

Universidade Federal de Minas Gerais
Departamento de Geografia

Nice Marçal Vilela

HIPERCENTRO DE BELO HORIZONTE



MOVIMENTOS E TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS RECENTES

Belo Horizonte

Setembro - 2006

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

Nice Marçal Vilela

**HIPERCENTRO DE BELO HORIZONTE:
MOVIMENTOS E TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS RECENTES.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia do Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de concentração: Organização do espaço.

Orientador: Prof. Sérgio Martins.

**Belo Horizonte
Departamento de Geografia
2006**

V699h
2006

Vilela, Nice Marçal

Hipercentro de Belo Horizonte [manuscrito] : movimentos e transformações espaciais recentes / Nice Marçal Vilela. – 2006.
171 f. : il. color.; enc.

Orientador: Sérgio Manuel Merêncio Martins.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais,
Departamento de Geografia.

Área de concentração: Organização do Espaço.

Bibliografia: f. 161-165

Inclui anexo.

1. Planejamento urbano – Belo Horizonte (MG) – Teses. I. Martins, Sérgio Manuel Merêncio. II. Universidade Federal de Minas Gerais, Departamento de Geografia. III. Título.

CDU: 711.4(815.1)

DEDICATÓRIA

*Dedico este trabalho à Clara e à Minha Mãe,
Pela inspiração e luz.*

AGRADECIMENTOS

Não poderia deixar de iniciar com esta folha, uma das primeiras a ser lida, entretanto uma das últimas a ser escrita, fazendo uma breve menção às pessoas que direta e/ou indiretamente muito contribuíram para a elaboração deste trabalho, depois de um longo caminho percorrido.

Agradeço, inicialmente, ao Professor Sérgio Martins, que inicialmente me “adotou” como orientanda, tornou-se amigo e mestre, que com generosidade e sabedoria emprestou seus livros, indicou caminhos, ouviu com paciência e dedicação, ensinou-me um outro “olhar”, especialmente, sobre a Geografia, contribuindo de forma efetiva na fundamentação deste trabalho.

Aos amigos da Praxis, que gentilmente disponibilizaram todo o material necessário, forneceram dados ainda não divulgados sobre as pesquisas realizadas para o Programa Centro Vivo, emprestaram livros, cederam fotografias e mapas, enfim me apoiaram, contribuindo na fundamentação da pesquisa e na definição dos caminhos traçados. Um agradecimento especial ao Rogério Palhares, pela paciência em me ouvir, pela disponibilidade em ajudar e, principalmente, pela amizade e dedicação que sempre dispensou a mim.

A todos os entrevistados, que concederam um pouco do seu tempo e contribuíram para o entendimento da realidade que eu estava estudando. E, ao CNPq, pela concessão da bolsa de estudos, que apesar de ser por um curto período (apenas 6 meses), permitiu uma dedicação maior ao aprendizado nesse período.

Aos amigos que conquistei nesses dois anos e meio de estudo no Instituto de Geociências da UFMG, especialmente à Gláucia, que, com muita paciência e amizade, tentou mostrar-me o caminho nessas “terras” da Geografia onde me aventurei. Uma menção especial à Luciana, pela ajuda ao indicar os entrevistados e facilitar os contatos dentro da Prefeitura de Belo Horizonte e, mesmo de licença maternidade, não deixou de apoiar e dar sugestão de material sobre o Programa Centro Vivo.

Por último, e não menos importante, a toda minha família, pelo apoio, incentivo e compreensão. À Dona Sônia, por cuidar tão bem da Clara. À tia Euclídia, por uma palavra sempre amiga nas horas de sufoco. Ao meu avô, pelo incentivo, sempre. Principalmente à minha mãe, embora ausente nesse momento, por me ensinar a viver e fazer de mim a pessoa que sou hoje.

