto com o transporte coletivo. A grande maioria dos ciclistas segue a caminho do trabalho e, normalmente, exerce sua profissão em atividades braçais, especialmente na construção civil.

<sup>34</sup> Foi observado, na avaliação das respostas dos moradores do Centro, que indivíduos pertencentes a essa camada da população que se encontram em situação de desocupação, principalmente aposentados e pensionistas, normalmente de idade avançada, encontram no Centro uma possibilidade de inserção na sociedade, dadas certas limitações em consequência da idade. Outro caso é respectivo à parte do grupo dos dirigentes que vêem no Centro a proximidade do local de trabalho e de estudo, graças a concentração dessas atividades naquela área.

<sup>35</sup> Segundo Andrade (2002), o processo de surgimento dos condomínios, no Brasil, se intensificou a partir da década de 90, caracterizando-se por sua localização nas periferias das grandes cidades brasileiras, e sua tematização pelas ciências sociais são mudanças na organização das cidades e seus espaços, em que os espaços públicos sofrem uma transformação profunda em decorrência de diversos fatores: i) aumento da violência e criminalidade, e da intolerância social; ii) deslocamento das áreas centrais ou a criação de novas centralidades; iii) demanda por mais privacidade e individualidade e conseqüentemente valorização dos espaços privados em detrimento dos espaços públicos; iv) transformação de áreas residenciais em comerciais e de serviços; v) ocupação dos espaços públicos das áreas centrais da cidade por atividades informais como comércio ambulante e oferta de serviços, ou mesmo como moradia; vi) projetos de renovação urbana em áreas centrais, gerando o processo de “gentrification”; vii) aumento da mobilidade de parcelas das classes médias e altas devido a abertura de novas vias, popularização do automóvel e tecnologias de comunicação. Esses processos espaciais referem-se à idéia de que os espaços mais elitizados das cidades tornaram-se ainda mais segregados. Uma forma de ocupação característica e emblemática da auto-segregação das classes dominantes.

ambientações, em especial com uma nova forma de circulação, priorizando usos diferentes do espaço público. A partir dessas ambientações pensar a organização da circulação, e não oposto.

#### *4.3.1 Hierarquização Viária*

Programas como o PACE consideravam que as sobras da circulação motorizada seriam indicadas para o tratamento especial, Áreas Ambientais (FIG. 10). Depois de analisados os deslocamentos de veículos, as vias que não atrapalhassem o funcionamento do trânsito seriam oferecidas “de forma caridosa” à apropriação. Espaços isolados, sem conexão, fragmentos de um todo complexo, apenas resíduos da circulação. Nessa concepção, os fluxos de veículos são mais importantes que seus espaços e pessoas, ou seja, mais importantes que a própria cidade.

A importância dada à circulação de veículos, principalmente do Centro, torna-se clara, ao observar na Lei de Uso e Ocupação do Solo de Belo Horizonte de 1996, lei na qual se baseou o PACE, uma vez que esta considera todas as vias da Área Central como vias arteriais (FIG. 11). Apesar de o traçado viário da Área Central constituir um dos poucos patrimônios de Belo Horizonte e dentro dela estarem presentes as edificações tombadas, em sua maioria, pelo patrimônio, permite-se uma ocupação intensa dos espaços públicos devido à sua hierarquização viária, conseqüentemente, com parâmetros ambientais mais flexíveis, como é o caso da poluição sonora (QUADRO 2), o que contribui para a degradação da região.

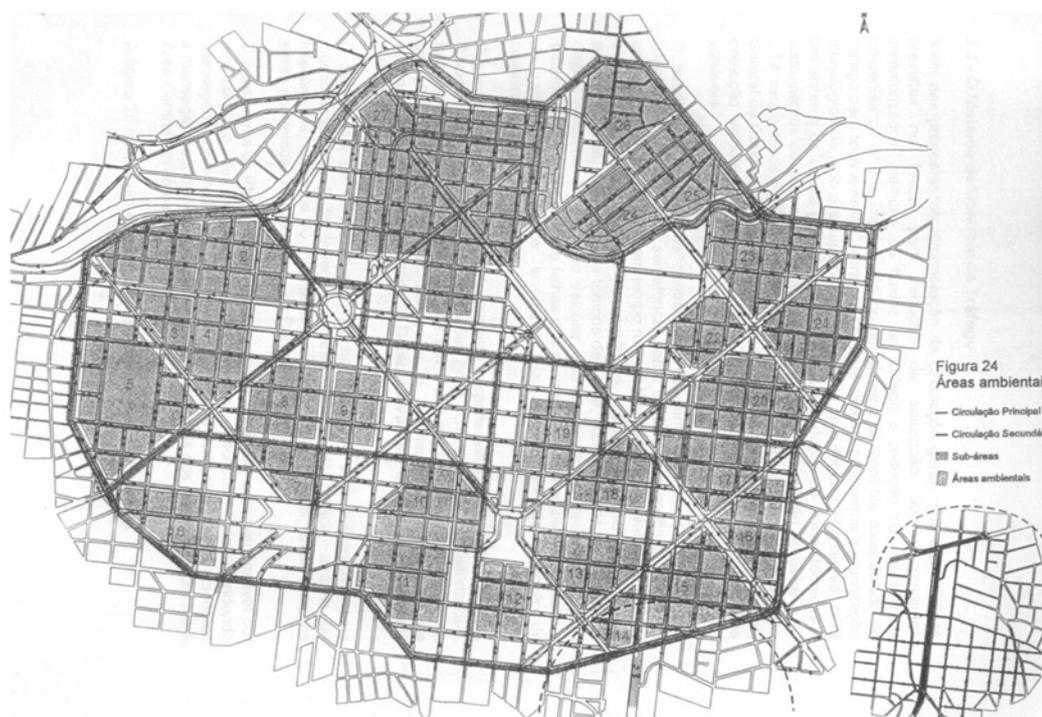


FIGURA 10: Proposta Áreas Ambientais do PACE  
Fonte: BHTRANS, 1999: 43

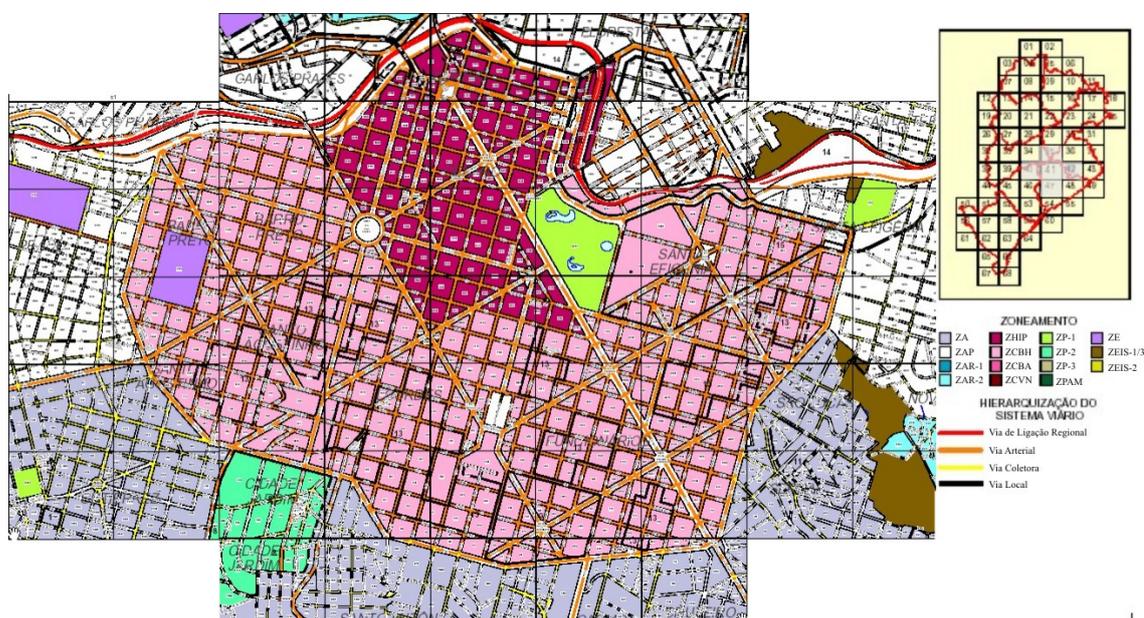


FIGURA 11: Área Central de Belo Horizonte  
Fonte: BELO HORIZONTE, 1996b

É preciso hierarquizar a partir dos ambientes, das diversas centralidades presentes no Centro, seja histórica ou ambiental, protegendo essas áreas para encontros, ou seja, projetar de dentro para fora. O que está proposto pelo poder público municipal, até então, é o contrário. Aliás, nem o contrário está sendo feito, porque a etapa do PACE que protegeria os resíduos do

tráfego não foi implantada, permitindo que fossem posteriormente ocupados pelo tráfego crescente.

QUADRO 2: Nível de Pressão Sonora (NPS) das Zonas de Uso e Ocupação do Solo segundo a Hierarquização Viária

Local da propriedade onde se dá o suposto incômodo		NPS em dB(A) conforme horários		
Zonas de Uso e Ocupação do Solo	Classificação das vias	Diurno (7h-19h)	Vespertino (19h-22h)	Noturno (22h-7h)
ZPAM, ZP1, ZP2	Todas as vias	55	50	45
Demais Zonas De Uso	Local	60	55	50
	Coletora	65	60	55
	Ligação Regional e Arterial	70	60	55

Fonte: Lei Municipal n°. 1.766 de 27/08/1996.