Enfim, ao Léo, pelo apoio e incentivo em todos os momentos e, principalmente, nos difíceis e, à Clara pela compreensão da minha ausência e por me recompensar com um lindo sorriso e os braços abertos no final de cada dia.

INTRODUÇÃO	13
Inspirações iniciais.....	14
As determinações do local.....	25
Objeto e principais indagações.....	30
CAPÍTULO I: BELO HORIZONTE – DE CIDADE À METRÓPOLE	32
I.1. Implantação e consolidação.....	36
I.2. Estrutura urbana: espaço, forma e função.....	44
I.3. A centralidade urbana.....	52
CAPÍTULO II: A OBSOLESCÊNCIA DO CENTRO	57
II.1. A dinâmica espacial do centro.....	62
II.2. O centro e a mobilidade territorial.....	68
II.3. Os sinais de degradação.....	75
CAPÍTULO III: PROCESSOS DE INTERVENÇÃO URBANA	82
III.1. Prática concreta: a atuação do Estado.....	87
III.2. Concursos e projetos para o centro.....	100
2.1.PACE/1980.....	101
2.2. BH-Centro.....	107
2.3. PACE/1999.....	111
2.4. Ruas da Cidade.....	115
2.5. BH-Hipercentro.....	121
CAPÍTULO IV: O PROGRAMA CENTRO VIVO	124
IV.1. Propostas e ações	128
IV.2. Posições e práticas quanto aos camelôs	137
IV.3. Condições para o retorno do uso residencial	146
CONSIDERAÇÕES FINAIS	155
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	161
ANEXO	166

LISTA DE FIGURAS E TABELAS

Figura 1: Hipercentro e Áreas Homogêneas.....	15
Figura 2: Zoneamento Lei 2.662/76.....	94
Figura 3: Zoneamento Lei 4.034/85.....	96
Figura 4: Zoneamento Lei 7.166/96.....	99
Figura 5: Localização Shoppings Populares.....	138
Figura 6: Hipercentro: Imóveis Desocupados.....	146
Tabela Regime de ocupação – OD 72.....	103
Tabela Domicílios com veículos e taxa de motorização – OD 72.....	104
Tabela Uso de garagem pelos moradores – OD 72.....	104
Tabela Domicílios por intenção de mudar – OD 72.....	105
Tabela Propostas do PACE/80.....	107
Tabela Propostas do BH-Centro.....	110
Tabela Propostas do PACE/99.....	113
Tabela Propostas do BHbus.....	114
Tabela Propostas do Projeto Quatro Estações.....	119
Tabela Propostas do BH-Hipercentro.....	121
Tabela Propostas e projetos isolados.....	123
Tabela Propostas do Programa Centro Vivo.....	131
Tabela Shoppings Populares.....	140
Figura 5: Shoppings Populares.....	141
Figura 6: Imóveis Desocupados.....	148

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADE – Área de Diretrizes Especiais

ARCS – Administração Regional Centro Sul

BHBUS – Plano de Reestruturação do Transporte Coletivo de Belo Horizonte

BH-Centro – Concurso Nacional para a Reestruturação do Centro de Belo Horizonte

BHTRANS – Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S. A.

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento

BNH – Banco Nacional de Habitação

CDL-BH – Câmara de Dirigentes Lojistas de Belo Horizonte

CDPCM-BH – Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural do Município de Belo Horizonte

CEF – Caixa Econômica Federal

Centro Vivo – Programa de Requalificação da Área Central de Belo Horizonte

EHIS – Empreendimento Habitacional de Interesse Social

FGTS – Fundo de Garantia por Tempo de Serviço

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IQVU – Índice de Qualidade de Vida Urbano