O importante é identificar as centralidades, cuja relevância histórica possibilite uma intervenção em prol da proteção dos seus espaços, e uni-las num todo complexo, considerando a integração entre as centralidades e seu entorno. Assim torna-se possível reorientar a ocupação do espaço público e das edificações lindeiras com qualidade, por exemplo, em centralidades como o Mercado Central (FIG. 12) ou a Rua dos Guaicurus (FIG. 13)<sup>36</sup>.

Enquanto o Mercado Central, apesar de “ilhado num mar de trânsito”, perdendo contato a cada dia com o seu entorno, ainda apresenta vitalidade como um dos principais pontos turísticos da cidade, a Rua dos Guaicurus, que teve sua importância na formação boemia belo horizontina, encontra-se em estado de completo abandono, sendo de fundamental importância a re-qualificação de tal área.

<sup>36</sup> Esses dois ambientes diferenciados foram escolhidos para exemplificar alguns dos possíveis espaços que poderiam ser tratados dentro da proposta ora apresentada. Não significa que somente essas áreas devam ser tratadas, nem tão pouco que sejam as áreas mais relevantes e que, obrigatoriamente, devam ser contempladas. Deve-se levantar todos os ambientes relevantes de tratamento diferenciado e, a partir deles, pensar sobre uma nova circulação viária, integrada, eficiente, socialmente inclusiva e ambientalmente correta.



FIGURA 12: Mercado Central de Belo Horizonte  
Fonte: foto tirada pelo próprio autor



FIGURA 13: Rua dos Guaicurus  
Fonte: Arquivo particular do autor

Torna-se necessário buscar o equilíbrio adequado entre as melhorias ambientais em determinada área e as melhorias para a acessibilidade de veículos. Portanto, na busca de um benefício significativo para a qualidade ambiental de uma via ou de uma área específica, deve-se considerar o conceito de limitação do tráfego. Em outras palavras, considerações sobre o meio ambiente devem ser usadas para determinar o limite superior do fluxo de tráfego e a proporção de veículos pesados, consistente com o nível máximo aceitável de atraso para pedestres e do distúrbio dos ruídos, estabelecidos previamente como o padrão ambiental mínimo para uma via em particular. O padrão mínimo varia de via para via e nos diferentes períodos do dia, de acordo com o tipo de atividades exercidas e sua sensibilidade à intrusão do tráfego.

Portanto, deveria ser restringido o acesso do tráfego veicular nas imediações das edificações de valores diferenciados ou das áreas consideradas relevantes (ruas, praças ou parques), exceto veículos de serviço, transporte coletivo, ambulância, carga e descarga (em horários determinados), ou particulares, cuja residência com garagem, encontra-se nessas áreas. Nelas (Áreas de Restrição Máxima) a total preferência seria a circulação dos meios não motorizados e a criação de áreas de permanência (ver FIG. 14). Os veículos que adentrassem a área teriam que se deslocar na velocidade do transeunte.

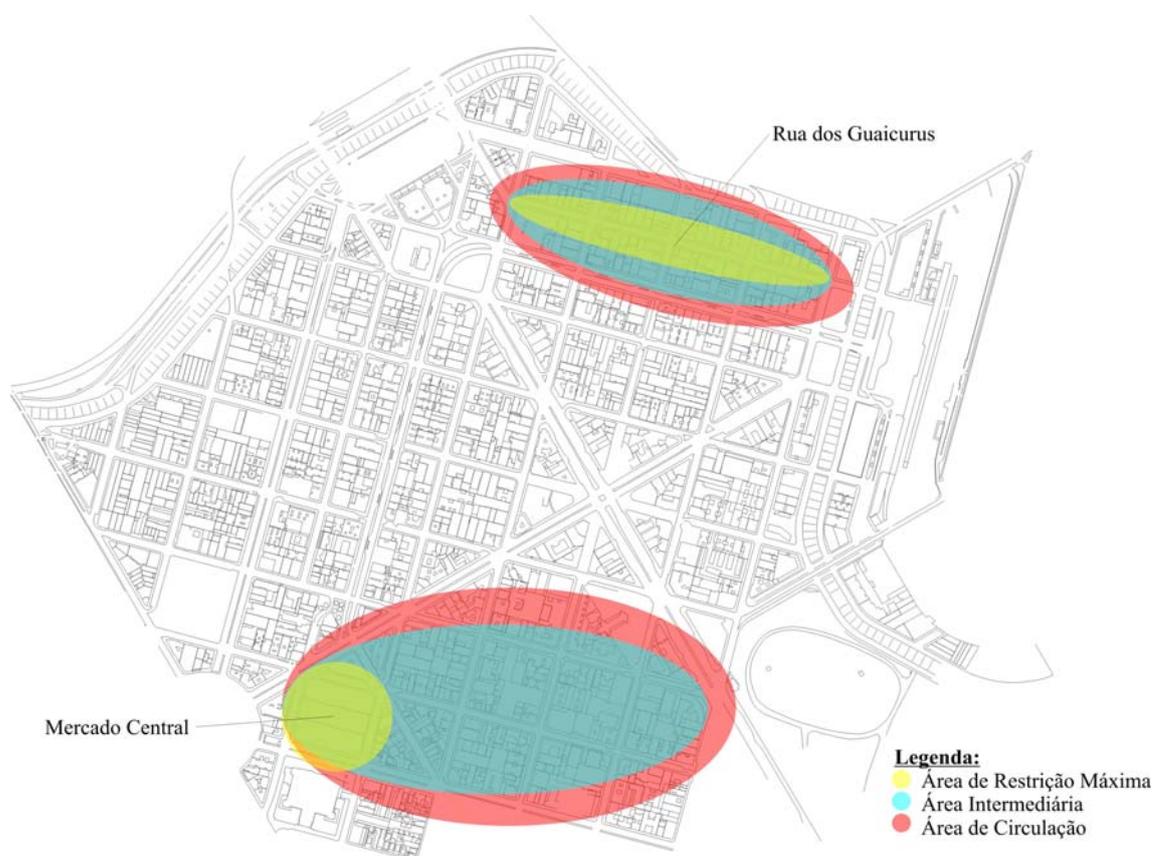


FIGURA 14: Centro de Belo Horizonte  
Áreas de Restrição de Tráfego  
Fonte: Arquivo particular do autor

A partir dessas áreas protegidas expandir-se-ia o tratamento das vias adjacentes (Área Intermediária), mas com uma permissividade maior ao transporte motorizado. Utilizar-se-iam medidas de Traffic Calming (Moderação de Tráfego), incentivando o transporte não motorizado e o público e reduzindo o volume e velocidade do tráfego motorizado. A Moderação de Tráfego, tratada como uma política abrangente, ou seja, uma política geral de

transporte, como define Hass-Klau (1990), gerará uma série de impactos positivos, sendo seus benefícios sentidos tanto do ponto de vista da economia de energia, da saúde dos cidadãos e da qualidade ambiental. Pedestrianismo, ciclismo, melhoria do transporte público e a preservação de áreas históricas e vizinhanças residenciais poderão ser adquiridas sem que o problema se transfira para outras localidades.

Depois de definidos os ambientes que serão protegidos e suas adjacências, por fim, seriam determinados os espaços onde a circulação de veículos seria liberada (Área de Circulação), condensada principalmente nas avenidas de grande porte e por algumas poucas vias que auxiliariam nos deslocamentos. O acesso e o tráfego de passagem concentrar-se-iam nessas vias, sendo ainda importante algumas medidas mitigadoras ao tráfego de passagem, deslocando-o para outras vias fora do Centro, cujo impacto ambiental não fosse tão representativo.

Considera-se que tal empreendimento não sobrecarregaria as vias destinadas ao tráfego de veículos, pois, como coloca Hass-Klau (1990), apenas parte do tráfego é percebido nas vias adjacentes, pois tal proposta incentiva a mudança de modo de transporte das pessoas para acessar o local da intervenção e também re-orienta os deslocamentos motorizados de passagens para vias cuja capacidade ainda suporta o incremento do número de veículos, ou, paralelamente, fazem intervenções (redução dos cruzamentos semaforizados, alargamento da via, criação de faixa exclusiva do transporte coletivo etc.) nessas vias (Avenidas do Contorno, Afonso Pena, Amazonas, Tereza Cristina, entre outras) para que a capacidade viária seja elevada.

#### 4.3.2 *Transporte Público*

O Centro, diferentemente de outras áreas, como os bairros residenciais ou os novos centros comerciais, necessita de uma grande permeabilidade ao transporte público, sendo este, necessariamente, bem distribuído em toda a área. A concentração do transporte coletivo em determinados pontos no espaço, seja através da criação de estações de integração, como as estações BHBUS, ou simplesmente da utilização de algumas vias para essa finalidade através da inserção de pontos de embarque e desembarque de passageiros (PEDs), deve ser bem criteriosa, não podendo ser uma prioridade nos projetos para remodelação do transporte público.

Bairros residenciais, entre outros, ao contrário do Centro, quando dispõem de obras que concentram o transporte público, apresentam uma série de impactos positivos, como a consolidação de um espaço de encontro, de comércio local etc., além da possibilidade de estimular diferentes tipos de transportes, integrados ao transporte público de massa (ônibus tradicionais), ligando as residências à estação, como o pedestrianismo, o ciclismo, o uso de microônibus.

Sabe-se que um dos principais fatores que influenciam na adoção da organização do transporte coletivo concentrador é o conforto dos usuários. Estes não têm que caminhar, neste caso específico por um espaço de baixa qualidade que não possui as condições adequadas para os deslocamentos, economizando tempo e evitando desgaste físico. Porém, quando se executam esses tipos de intervenção no espaço do Centro, cuja dinâmica total depende da intensidade e dispersão dos deslocamentos, principalmente de pedestres, e conseqüentemente do acesso igualitário a todas as áreas, podem-se obter duas conseqüências prejudiciais que contribuiriam para perda de qualidade do Centro, e que, normalmente, são

esquecidas durante o planejamento de transportes e trânsito: a redução dos deslocamentos a pé no bairro e a concentração de atividades muito específicas.

A redução dos deslocamentos a pé ocorre em consequência da não necessidade de caminhada para transbordos e a consolidação de alguns percursos entre os PEDs e as origens ou destinos. A não necessidade de caminhada na área, quando dos transbordos, é resultado de um dos objetivos das estações, que é o de concentrar um grande número de linhas de ônibus, atendendo diferentes itinerários. Assim, ao invés dos passageiros do transporte coletivo (ônibus) deslocarem-se pelos espaços do Centro para fazer a troca de linha de ônibus, apropriando-se desse espaço, eles dão continuidade às suas viagens confinados no espaço das estações, sem contato com exterior.

A segunda consequência da redução dos deslocamentos a pé deve-se à consolidação de apenas alguns percursos entre os PEDs e a origem ou destino da viagem (FIG. 15). Limita-se a permanência ou no deslocamento a determinadas vias, geralmente nos principais corredores viários, deslocando os pedestres para as áreas mais degradadas pelo tráfego de veículos, enquanto o interior do bairro fica isolado. As áreas “isoladas” são acessadas apenas pelos usuários locais, o que pode induzir, caso a concentração de atividades seja baixa, ao abandono e, conseqüentemente, à descaracterização.

Considera-se, portanto, que essa organização atual do transporte coletivo não compreende a influência que a circulação impõe ao desenvolvimento local e à dinâmica dos espaços do Centro. Não significa que, não concentrando o transporte coletivo, não se ofereceria um transporte público de qualidade, pois, poder-se-ia, concomitantemente, ao adotar a opção da desconcentração do transporte coletivo, avaliar as linhas de desejos dos usuários do transporte coletivo, orientando para uma reorganização dos PEDs e das linhas de coletivos que permitissem os deslocamentos a pé, adequando as distâncias a serem percorridas.

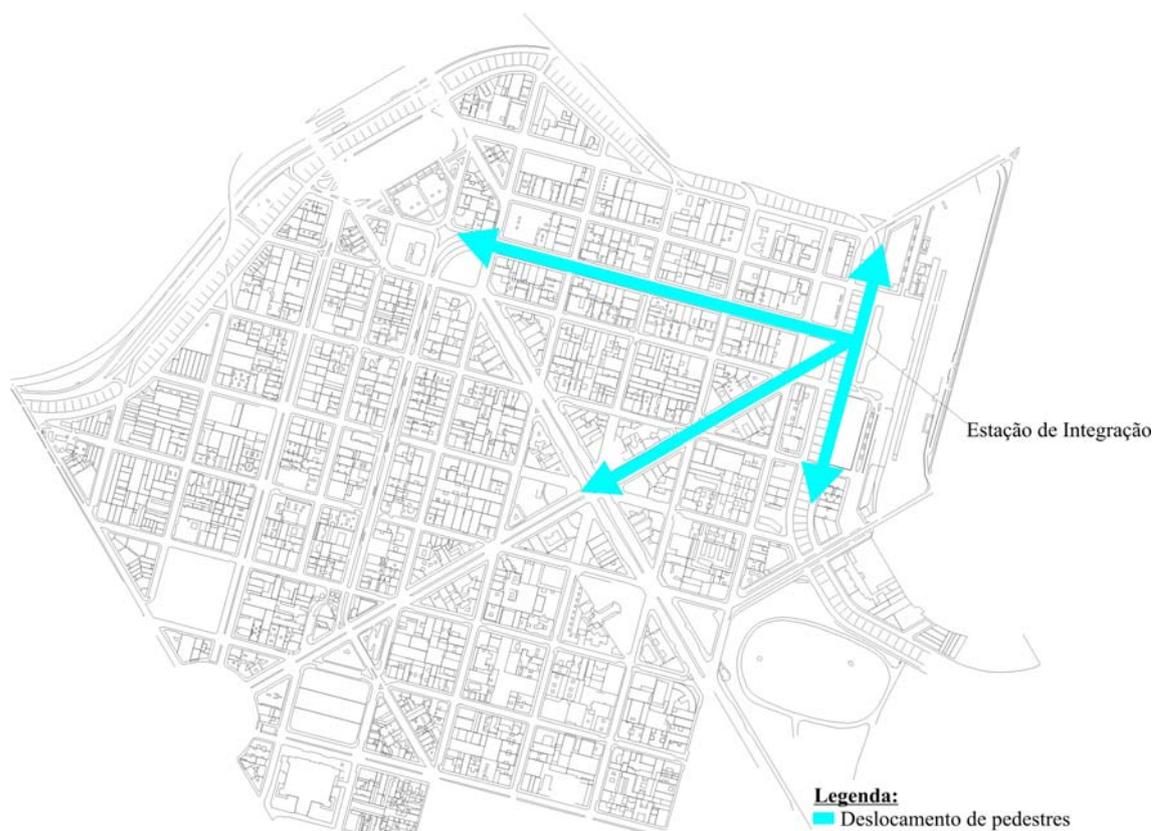
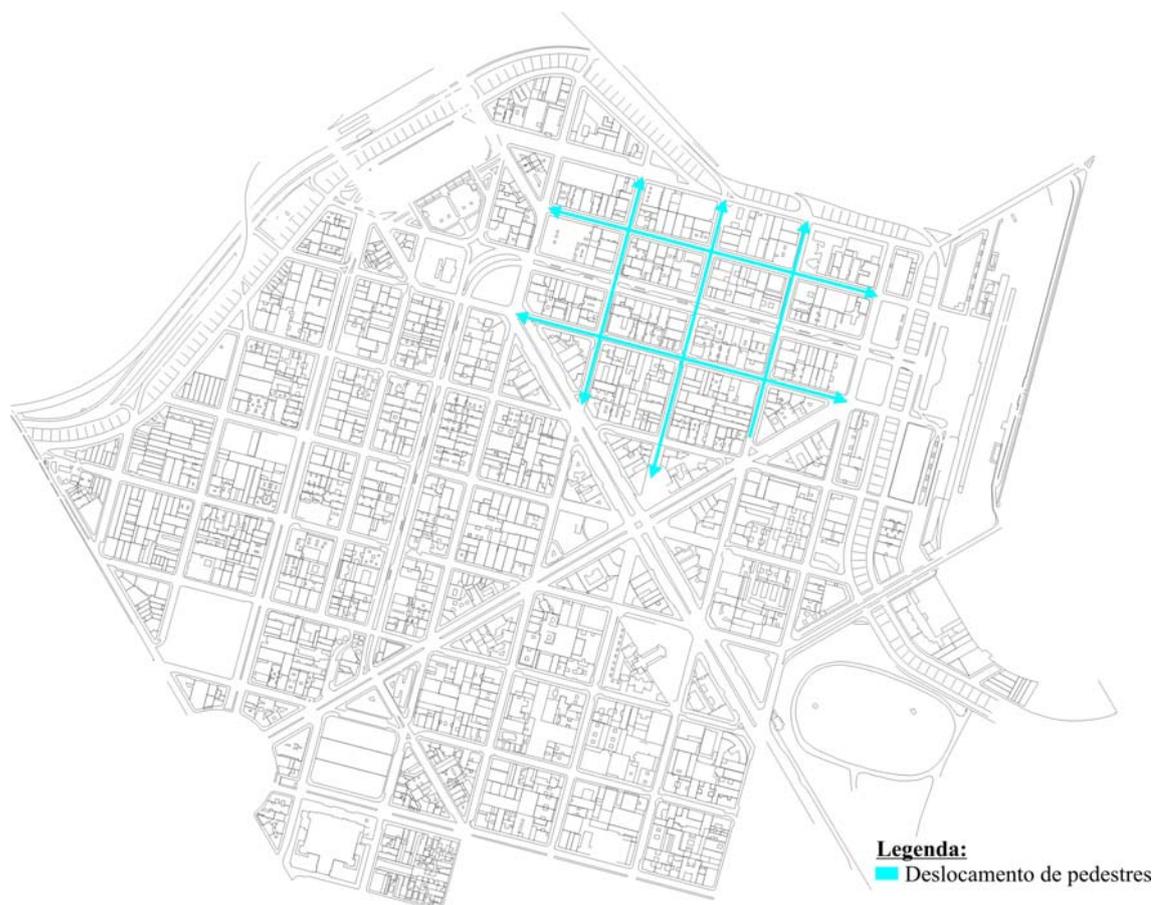


FIGURA 15: Centro de Belo Horizonte  
Caminhos de circulação de pedestres – Estação de Integração Central  
Fonte: Arquivo particular do autor

A boa distribuição do transporte público, no Centro, também permitiria que diversas áreas até então vazias se desenvolvessem e se consolidassem em consequência do novo tipo de circulação que ali aconteceria (FIG. 16). Circulação, principalmente de pedestres, pois esses, para acessar seus destinos finais, poderiam escolher uma série de trajetos, livres dos grandes corredores.