LUOS – Lei de Uso e Ocupação do Solo

LPOUS – Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo

METROBEL – Companhia de Transportes da Região Metropolitana de Belo Horizonte

MOMTI – Modelo Integrado de Transporte Metropolitano

OD – Pesquisa Origem e Destino

PACE/80 – Projeto da Área Central

PACE/99 – Plano da Área Central

PAR – Programa de Arrendamento Residencial

PBH – Prefeitura Municipal de Belo Horizonte

PD – Plano Diretor

PDIES – Plano de Desenvolvimento Integrado Econômico e Social

PECRJ – Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro

PLAMBEL – Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte

POS – Plano de Ocupação do Solo da Aglomeração Metropolitana

PROBUS – Programa de Reorganização do Transporte por Ônibus

PSH – Programa de Subsídio Habitacional

RMBH – Região Metropolitana de Belo Horizonte

Ruas da Cidade – Concurso Público Nacional para a Seleção de Propostas Metodológicas para a Melhoria da Qualidade de Áreas Urbanas

SAGMACS – Sociedade para a Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais

SMAHB – Secretaria Municipal de Habitação

SUDECAP – Superintendência de Desenvolvimento da Capital

TDC – Transferência do Direito de Construir

ZAP – Zona de Adensamento Preferencial

ZCBH – Zona Central de Belo Horizonte

ZHIP – Zona Hipercentral

Este trabalho aborda as transformações espaciais que se explicitaram a partir da década de 90 na área considerada como o centro de Belo Horizonte: o Hipercentro. Nesse sentido, o estudo, embora considere a configuração mais nítida da estruturação da metrópole, verificada a partir dos anos 60 e 70, analisa a (re)atualização da metrópole, verificada nos dias atuais, tomando como referencial o uso residencial e seu comportamento frente aos projetos de intervenção urbana, associados aos movimentos de renovação que têm resultado na capitalização das propriedades em outros patamares.

Para isso, este estudo analisa a dinâmica mais recente do processo que tem acarretado tais transformações no espaço urbano, sobretudo a dialética do centro e da centralidade. Através de uma incursão nos projetos e intervenções realizadas na área do Hipercentro, desde a década de 80, até as intervenções mais recentes, em curso, como o Programa Centro Vivo. Este trabalho foi desenvolvido, basicamente, através de pesquisa e revisão bibliográfica, entrevistas e recolhimento de informações através de anúncios publicitários, tendo em vista a escassez de bibliografia sobre o momento mais recente da metropolização.

A partir da análise dos dados apresentados, pode-se considerar que o processo conhecido como a “decadência” do centro está diretamente relacionado com a desvalorização das propriedades, onde o Programa Centro Vivo apresenta novas possibilidades de atuação dos capitais, principalmente do setor imobiliário, em patamares mais elevados. Numa visão mais global, tudo isso faz parte de um processo mais amplo em que o centro está inserido, a (re)atualização da metrópole.

Palavras-chave: 1. Belo Horizonte; 2. Hipercentro; 3. Intervenções Urbanas; 4. Metropolização; 5. Programa Centro Vivo.

Ce travail parle des transformations spatiales qui se sont connues depuis des années 90 dans le endroit considéré comme le centre de la ville de Belo Horizonte: le Hipercentre. Dans ce sens, l'étude, bien que il considère la configuration plus nette de la structuration de la métropole, vérifiée a partir des années 60 e 70, analyse la (re)actualisation de la métropole, vérifié aujourd'hui, prendre pour référence l'usage résidentielle et son comportement vis-à-vis aux projets d'intervention urbaine, associés aux mouvements de rénovation qui ont produit la capitalisation des propriétés dans l'autre niveau.

A ce titre, cet étude analyse le procesus evolutif plus récent qui a donné lieu à cettas transformations dans l'espace urbaine, surtout la dialectique du centre e de la centralité. À travers une incurtion dans les projets et les interventions réalisé dans l'espace du Hipercentre, dès les années 80 jusqu'aux les plus récentes, en cours, par exemple le Programe Centre Vif. Ce travail se base sur les recherches et les révisions bibliographiques, sur les entrevues et les informations prises des annonces publicitaires, ayant en vue la faute de bibliographie sur le moment plus récent de la métropolisation.