Porém, para que a permeabilidade não resulte em situações piores do que a já existente, é importante que seja efetivado o plano de hierarquização viária, como foi proposto no subitem anterior, criando vias exclusivas ao acesso do transporte público, sendo tais vias, em alguns casos, compartilhadas com tráfego não motorizado. Outra mudança fundamental é a alteração de parte da frota, que atualmente utiliza veículos de alta capacidade, cujos impactos ambientais são enormes, como ruído e poluição atmosférica. Essa mudança por veículos de menor capacidade (microônibus), movidos a energias limpas poderia acontecer

sob duas condições ou até mesmo sobre trilhos como o V.L.T. (Veículo Leve sobre Trilho): i) em horários determinados, em que o fluxo de passageiros não é tão intenso, ou seja, fora dos horários de pico do transporte coletivo; ii) ou então substituindo-o completamente e reduzindo os intervalos e, caso necessário, incrementando a nova frota.



**FIGURA 16: Centro de Belo Horizonte**  
**Caminhos de circulação de pedestres – Ausência de Estações**  
 Fonte: Arquivo particular do autor

A outra consequência que influi na perda de qualidade do Centro refere-se à intensidade de atividades específicas associadas à alta concentração de transporte coletivo em determinadas áreas, principalmente nas/ou ao redor das estações (FIG. 17). Os investimentos por parte do poder público incentivam a alta concentração de pessoas, enquanto a setorização de certas atividades exaltam as diferenças sociais no espaço. Assim, quando ocorrem investimentos na parte “menos nobre” do Centro (próximas à Avenida Santos Dumont), como a implantação de estações de ônibus ligando as periferias, bem como a criação de Shoppings

Populares (FIG 18)<sup>37</sup>, apesar do ganho de qualidade em relação à situação anterior, promove-se a homogeneização.

Uma homogeneização, caracterizada pela sobreposição de projetos da mesma natureza que, apesar de não elitista e popular, também traz prejuízos à recuperação dos espaços do Centro. O importante é a diversidade. Ao setorizar as atividades, associam-se imagens às áreas setorizadas, explicitando as diferenças sócio-econômicas aumentando os conflitos na área como um todo.



FIGURA 17: Comércio na Avenida Santos Dumont  
Fonte: Arquivo particular do autor



FIGURA 18: Shopping Oiapoque  
Fonte: Arquivo particular do autor

---

<sup>37</sup> O que se critica aqui não são os Shoppings Populares, pois estes resolveram a questão dos camelôs ocupando irregularmente as calçadas e regularizaram “em parte” o comércio informal, mas a superconcentração destes em determinada área e sua associação aos terminais de transporte coletivo.

Este tipo de concentração também produz impactos negativos no local de origem, pois, ao se estimular um comércio varejista que possui mais ligação com as características (ou ausências) dos bairros de origem, há a absorção no Centro de uma atividade que poderia se desenvolver localmente. Impede-se que se criem espaços de trocas tanto comerciais quanto sociais nos bairros, o que dificulta a consolidação de uma comunidade integrada e participativa.

Quanto ao transporte público de massa, aqui dado pela implantação de novas linhas de metrô, acessando o interior do Centro, uma vez que este atualmente apenas o margeia, é caracterizado como interessante. No entanto, é sabido das enormes dificuldades de sua concretização, pois a implantação desse tipo de transporte envolve a necessidade de altos investimentos por parte dos órgãos públicos, o que até hoje o tornou inviável. Por isso, a análise sobre o transporte público limitou-se às possibilidades de melhoria do espaço do Centro através de uma nova organização do transporte coletivo por ônibus e afins.

Neste capítulo, foram apresentadas novas formas de intervir sobre a circulação viária do Centro de Belo Horizonte, cuja concepção visa à sua re-ocupação. Considera-se que é preciso fazer uso de uma nova lógica de se organizar a circulação viária, intervindo a favor da apropriação dos espaços pelos seus usuários, em especial, contemplando as necessidades do seu principal ator: os moradores. Intervenções que visam somente à fluidez dos veículos motorizados, em que há uma constante oferta de espaço público para a circulação de veículos motorizados, principalmente o automóvel, contribuem apenas para perda de qualidade dos espaços e, conseqüentemente, o não atendimento das necessidades dos moradores.

Ao adotar uma postura contrária ao atendimento exclusivo dos transportes motorizados, em especial o individual (automóvel particular), ou seja, ao dar prioridade ao

pedestre e aos meios públicos de transporte propicia-se, através da disponibilidade de espaços seguros e de qualidade, o desenvolvimento de intensas formas de interações entre o espaço público e o privado. Também se faz justiça ao oferecer um espaço adequado àquelas pessoas que mais utilizam o Centro no dia-a-dia e que dependem da qualidade desse ambiente para desenvolverem-se sócio-economicamente, pois, como foi observado, as pessoas se deslocam predominantemente no Centro por meios de transportes públicos (ônibus) ou a pé.

Portanto, retiram-se as barreiras impostas pela saturação do espaço público para circulação de veículos, ampliando as áreas para os encontros, sejam eles a trabalho, estudo ou lazer, ao mesmo tempo em que se reduzem os perigos de acidentes e há um ganho em qualidade ambiental. O Centro deixa de ser área de passagem, sendo seus espaços públicos intensamente ocupados e permeáveis à circulação de pedestres. Criam-se condições para a re-ocupação e para o sucesso dos investimentos. Os edifícios em todo o Centro passam a ser acessados de maneira mais segura e confortável, maior acessibilidade, e essa maior qualidade para acessar os espaços estimula maior número de viagens no e para o Centro, maior mobilidade. Isso significa maior prosperidade para os estabelecimentos e pessoas residentes, o que pode promover a utilização dos espaços obsoletos.

## 5 CONCLUSÃO

O estudo sobre o Centro de Belo Horizonte focado na identificação, dinâmica e compreensão das percepções dos seus moradores ofereceu uma série de informações importantes para o conhecimento dos atores presentes e de seus interesses. Isso permitiu apreender aspectos de seu esvaziamento populacional e desenvolver intervenções que propiciem sua re-ocupação.

Através da análise da Pesquisa de Origem e Destino da Fundação João Pinheiro, de 1992 e 2002, identificou-se um saldo negativo nas migrações nos períodos analisados cujo foco é o Centro, ou seja, saem mais indivíduos que entram, o que confirma a continuidade do esvaziamento populacional, bem como a tendência de uma população com características sociais média-baixa. Caracterização dada pelo saldo negativo, principalmente, dos grupos dirigentes e dos trabalhadores manuais, pelo crescimento dos trabalhadores não manuais e a manutenção dos profissionais de cargos médios. Contudo, apesar de o Centro ter perdido população e ser considerado em processo de descaracterização e perda de qualidade ambiental, este ainda apresenta relação de mobilidade residencial intensa com outras áreas da RMBH, principalmente entre o Núcleo Central e a Área Pericentral, configurando uma semelhança sócio-econômica e cultural entre essas áreas, além da participação dos intercâmbios com áreas fora da RMBH, exclusivamente de fluxo de entrada.

Já na pesquisa de campo, constatou-se que a diversidade populacional ainda presente no Centro é consequência da grande variedade de percepções e apropriações que seus ambientes ainda propiciam. Entretanto, mesmo com essa diversidade, há uma pressão a favor da homogeneidade explicitada pela mídia, a qual através da desqualificação da imagem do Centro estimula a saída de seus moradores e orienta a reivindicações por intervenções. Essa

ação esfumaça os interesses do capital imobiliário que transfere a responsabilidade de adequar o espaço urbano ao Poder Público, deixando sob a responsabilidade do Estado aquilo que considera demasiadamente oneroso, podendo agir diretamente sobre habitação, maximizando seus lucros.

Portanto, ao se refletir sobre o Centro, visando à manutenção da diversidade, não se deve consolidar uma postura totalizadora. É importante compreender a pluralidade presente e, a partir daí, definir políticas que possam promover sua re-ocupação residencial, consolidando a diversidade populacional. Para isso, deve-se considerar as possibilidades e as dificuldades de uma postura de planejamento que estimule o acesso de grupos sociais médios e populares, pois essa camada da população, além de se beneficiar da localização e da infraestrutura privilegiada, propiciando uma mobilidade social ascendente, possibilitaria, dado seu perfil, principalmente a não posse de automóvel, uma nova organização da circulação viária, adequada sócio-ambientalmente e condizente com a importância e características do Centro.

Baseado nessa postura, foram apresentadas novas formas de organizar a circulação viária do Centro de Belo Horizonte visando à sua re-ocupação. A nova circulação dá prioridade ao pedestre e aos meios públicos de transporte e restringe o atendimento exclusivo dos transportes motorizados individuais (automóveis particulares). Assim, retiram-se as barreiras impostas pela saturação do espaço público para circulação de veículos, evitando a caracterização de área como passagem e ampliam-se as áreas para os encontros. O Centro passa a ser acessado de maneira mais segura e confortável, estimulando maior número de viagens no e para o Centro. Obtêm-se ambientes capazes de garantir a prosperidade para os estabelecimentos e pessoas residentes e estimular a apropriação.