À partir de l'analyse des dés appris, on peut considérer que le processus connu comme la «décadense» du centre est relatif directement à dévalorisation des propriétés, où le Programe Centre Vif démontre les nouvelles possibilité d'action des capitaux, surtout du secteur immobilier, en niveau plus élevé. Dans une vision plus global, tout ça est partie d'un processus plus vaste dans lequel le centre est inseré, la (re)actualisation de la métropole.

Les mots clés: 1. Belo Horizonte ; 2. Hipercentre ; 3. Interventions Urbaines ; 4. Métropolisation ; 5. Programe Centre Vif.

*“Uma cidade se levanta
Do solo às nuvens.
De atalhos parte para avenidas.
Do caos se amolda à geometria:
Triângulos quadiláteros círculos.
Uma cidade sobe dos prados
Para o lombo das serras.
Destrói choupanas e constrói
Arranha-céus”.*

Henriqueta Lisboa. *Belo Horizonte bem querer.*

O presente estudo está apoiado nas transformações em curso na área considerada como o centro de Belo Horizonte, tomando como referencial o uso residencial e o seu comportamento frente aos projetos de intervenção urbana associados aos movimentos de renovação que têm resultado na capitalização das propriedades em outros patamares. Nesse sentido, este trabalho parte da configuração mais nítida do processo de estruturação da própria metrópole de Belo Horizonte, verificado a partir dos anos 60 e 70.

Para implementar este estudo, tomou-se o Hipercentro¹ como unidade de referência espacial de análise. A área em questão, diferencia-se da área central – neste trabalho considerada como a Zona Urbana, conforme definida no plano original da cidade, segundo Aarão Reis² – pela maior diversidade de usos e presença de grande vitalidade (bem como por corresponder a um momento de metropolização da antiga cidade, conforme concebida pelo chefe da Comissão Construtora). Neste estudo, adotar-se-á, para melhor caracterização e análise, a área definida pelo “Programa de Requalificação da Área Central de Belo Horizonte – Centro Vivo”, como objeto de estudo. A referida área compreende o Hipercentro Legal (objeto de zoneamento definido pela Lei 7165/96) acrescido do Parque Municipal e das quadras do Projeto Quatro Estações.

¹ Área definida como objeto de zoneamento (ZHIP) pela Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo Urbano nº 7165 de 27 de agosto de 1996, Cap. II, art. 7º., XXV:

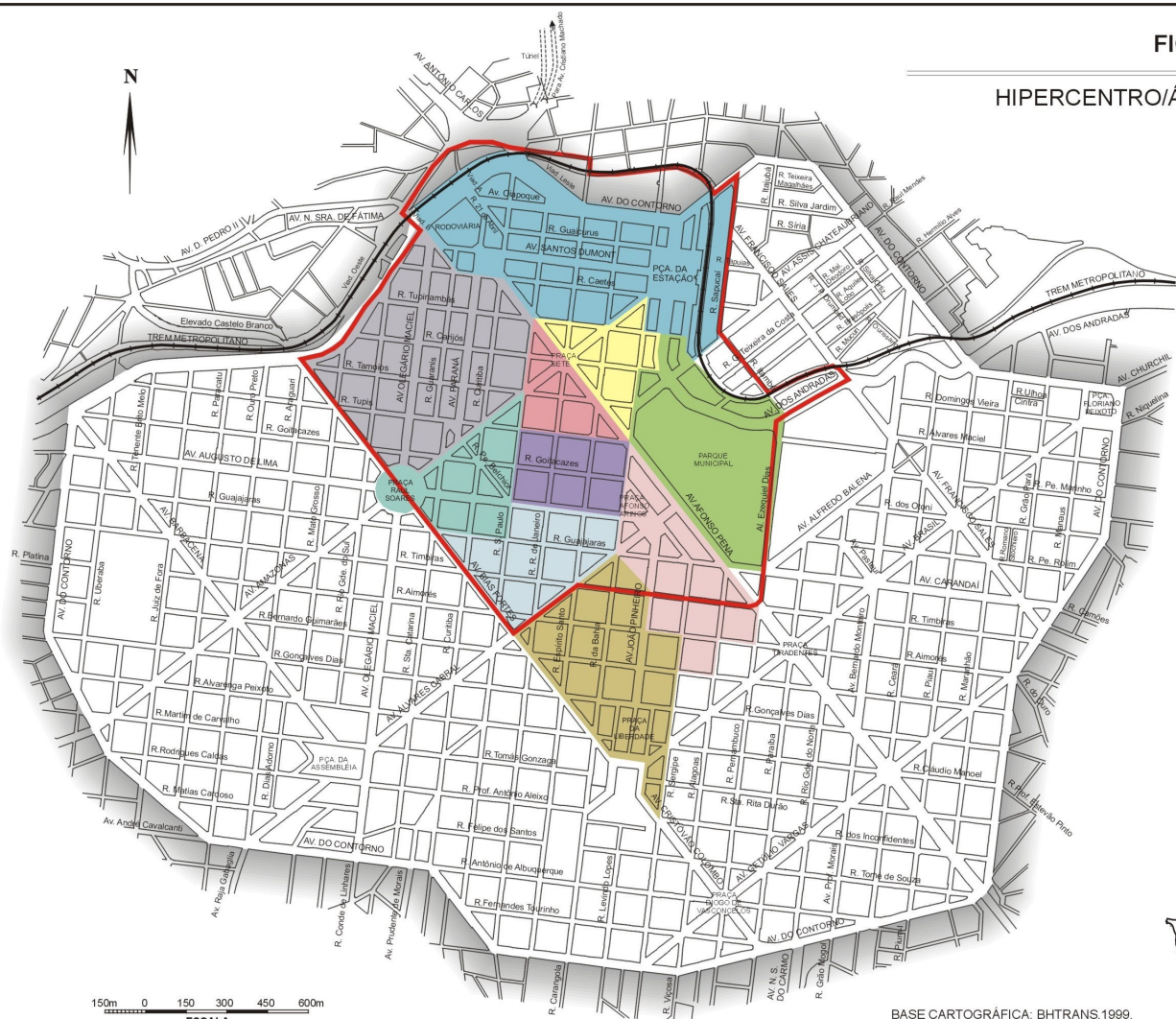
§ 1º - Hipercentro é a área compreendida pelo perímetro iniciado na confluência das avenidas do Contorno e Bias Fortes, seguindo por esta, incluída a Praça Raul Soares, até a Avenida Álvares Cabral, por esta até a Rua dos Timbiras, por esta até a Avenida Afonso Pena, por esta até a Rua da Bahia, por esta até a Avenida Assis Chateaubriand, por esta até a Rua Sapucaí, por esta até a Avenida do Contorno, pela qual se vira à esquerda, seguindo até o Viaduto da Floresta, por este até a Avenida do Contorno, por esta, em sentido anti-horário, até a Avenida Bias Fortes e por esta até o ponto de origem.

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

² Concluída em 23 de março de 1895, a planta geral da nova capital era organizada em três zonas concêntricas: zonas urbana, suburbana e de sítios. A primeira, localizada na parte central, local do antigo arraial, era dividida em quarteirões regulares (120 X 120 metros) pela malha viária ortogonal (ruas de 20m de largura) com a sobreposição de avenidas (35m) que as cortavam em ângulos de 45º. A zona suburbana, circundando toda a primeira zona e separa por uma avenida de contorno, apresentava quarteirões irregulares e ruas mais estreitas (14m) traçadas conforme a topografia permitia. A terceira zonas, por conseguinte, circundava toda a zona suburbana e era destinada aos sítios de pequena lavoura. Cf. BARRETO, Abílio *Belo Horizonte: memória histórica e descritiva – história antiga e história média*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996, p. 250-253.