Durante o desenvolvimento deste trabalho, percebeu-se que a preocupação com a circulação é normalmente associada à fluidez do tráfego, cuja principal maneira de intervir é a oferta de mais espaços. Essa postura é consequência das macro-políticas que incentivaram a

compra e o uso do automóvel particular, considerado, por vários autores, entre eles Castells (1983) e Lefebvre (1991), a mercadoria piloto do processo de alienação do urbano. O automóvel incorporou o papel de principal “mercadoria” da indústria, permitindo a expansão ilimitada do valor de troca, e, talvez, a formação da não-cidade, na medida em que fragmenta as relações sociais. O trânsito interfere nas funções sociais e se classifica em primeiro lugar, o que resulta em prioridade dos estacionamentos, das vias de acesso, do sistema viário adequado. Assim, promove-se o aumento da frota de veículos incentivados pelas políticas locais que oferecem constantemente os melhores espaços públicos para os modos motorizados de transporte, especialmente o automóvel particular.

A reciprocidade entre a quantidade de veículos (particulares) circulando e a oferta de espaço para circulação não contempla a relação intrínseca de oferta e procura, pois, na medida em que se oferece uma maior capacidade das vias através de intervenções no sistema viário, obtendo níveis de serviços adequados para o tráfego naquele momento, ocorre o estímulo ao uso do modal para o qual a intervenção privilegiou. O resultado dessa relação é a rápida saturação desse corredor devido à crescente demanda. Assim, há uma dupla perda. Primeiro, os espaços de permanência desaparecem, depois, as melhorias adquiridas na circulação, a fluidez “desejada”, possuem um curto período de vida.

Nessa concepção de “mão única”, na qual se devem oferecer espaços para melhorar a circulação dos veículos sem que o inverso aconteça, quando há a necessidade de uma melhor qualidade dos espaços, essas vias, apesar de saturadas, passam a ter, segundo os órgãos responsáveis, importância vital dentro dessa nova função de circulação. A importância que, a princípio, possuía na qualificação espacial e na urbanidade da cidade é limitada à sua relevância como parte de um corredor viário. Este urbanismo que vem sendo implementado pelos administradores do setor público tende a negligenciar o “fator humano”, através de uma análise fragmentária da realidade, priorizando uma determinada técnica.

O resultado só poderia gerar uma constante absorção da cidade, da urbanidade, pelos carros, comunicações e informações. Consolida-se um funcionalismo simplificador, a homogeneidade predomina sobre as diferenças, a cidade é reconstruída como uma combinatória de elementos. Monotonia. Separam do lugar e do território os indivíduos e os grupos. As ruas, espaços de destaque, nas quais se confrontavam as ações de diferentes grupos sociais, estimulando atividades “revolucionárias” e “criadoras”, vêm-se descaracterizadas dentro da lógica da mercadoria no cotidiano.

“O automóvel impõe sua lei ao cotidiano, contribui fortemente para consolidá-lo, para fixá-lo no seu plano: para planificá-lo. O cotidiano, em larga proporção hoje em dia, é o ruído dos motores, seu uso “racional”, as exigências da produção e da distribuição dos carros etc.” (LEFEBVRE, 1991: 111)

Afasta-se do cotidiano sua riqueza, estilos e festas, dissimula-se esse lugar da produção e da criação sob a ilusão da ideologia, alienando-o a tal ponto que transforma a consciência criadora numa consciência passiva e infeliz. O cotidiano torna-se funcional, espaço social e solo do consumo organizado, da passividade. É preciso recriar um estilo, reanimar a festa, reunir os fragmentos dispersos da cultura no cotidiano.

Assim, a busca do centro tradicional tem que acontecer, mas deve-se estar ciente de que a cidade e o urbano correm o risco de se tornarem riqueza de privilegiados, bem de consumo superior, onde pessoas de melhores condições econômicas e de certa intelectualidade precipitam-se sobre as antiguidades, para tentar romper com esse cotidiano, com o espetáculo através do recurso ao passado. O consumo do espetáculo torna-se espetáculo do consumo, onde o turismo é uma das vertentes. Esse perigo existe; porém, tem-se consciência de que somente ali, no centro, numa determinada rua será possível reaver o encontro com o urbano. Portanto, é importante romper com a funcionalidade dos espaços, a racionalidade organizadora nessa lógica da mercadoria, inverter a lógica desse processo de apropriação dos núcleos urbanos, retornar a eles, e redescobrir o acaso, o jogo, a festa, a apropriação, o “habitar”.

Dentro dessa perspectiva, há a necessidade de romper com paradigmas de algumas nomenclaturas já consolidadas, bem como das metalinguagens oriundas desses termos. Não se pode caminhar na direção de palavras que gerem discursos, conotando o espaço público como exclusivo do deslocamento, seja de pessoas ou mercadorias. Qual caminho seguir? Será que o próprio “caminho” não é uma barreira a ser demolida? Creio que essa reflexão torna-se fundamental para a mudança de perspectiva quanto ao assunto da mobilidade. Mas como dar esse passo adiante, ou melhor, essa apropriação? Trata-se de apropriação porque não é necessário caminhar para ocupar os espaços. O que importa é fazer parte, ser o lugar, estando em movimento ou não.

Portanto, quando se designam esforços e recursos para um corpo técnico, cuja incumbência é orientar a circulação no espaço público, incorre-se no risco de considerar as funções desses órgãos exclusivas à dinâmica das pessoas, mas, principalmente, dos veículos, que se deslocam através dos canais de circulação, ligando áreas geradoras de viagens. Têm-se as vias mais do que ruas. Ao planejar a circulação, não estaríamos nos limitando a consolidar determinados pontos fixos no espaço, esquecendo que entre os fixos existe um espaço que deve ser ocupado? Estaríamos, também, incentivando a predominância do privado sobre o público? Provavelmente. Então, o que deveríamos planejar? Planejar espaços, não caminhos.

Desde o início do trabalho, políciei-me sobre o uso de termos que pudessem comprometer o discurso aqui colocado, evitando palavras como recuperação ou revitalização, em detrimento de re-ocupação ou re-qualificação, pois os termos adotados são termos que indicam a deficiência de uma atividade, neste caso a residencial, ou de qualidade ambiental dos espaços. No entanto, após a consolidação do estudo aqui desenvolvido, apresentando no Capítulo 1 os seus objetivos, criando um discurso baseado em estudos de diversos autores, passando pelo Capítulo 2, no qual se apresenta o perfil da população do Centro, bem como suas opiniões sobre o bairro, até o Capítulo 3 com a apresentação das propostas para o Centro,

fundamentadas nos conceitos apresentados e nos resultados obtidos, considero que, quando se fala em perda de vitalidade e necessidade de revitalização e recuperação de determinadas áreas, especificamente, neste trabalho, sobre o Centro de Belo Horizonte, não estaria incorrendo em erro metodológico ao utilizar essa terminologia.

Um espaço como o Centro, apesar de densamente ocupado por pessoas e veículos, concentrando a maioria das origens e destinos das viagens dentro da cidade, com toda certeza, poderia estar, sim, sem vida. Circular não é necessariamente vida, nem significa vitalidade, pois a vida só existe no encontro, sendo que para que o encontro aconteça é necessária uma apropriação, um ato criador, formador. Então, quais seriam as benesses do instrumento aqui disposto para solucionar a perda de vitalidade do Centro, o Planejamento da Circulação Viária, já que circular não é vida? Enquanto organização da circulação de pessoas e veículos, nada. Mas, no momento em que se apropria das técnicas de racionalização da circulação para a criação de espaços privilegiados, capazes de reorientarem as atenções para formas intensas de uso do espaço urbano, estar-se-á, apesar do vício imposto pelos termos, promovendo vitalidade nas relações interpessoais, conformando a permanência.

Talvez seja essa a real função e o paradoxo da circulação, a permanência. Movimento e permanência. Organizar o tráfego de pessoas e mercadorias, permitir a fluidez dos fluxos, sem que espaços sejam somente canais; que sejam, acima de tudo, espaços de apropriação. Dessa maneira, não estaríamos sendo mais coerentes com o desejo de uma cidade “viva”, se, ao invés de planejarmos a circulação, planejássemos a permanência? Creio que sim. Conseqüentemente, não teríamos mais órgãos responsáveis pelo transporte e trânsito, mas pela mobilidade e permanência. Mobilidade, sim, pois, mesmo o termo indicando deslocamento, este implica mais que deslocar no espaço, significa uma forma de cidadania, acesso aos direitos, às diferenças. Os valores que advêm da mobilidade só poderão existir,

tornando-se legítimos, em espaços onde a vida urbana está na sua plenitude, quer dizer, em lugares, espaços de apropriação, de permanência.

Com este estudo, buscando observar como a organização do sistema de transporte pode disciplinar os deslocamentos de pessoas e veículos, especialmente, “o carro”, considerado *objeto piloto* da mercadoria, e influenciar nas escolhas residenciais, abriu-se um horizonte bem mais amplo. Horizonte que não se esgota na análise das técnicas, execução de projetos, ou do discurso sobre a própria razão de ser dessas técnicas, ou seja, os conceitos. Com certeza, é mais complexo do que esta análise superficial deste *subsistema*, denominado atualmente como transporte e trânsito. Este assunto tem ainda que ser debatidos em diversos campos, desenvolvendo modelos virtuais ou não e por diversas ciências, observando os resíduos, as continuidades e, especialmente, as rupturas entre eles. Contudo, tenho certeza que *caminhamos, demos um passo adiante.*

## REFERÊNCIAS

ABRAMO, P.; FARIA T. C. Mobilidade residencial na cidade do Rio de Janeiro: considerações sobre os setores formal e informal do mercado imobiliário. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 11, 1998, Caxambu. *Anais ...* Belo Horizonte: Associação Brasileira de Estudos Populacionais (ABEP). v. 29, N. 89, p. 421-456.

ABRAMO, P. Uma teoria econômica da favela: quatro notas sobre imobiliário informal em favelas e a mobilidade residencial dos pobres. In: *CADERNOS DO IPPUR*. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, 2002. v.16, p. 103-134.

ALMEIDA, R. M. *A rua como elemento de representação do imaginário coletivo*. 1998. f. 86. Monografia (Especialização em Urbanismo) – Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1998.

ANDRADE, L. T. Segregação socioespacial e vida cotidiana: o caso dos condomínios fechados. In: ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS, 26, 2002, Caxambu. *Anais...* Caxambu (MG): Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais, 2002.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS – ANTP. *Transporte humano: cidades com qualidade de vida*. São Paulo, 1997. 312 p.

BARBOSA, H. M. Como a moderação de tráfego pode contribuir para o desenvolvimento sustentável? In: NÚCLEO DE PESQUISA EM TECNOLOGIA DA ARQUITETURA E URBANISMO, 4., 2002, São Paulo (SP). *Anais ...* São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2002. CD-ROM.

BELO HORIZONTE, Prefeitura Municipal. *Planos básicos para o plano diretor e lei de uso e ocupação do solo*. Belo Horizonte (MG): PBH, 1995.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal, Lei n°. 7.165, de 27 de agosto de 1996. *Plano Diretor de Belo Horizonte*. Diário Oficial do Município, Belo Horizonte, 28/ago. 1996a. p. 01-11.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal, Lei n°. 7.166, de 27 de agosto de 1996. Estabelece normas e condições para ocupação e uso do solo urbano no município. Diário Oficial do Município, Belo Horizonte, 28/ago.1996b. p. 11-49.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal, Lei n°. 8.137, de 21 de dezembro de 2000. Consolidação da lei de parcelamento, ocupação e uso do solo do Município de Belo Horizonte, 21 dez. 2000.

BENEVOLO, L. *História da cidade*. 2.ed. São Paulo, 1993. 729 p.

BEZERRA, J. Hipercentro avança e sufoca a tranqüilidade dos bairros. *Estado de Minas*, Belo Horizonte, 18 jun. 2001. Caderno Gerais.

BHTRANS – EMPRESA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE. *Projeto PACE/97: síntese dos estudos e proposições*. Belo Horizonte, 1996.

BHTRANS – EMPRESA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE *PACE – Plano da Área Central de Belo Horizonte: resumo dos estudos e proposições*. Belo Horizonte, 1999.

BIZZOTTO, A.; LARA, E. Para onde levam os caminhos da Linha Verde. *Jornal Manuelzão: saúde, meio ambiente e cidadania*. Belo Horizonte, ago. 2005. n.32, p. 9.

BOTECHIA, F. R.; COSTA, H. S. M. *Áreas centrais em transformação os tempos e os espaços no centro tradicional de Vitória*. 2001. 146 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2001.

CASTELLS, M. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983. 506 p.

CONSENZA, O. N.; CONSENZA, A. A. N.; ESTEVES, R. Aplicabilidade de técnicas de traffic calming nas cidades brasileiras. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, 17., 2003. *Anais ...* Rio de Janeiro: Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes Públicos (ANPET), v.1, 2003. p.491-503.

COSTA, M. S.; SILVA, A.N.R.; RAMOS, R.A.R. *Indicadores de mobilidade em cidades brasileiras e portuguesas: um estudo comparativo*. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, 17., 2003. *Anais ...* Rio de Janeiro: Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes Públicos, 2003. p.871-883.

CRISTIE, E. A BH de 2020. *Estado de Minas*, Belo Horizonte, 6 ago. 2000. Caderno Gerais/Urbanismo.

CRISTIE, E. O corpo da cidade. *Estado de Minas*, Belo Horizonte, 10 set. 2000. Caderno Gerais/Urbanismo.

DÖKMECI, V.; BERKÖZ L. Residential-location preferences according to demographic characteristics in Istanbul. *Landscape and Urban Planning*, Texas, v. 48, n.1-2, p.45-55, 2000 Disponível em: <<http://www.elsevier.com/locate/estoc>>. Acesso em 25 mai. 2004

EUROPEAN PLATAFORM ON MOBILITY MANAGEMENT – EPOMM *Folheto informativo Eletrônico*, 2005. Disponível em <<http://www.epomm.org/>>. Acesso em 17 ago. 2005.

FABRINI, F. O desafio de morar no Centro. *Estado de Minas*. Belo Horizonte, 05 mar. 2005. Caderno Gerais.

FARRET, R. L. *Impactos das intervenções no sistema de transporte sobre a estrutura urbana*. Brasília: Empresa Brasileira dos transportes Urbanos (EBTU), v. 6, 1984.

FERNÁNDEZ, R. E.; VALENZUELA, E. Gestión ambiental de tránsito: como la ingeniería de transporte puede contribuir a la mejoría del ambiente urbano. *Revista EURE*, Pontificia Universidade Católica do Chile, Santiago, vol 29, n.89, p. 97-107, mai. 2004.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO – FJP *Banco de dados da pesquisa oOrigem e destino*. Belo Horizonte, 1992.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO – FJP *Banco de dados da pesquisa oOrigem e destino*. Belo Horizonte, 2002.

FURTADO, B. A.; TEIXEIRA, J. G. *A cidade, seus agentes e o transporte coletivo*. 1997. f.95. Monografia (Especialização em Urbanismo) Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1997.

GANDINO, B. Interventi a favore deim pedoni nelle vie commerciali. In: *La circolazione nella città: atti della Conferenza di Bologna*. Bolonha: Agenzia Mondiale Città Unite, 1986. p. 97-101.

GOMIDE, A. A. Transporte urbano, pobreza e inclusão social. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, 17., 2003. *Anais...* Rio de Janeiro: ANPET, 2003. v. 2. p. 1082-1093.

HAESBAERT, R. Definindo território para entender a desterritorialização. In: *Mito da desterritorialização: do fim dos territórios à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p.35-98.

HARDMAN, A. M.; IOANNIDES, Y. M. Moving behavior and the housing market. *Regional Science and Urban Economics*, Londres, v. 25, nº.1, p. 21-39, 1995. Disponível em <[www.sciencedirect.com](http://www.sciencedirect.com)>. Acesso em: 25 mai. 2004.

HASS-KLAU, C. Traffic calming: a new concept for road transport in Germany. *The pedestrian and city traffic*, Londres, 1990.

HASS-KLAU, C.; NOLD, I.; BOCKER, G.; CRAMPTON, G. *Civilized streets: a guide to traffic calming*. Brighton: Environmental Transport Planning, 1992.

INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO E INFORMAÇÕES EM TRANSPORTE – ITRANS *Mobilidade e pobreza: Relatório preliminar*. Brasília, 2003.

JACINTO, V. Pressão muda sistema de faixas exclusivas. *Estado de Minas*, Belo Horizonte, 03 jul. 2001. Caderno Gerais.

JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JULIÃO, L. Belo Horizonte: itinerários da cidade moderna (1891-1920). 1992. 200 f. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1992.

KAN, K. Expected and unexpected residential mobility. *Journal of urban economics*, Oxford (UK), v. 45, n.1, p. 72-96, 1999. Disponível em <<http://www.ideallibrary.com>>. Acesso em: 25 mai. 2004.

KAN, K. Residential mobility with job location uncertainty. *Journal of urban economics*, Oxford, v. 52, 0.3, p. 501-523, 2002. Disponível em <[www.academicpress.com](http://www.academicpress.com)>. Acesso em: 25 mai. 2004.

LA BARRA T. Modelo de uso del suelo integrado al transporte: descripción y ejemplos de aplicación. In: CONGRESSO PANAMERICANO DE ENGENHARIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE, 11., 2000, Gramado. *Anais ...* Rio de Janeiro: ANPET, 2000. p. 563-580.

LE CORBUSIER A *carta de Atenas*. 3. ed. São Paulo, 1989. 156 p.

LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo [s.n.], 1969. 133 p.

LEFEBVRE, H. *La revolucion urbana*. 2. ed. Madrid: Alianza, 1976. 198 p.

LEFEBVRE, H. *A vida cotidiana no mundo moderno*. São Paulo: Ática, 1991. 216 p.

LEIVA, G. C.; BARBOSA, H. M.; SILY, B. T. P. Ciclismo e inclusão social nas cidades brasileiras. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO, 15., 2005, Goiânia. *Anais ...* Paz e mobilidade no trânsito. Goiânia: ANTP, 2005/ CD-ROM.

LEMOS, C.B. *Determinações do espaço urbano: a evolução econômica, urbanística e simbólica do centro de Belo Horizonte*. 1988. 2v. Dissertação (Mestrado em Sociologia) Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1988.