FIGURA 1

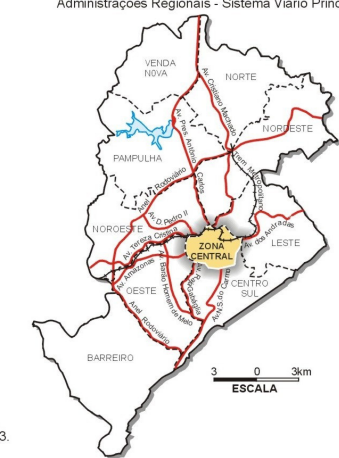
HIPERCENTRO/ÁREAS HOMOGÊNEAS



- LEGENDA**
- Limite do Hipercentro
 - ÁREAS HOMOGÊNEAS**
 - Rodoviária/Praça da Estação
 - Viaduto B/Mercado Novo
 - Mercado Central
 - Igreja São José
 - Viaduto Santa Tereza
 - Parque Municipal
 - Imprensa Oficial
 - Bias Fortes/Álvares Cabral/Maleta
 - Praça Afonso Arinos/Prefeitura
 - Praça da Liberdade

LOCALIZAÇÃO DA ZONA CENTRAL

MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE
Administrações Regionais - Sistema Viário Principal



BASE CARTOGRÁFICA: BHTRANS, 1999.
FONTE: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 2003.

Embora este trabalho utilize dados dos estudos elaborados pela Fundação João Pinheiro e pela extinta Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte (PLAMBEL), a área definida como objeto de estudo se difere da área considerada como Hipercentro pelos referidos órgãos. Dessa forma, os dados devem ser relativizados ou considerados segundo as suas subdivisões, as chamadas Áreas Homogêneas, para uma melhor adequação ao estudo proposto. Essa diferença na delimitação da área é de origem conceitual e temporal, ou seja, advém do que cada um entende por Hipercentro e da sua variação no tempo, posto que o espaço urbano é dinâmico e modifica-se com o passar do tempo. Do exposto, segundo a PLAMBEL,

“[...] o Hipercentro não se compreende como unidade de vida urbana sem as áreas correspondentes à Praça da Liberdade, Praça Afonso Arinos/Prefeitura Municipal/Catedral da Boa Viagem e Praça da Estação. Estes espaços concretizam os agentes principais da metrópole, conferindo ao Hipercentro as marcas da centralidade metropolitana. Poder do estado, poder local e poder dos agentes privados estão aí simbolicamente representados em hierarquia e em confrontos”³.

Por outro lado, a opção pelo tema abordado surgiu da elaboração de uma pesquisa, na referida área, através do projeto BH-Hipercentro⁴, que, apesar da sua complexidade, não comportava um estudo reflexivo nem uma análise mais aprofundada, normalmente pouco presente em pesquisas “encomendadas”, ou seja, com escopo, prazos, senão o próprio método, definidos de antemão. Apesar disso, a pesquisa mostrou a necessidade de um estudo mais elaborado, posto que, até o presente momento, não se tem referência de um trabalho com análise profunda e específica que se ocupe não apenas dos dados concernidos ao assunto, mas, sobretudo, das determinações fundamentais do processo em curso, ou seja, o da redefinição da própria metrópole, examinada a partir da reconfiguração de sua área central.

³ SOUZA, José Moreira de & CARNEIRO, Ricardo. “O Hipercentro de Belo Horizonte: conformação espacial e transformações recentes”. In: *Anuário Estatístico de Belo Horizonte*, 2003, s/p.

⁴ “Projeto BH-Hipercentro: Pesquisa de Uso e Ocupação dos Imóveis”. Trata-se de um estudo, realizado pela Praxis Projetos e Consultoria para a Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, com pesquisa realizada durante os meses de novembro e dezembro de 2002, cuja elaboração consistia em subsidiar ações de planejamento urbano e intervenções de projeto urbanístico na área do Hipercentro de Belo Horizonte.

A escolha de tal tema, pode-se dizer, surgiu de uma curiosidade inicial para compreender os processos mais complexos que fundamentam as atuais transformações no espaço urbano do centro de Belo Horizonte. Entretanto, um estudo de tal envergadura somente seria possível no meio acadêmico, visto que seria uma análise mais reflexiva do que, verdadeiramente, proposta para solucionar os problemas enfrentados pelo planejamento urbano atual. De qualquer maneira, seria um desafio estimulante e instigante realizar uma pesquisa sobre o processo no momento em que ele ocorre, no curso das transformações e ações, por parte do poder público e privado, que determinam as modificações do e no espaço urbano.

Além disso, a divulgação e implementação do Programa Centro Vivo, promovido pela Prefeitura Municipal (em janeiro de 2004), proporcionou um direcionamento da pesquisa em função das intervenções realizadas pelo programa, seus motivos e resultados observados no espaço e na vida cotidiana do/no centro, sem deixar de mencionar as possíveis conseqüências no confronto do usuário com os agentes – planejadores e detentores das decisões – determinantes das referidas intervenções.

Resumidamente, o Programa Centro Vivo pode ser definido como um conjunto de obras que visam à recuperação da área central, dividido em três linhas principais de atuação: “inclusão social e revitalização econômica”; “revitalização urbanística, ambiental e cultural”; e “segurança”. Através das referidas ações, o Programa tem como meta criar condições para reforçar o papel do Hipercentro como centro simbólico de Belo Horizonte, da metrópole nela centrada, bem como de Minas Gerais; valorizar a diversidade de suas atividades e consolidá-lo como local de encontro; e, por fim, transformá-lo em um lugar “bom para morar, trabalhar, passear, aprender, conviver”⁵. Entretanto, em ampla medida, o Centro Vivo veio apenas operacionalizar uma série de diretrizes já definidas pelo Plano Diretor (Lei 7165/96) e integrar uma série de ações e os projetos, de certo modo, desconexos que vinham acontecendo na referida área⁶.

⁵ O Programa Centro Vivo, no atual momento, apresenta-se apenas como ações e projetos isolados, embora tenham um objetivo comum, ele ainda não possui uma regulamentação mais consistente, visto que os projetos de intervenção são aprovados e executados separadamente. As informações apresentadas neste trabalho foram obtidas através de entrevistas com pessoas diretamente envolvidas com o Programa ou através de pesquisa em publicações de jornais, seminários sobre o tema etc.

⁶ As metas apresentadas pelo Programa Centro Vivo podem ser interpretadas no Artigo 12 do Plano Diretor de Belo Horizonte (Lei 7.165/96): “São diretrizes de intervenção pública na estrutura urbanística do Hipercentro:

A rigor, foi a partir dos anos 60 e 70 que, em Belo Horizonte, explicitou-se o surgimento de uma nova dimensão da urbanização, caracterizada pela expansão e grande fragmentação dos espaços, um processo de metropolização que torna a questão da centralidade ainda mais complexa do que quando referida à cidade:

“Houve uma força com atuação simultânea, generalizada e profunda, composta pelo novo padrão de mobilidade espacial decorrente da difusão no uso do automóvel, com as novas frentes de acessibilidade que ele criou e com o novo espaço urbano que foi para ele produzido pelas e para as camadas de mais alta renda. Essa nova mobilidade territorial, juntamente com o empenho do capital imobiliário em tornar obsoletos os centros existentes e promover novos centros e novas frentes imobiliárias, fez com que um novo padrão de deslocamento se estabelecesse em nossas metrópoles”.⁷

A saturação do centro, especialmente pelo crescente fluxo de automóveis e pessoas, consolidando a sua própria constituição como local de passagem, e a concorrência com os subcentros – aglomerações diversificadas e equilibradas de comércio e serviços que atuam como polarizadores de uma dada área – contribuem para acelerar o processo considerado de decadência da área central. O deslocamento de empresas para os subcentros – ou áreas de expansão urbana – e a conseqüente atração de investimentos para essas áreas contribuem para a chamada “deterioração”, facilitando a ocupação da área central pelas classes mais populares.