LEWIS, S. J. Migration and health impact assessment. *Public Health*, Londres, v.117, n.5, p. 305-311, 2003. Disponível em <<http://www.sciencedirect.com>> Acesso em: 25 mai. 2004.

MAGALHÃES D. J. A. V. Uma abordagem multinível para análise da localização residencial urbana na acessibilidade ao local de trabalho. In: ANPET. Transporte em transformação VIII: trabalhos vencedores do Prêmio CNT Produção Acadêmica 2003. Brasília: LGE, 2002. p. 37-55.

MARICATO, E. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petropolis: Vozes, 2000. 192 p.

MENDONÇA, J. G.; PERPÉTUO, I. H. O.; VARGAS, M. C. A periferização da riqueza na metrópole belo-horizontina: falsa hipótese? In: SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA, 11., 2004, Diamantina (MG). *Anais...* Belo Horizonte: UFMG/ Cedeplar, 2004.

MINAS GERAIS. Comissão Constructora da Nova Capital. *Album de vistas locais e das obras projectadas para a edificação da nova cidade sob a direção do engenheiro chefe Aarão Reis*. Belo Horizonte: Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte, 1997. 1 porta-folio .

OCDE. *Transport and the environment*. França, 1988. 131p.

PETTIT, B. Cultural capital and residential mobility: a model of impersistence in place. *Poetics*, v. 26, p. 177-199, 1999. Disponível em <[www.elsevier.com/locate/estoc](http://www.elsevier.com/locate/estoc)> Acesso em: 25 mai. 2004.

PORTELLA A.A.; CUNHA P.O.V.; DOMINGUEZ E.M. Avaliando os atributos de modalidade e acessibilidade do pedestre em centros comerciais e históricos: caso de Porto Alegre. In: *ANPET. Transporte em transformação VIII: trabalhos vencedores do Prêmio CNT Produção Acadêmica 2003*. Brasília: LGE, 2002. p.145-159.

PORTELA M. Olho Vivo reduz crimes no Centro. *Estado de Minas*, Belo Horizonte, 24 jun. 2005. Caderno Gerais.

PRÉTECEILLE, E. *A evolução da segregação social e das desigualdades urbanas: o caso da metrópole parisiense nas últimas décadas*. Mimeo, 2003.

ROSSI, A. *A arquitetura da cidade*. 22. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1995. 260 p.

SANTOS, C. N. *Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro*. 3 ed. Rio de Janeiro: Projeto, 1985. 152 p.

VALDEZ, G. R. *Ingenieria de trafico*. Madrid: Dossat, 1971. 880 p.

VANESSA J. Camelôs dominam o Centro de BH. *Estado de Minas*, Belo Horizonte, 04 abr. 2001. Caderno Gerais.

VAN OMMEREN, J.; RIETVELD, P.; NIJKAMP, P. Job moving, and commuting: a search perspective. *Journal of urban economics*, Oxford (UK), v. 46, n.2, p. 230-253, 1996. Disponível em <<http://www.ideallibrary.com>>. Acesso em: 25 mai. 2004.

VASCONCELLOS, E. A. Os ônibus, os automóveis e as classes sociais: limites da política de transporte urbano no Brasil. *Revista dos Transportes Públicos*, São Paulo, v. 15, n.58, p.13-29, jan/jun. 1993.

VERÇOZA, M. H.; GOUVÊA, R. G. *Re-ordenamento urbano pelo transporte*. 1995. f.90. Monografia (Especialização em Urbanismo) Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1995.

WERNECK G. Pedestre ganha mais segurança. *Estado de Minas*, Belo Horizonte, 09 ago. 2005. Caderno Gerais.

## ANEXO A

QUADRO 3: Municípios pertencentes à Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH)

Municípios	Regiões	Municípios	Regiões
Belo Horizonte	Núcleo Central	Mário Campos	Área de Expansão Metropolitana
	Área Pericentral	Mateus Leme	Área de Expansão Metropolitana
	Pampulha		Área de Comprometimento Mínimo
	Eixo Industria	Nova Lima	Franja
	Periferias		Área de Expansão Metropolitana
	Betim	Fraja	Pedro Leopoldo
Eixo Industria		Área de Comprometimento Mínimo	
Franja		Raposos	Área de Expansão Metropolitana
Brumadinho	Área de Expansão Metropolitana	Ribeirão das Neves	Periferias
	Franja		Franja
	Área de Comprometimento Mínimo	Rio Acima	Área de Expansão Metropolitana
Caeté	Área de Comprometimento Mínimo	Sabará	Área Pericentral
Confins	Área de Expansão Metropolitana		Periferias
Contagem	Eixo Industria	Santa Luzia	Área de Expansão Metropolitana
	Periferias		Periferias
	Área de Expansão Metropolitana		Franja
	Franja		Área de Expansão Metropolitana
Esmeraldas	Periferias	São Joaquim de Bicas	Eixo Industria
	Área de Expansão Metropolitana		Área de Expansão Metropolitana
	Área de Comprometimento Mínimo		Área de Comprometimento Mínimo
Ibirité	Eixo Industria	São José da Lapa	Área de Expansão Metropolitana
	Franja	Sarzedo	Eixo Industria
Igarapé	Eixo Industria		Área de Expansão Metropolitana
	Área de Comprometimento Mínimo	Vespasiano	Periferias
Juatuba	Franja		
Lagoa Santa	Área de Expansão Metropolitana		Área de Expansão Metropolitana

Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 2002

## ANEXO B

QUADRO 4: Bairros pertencentes ao Município Belo Horizonte

Bairros	Regiões	Bairros	Regiões
Barro Preto	Núcleo Central	Braúnas	Pampulha
Belvedere		Castelo	
Carmo/Sion		Cid. Universitária	
Centro		Jaraguá/Aeroporto	
Cidade Jardim		Jardim Atlântico	
Favela da Serra		Leblon	
Favela Sta. Lúcia		Ouro Preto/Bandeirantes	
Gutierrez/Grajaú		Planalto	
Lourdes		São Bernardo	
Mangabeiras		São Luiz	
Mansões		Bairro das Indústrias	Eixo Industrial
S. Antônio/S. Pedro		Barreiro de Baixo	
São Lucas		Barreiro de Cima	
Savassi		Bonsucesso	
Serra		Cabana	
Sta. Lúcia/S. Bento		Jatobá	
Alto dos Pinheiros	Lindéia		
Aparecida	Olhos D'Água		
Barroca	Santa Helena		
Betânia	Santa Maria		
Cachoeirinha	Tirol	Periferias	
Caíçara	Vale do Jatobá		
Carlos Prates	Aarão Reis/1o Maio		
Cidade Nova	Alípio de Melo		
Dom Cabral	Califórnia		
Favela da Barroca/Querosene	Céu Azul		
Flamengo	Floramar		
Floresta	Glória		
Horto	Gorduras		
Hospital/Quartel	Guarani		
Ipiranga/Sta. Cruz	Hipódromo		
Jardim América	Ipanema		
Lagoinha	Jardim Alvorada		
Nova Barroca	Jardim Europa		
Novo São Lucas	Lagoa		
Padre Eustáquio	Letícia		
Palmeiras	Maria Emília		
Pompéia	Maria Goretti		
Prado/Calafate	Nova América		
Renascença	Pindorama		
S. Efigênia/Paraíso	Ressaca Velha		
Sagrada Família	Ribeiro de Abreu		
Salgado Filho	Rio Branco		
Santa Inês	Santa Mônica		

Santa Tereza		São Benedito	
Santo André		São Gabriel	
Santo André		São Marcos	
São Francisco		São Paulo	
São Geraldo		Serra Verde	
Sr. Bom Jesus		Serrano	
Vera Cruz		SESC	
Vilas Reunidas		Tupi	
		Tupi	
		Venda Nova	
		Vila Brasília	
		Vila São Gabriel	
		Leste Aglomerado	
		Nordeste Aglomerado	
		Sul do Barreiro	
			Franja

Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 2002

## ANEXO C

<b>QUESTIONÁRIO</b>		DATA: ____/____/____ HORA ____:____
NÚMERO DO QUESTIONÁRIO <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>		<b>PESQUISADOR</b>
Rua/ Avenida/ Praça/ Alameda		Número/ Complemento
Bairro	Município	CEP
		<input type="text"/>
Setor Censitário	Residencial	Sorteio da amostra
<input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
<b>1. DADOS SOCIOECONÔMICOS DO ENTREVISTADO</b>		
<b>1.1 Nome</b>		
<b>1.2 E-mail</b>		<b>1.3 Telefone:</b>
<b>1.4 Sexo:</b> <input type="checkbox"/> Feminino <input type="checkbox"/> Masculino	<b>1.10 Nível de escolaridade do chefe:</b>	
<b>1.5 Deficiência Física:</b> <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	<input type="checkbox"/> Ensino Fundamental	
<b>1.6 Situação Civil:</b>	<input type="checkbox"/> Ensino Médio	
<input type="checkbox"/> Solteiro	<input type="checkbox"/> Superior	
<input type="checkbox"/> Casado	<input type="checkbox"/> Especialização	
<input type="checkbox"/> Viúvo	<b>1.11 Renda do chefe – salários mínimos (SM) – R\$ 260,00:</b>	
<input type="checkbox"/> Divorciado	<input type="checkbox"/> Até 1 SM (até R\$ 260,00)	
<input type="checkbox"/> Outros	<input type="checkbox"/> Entre 1 e 3 SM (R\$ 260,00 e R\$ 780,00)	
<b>1.7 Situação Domiciliar</b>	<input type="checkbox"/> Entre 3 e 5 SM (R\$ 780,00 e R\$ 1300,00)	
<input type="checkbox"/> Grupo Convivente	<input type="checkbox"/> Entre 5 e 7 SM (R\$ 1300,00 e R\$ 1820,00)	
<input type="checkbox"/> Chefe	<input type="checkbox"/> Entre 7 e 10 SM (R\$ 1820,00 e R\$ 2600,00)	
<input type="checkbox"/> Cônjuge do chefe	<input type="checkbox"/> Entre 10 e 20 SM (R\$ 2600,00 e R\$ 5200,00)	
<input type="checkbox"/> Filho do chefe	<input type="checkbox"/> Entre 20 e 30 SM (R\$ 5200,00 e R\$ 7800,00)	
<input type="checkbox"/> Pai/Mãe do chefe	<input type="checkbox"/> Acima de 30 SM (acima de R\$ 7800,00)	
<input type="checkbox"/> Irmão do chefe	<b>1.12 Renda familiar – salários mínimos (SM) – R\$ 260,00:</b>	
<input type="checkbox"/> Parente	<input type="checkbox"/> Até 1 SM (até R\$ 260,00)	
<input type="checkbox"/> Hóspede domiciliar	<input type="checkbox"/> Entre 1 e 3 SM (R\$ 260,00 e R\$ 780,00)	
<input type="checkbox"/> Vive só	<input type="checkbox"/> Entre 3 e 5 SM (R\$ 780,00 e R\$ 1300,00)	
<input type="checkbox"/> Empregado Doméstico	<input type="checkbox"/> Entre 5 e 7 SM (R\$ 1300,00 e R\$ 1820,00)	
<b>1.8 Ocupação Principal do chefe:</b>	<input type="checkbox"/> Entre 7 e 10 SM (R\$ 1820,00 e R\$ 2600,00)	
<b>1.9 Faixa Etária do chefe:</b>	<input type="checkbox"/> Entre 10 e 20 SM (R\$ 2600,00 e R\$ 5200,00)	
<input type="checkbox"/> Até 14 anos	<input type="checkbox"/> Entre 20 e 30 SM (R\$ 5200,00 e R\$ 7800,00)	
<input type="checkbox"/> Entre 15 e 23 anos	<input type="checkbox"/> Acima de 30 SM (acima de R\$ 7800,00)	
<input type="checkbox"/> Entre 24 e 40 anos		
<input type="checkbox"/> Entre 41 e 50 anos		
<input type="checkbox"/> Entre 51 e 65 anos		
<input type="checkbox"/> Acima de 65 anos		

<b>2. DADOS DA RESIDÊNCIA</b>	
<p><b>2.1 Tipo de Residência:</b>  <input type="checkbox"/> Condomínio vertical  <input type="checkbox"/> Condomínio horizontal  <input type="checkbox"/> Domicílio isolado</p> <p><b>2.2 Regime de Ocupação:</b>  <input type="checkbox"/> Próprio pago  <input type="checkbox"/> Próprio em pagamento  <input type="checkbox"/> Alugado  <input type="checkbox"/> Cedido  <input type="checkbox"/> Outros</p> <p><b>2.3 Valor do Condomínio:</b></p>	<p><b>2.4 Valor do Aluguel:</b></p> <p><b>2.5 Número de moradores no domicílio:</b>  <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/> moradores    <input type="checkbox"/> crianças (até 14 anos)</p> <p><b>2.6 Tempo de residência no domicílio:</b>  <input type="checkbox"/><input type="checkbox"/> anos</p> <p><b>2.7 Residência Anterior</b>            Bairro            Cidade</p>
<b>3. EXPECTATIVAS QUANTO À RESIDÊNCIA</b>	
<p><b>3.1 Porque veio morar no Centro?</b></p>          <p><b>3.2 Grau de satisfação com o Centro:</b>  <input type="checkbox"/> Baixo    <input type="checkbox"/> Médio    <input type="checkbox"/> Alto    <input type="checkbox"/> Muito Alto</p> <p><b>3.3 Expectativas quanto a permanência no Centro:</b>  <input type="checkbox"/> Pretende permanecer    <input type="checkbox"/> Planejam mudar nos próximos anos</p> <p><b>3.3.1 Caso pretenda mudar-se, para onde?</b>            Bairro: _____ Cidade: _____</p>	
<p><b>3.4 Quais são as vantagens de morar no centro?</b></p>          	<p><b>3.5 Quais são as desvantagens de morar no centro?</b></p>          
<b>4. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES</b>	
<p><b>4.1 Entre as Intervenções ocorridas no centro durante sua permanência, quais tiveram impactos positivos e quais tiveram impactos negativos? Porquê?</b></p>	
<p><b>Positivas:</b></p>          	<p><b>Negativas</b></p>          
<p><b>4.2 O que acha da possibilidade da implantação de habitações populares no Centro, ocupando as residências vazias?</b>  <input type="checkbox"/> Péssimo; <input type="checkbox"/> Regular; <input type="checkbox"/> Bom; <input type="checkbox"/> Ótimo; <input type="checkbox"/> não sabe; <input type="checkbox"/> não faz diferença</p>	

## ANEXO D

### Metodologia de Desenvolvimento, Aplicação e Avaliação do Questionário

Adotou-se, na pesquisa, a mesma divisão espacial adotada para a análise das Pesquisas Origens e Destino 1992/2002 (OD), tendo sido definida uma amostra baseada nas características populacionais de cada setor censitário nas Áreas Homogêneas pertencentes ao Centro, como se observa na TAB. 20. A amostra foi de 183 questionários, apresentando margem de erro de 7,2%.

TABELA 20: Amostra pesquisa

Setores Censitários	Pessoas residentes	Domicílios particulares ocupado	Amostra
310620005620092	380	166	7
310620005620176	324	196	8
310620005620179	668	236	9
310620005620181	578	236	9
310620005620182	590	223	9
310620005620183	462	184	7
310620005620184	615	214	9
310620005620185	477	198	8
310620005620186	160	54	2
310620005620212	674	267	11
310620005620213	223	121	5
310620005620214	394	160	6
310620005620215	577	211	8
310620005620216	379	141	6
310620005620217	441	186	7
310620005620218	349	169	7
310620005620219	503	184	7
310620005620220	368	186	7
310620005620247	379	142	6
310620005620248	328	153	6
310620005620249	460	239	9
310620005620250	584	269	11
310620005620251	350	152	6
310620005620252	436	183	7
310620005620330	418	136	5
310620005620331	91	8	1
<b>Total</b>	<b>11208</b>	<b>4614</b>	<b>183</b>

Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 2002

A pesquisa teve uma duração de quatro meses, entre janeiro e abril de 2005, contando com a participação, além do mestrando e de sua orientadora, dos graduandos em

Arquitetura e Urbanismo da UFMG Cahuê Rando Carolino e Janaina Marx Pinheiro, bolsista de Iniciação Científica, associados à Pesquisa Habitar Belo Horizonte/ FINEP, e da Assessoria de Estatística Profa. Elisete de Assis R. L. Ribeiro do Departamento de Matemática e Estatística da PUCMINAS na definição do tamanho da amostra e sorteio das edificações constantes da mesma. A pesquisa consistiu das seguintes etapas: i) desenvolvimento do questionário, com aplicação de modelo para teste, sendo, posteriormente, definido o modelo definitivo; ii) sorteio dos domicílios que seriam amostrados através do método estatístico aleatório; iii) aplicação do questionário; iv) processamento das informações.

Após a definição do questionário e do sorteio dos domicílios, aplicou-se o mesmo, a princípio, por telefone àqueles cujos números de telefone foram identificados e, posteriormente, por entrevista em campo para completar a amostra. Porém, obteve-se um número inferior à amostra inicialmente definida de 354 questionários<sup>1</sup>. Para homogeneizar a amostra, requisito importante para o tratamento dos dados, realizaram-se dois novos sorteios. O primeiro entre os setores que não atingiram 50% da amostra inicial, selecionando outros domicílios para que a meta fosse atingida. O segundo, entre os setores que ultrapassaram esse percentual, reduzindo o número de questionários válidos para a posterior análise. No entanto, mesmo com os novos sorteios, a amostra inicial não foi atingida, devido à impossibilidade técnica de coletar tamanho número de entrevistas, sendo necessária sua redefinição para 183 questionários, apresentando margem de erro de 7,2%.

É importante ressaltar que a pesquisa foi aplicada nos domicílios, buscando avaliar a situação do chefe de domicílio, quando esse existe. Dessa maneira, não se contabilizaram os dados dos demais moradores, exceto sua presença, como cônjuges, filhos, parentes etc.. A abordagem pode trazer algumas variações dos quadros identificados entre a

---

<sup>1</sup> Considerando margem de erro de 5%.

OD e a pesquisa, o que, como foi demonstrado, não comprometem a comparação dos dados. Homogeneizada a amostra, neste momento, passou-se à próxima etapa que é de preparação dos dados coletados para a análise. Para isso foram transferidas as informações colhidas nas entrevistas para o programa de tratamento de dados MINITAB 12 para Windows, obtendo, de acordo com interesse do pesquisador, diversas informações sobre os moradores do Centro.