-
- I - estabelecer instrumentos e incentivos urbanísticos para a promoção de sua recuperação, restituindo-lhe a condição de moradia, lugar de permanência e ponto de encontro;
 - II - priorizar a circulação de pedestres, garantindo-lhes segurança e conforto;
 - III - estabelecer condições urbanísticas para a racionalização da circulação do transporte coletivo e a redução do tráfego de passagem do transporte individual;
 - IV - revitalizar os marcos, as referências e os espaços públicos, históricos, turísticos e culturais;
 - V - promover a recuperação das calçadas e implementar projetos de paisagismo;
 - VI - promover a desobstrução das fachadas das edificações, reduzindo, padronizando e adequando os engenhos de publicidade;
 - VII - escalonar o horário de funcionamento das atividades;
 - VIII - empreender ação conjunta com os órgãos de segurança pública e de ação social para erradicar a violência e a mendicância urbana;
 - IX - estruturar a circulação de veículos particulares, coletivos e de carga.”

⁷ VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998,p. 281

Segundo Rodrigo Ferreira Andrade e Beatriz de Almeida Magalhães⁸, teria sido a recessão dos anos de 1980 que provocara uma retração na construção civil, o que levou o mercado imobiliário a se voltar para os loteamentos de mais baixo custo, acelerando, assim, a expansão e o adensamento das periferias. Entretanto, Flávio Villaça observa que precisamente essa década foi marcada pela explosão de investimentos imobiliários orientados para as elites – de escritórios ou residenciais – fora das áreas centrais nos grandes centros urbanos. É nessa época que surgem os empreendimentos da avenida Luís Carlos Berrini, Alphaville e Tamboré em São Paulo, da Barra da Tijuca no Rio de Janeiro e, ainda, da Boa Viagem no Recife⁹. É ainda nesse período, de expansão periférica, que as áreas centrais deixam de ser o foco principal dos interesses do mercado e inicia-se um processo de perda da atratividade de investimentos em detrimento das áreas periféricas ou de expansão urbana.

Esses e outros autores observaram que a modernização dos meios de transporte também contribuiu para a criação de um novo modelo urbano de expansão, que, somado ao advento dos *shopping centers*, vem apresentando significativa participação na formação de centros secundários (ou subcentros) – contribuindo para o deslocamento de atividades do centro tradicional, embora o declínio deste seja anterior ao surgimento dos *shoppings centers* – e na criação de uma realidade urbana “polinucleada”, ou melhor, de um novo conceito de centralidade. Ana Fani Alessandri Carlos¹⁰ observa que no curso da metropolização, no caso de São Paulo, estudado pela autora, ocorre uma acentuação da centralidade: o centro histórico continua sendo o centro principal – local da decisão, da organização política, mantendo o seu conteúdo simbólico –, mas assiste-se à constituição de uma pluralidade de novos centros, ao mesmo tempo em que se estruturam as periferias, englobando sempre novas áreas e extensões fragmentadas.

Por outro lado, Flávio Villaça compreende de outra forma o fenômeno da polinucleação, considerando especialmente os estudos de Mark Gottdiener para as regiões metropolitanas americanas contemporâneas. Segundo este autor, esse fenômeno é exclusivo dos Estados Unidos, não sendo verificado qualitativamente em nenhum outro país. Flávio Villaça

⁸ ANDRADE, Rodrigo Ferreira & MAGALHÃES, Beatriz de Almeida. “A formação da cidade”. In: CASTRIOTA, Leonardo Barci (org.). *Arquitetura da modernidade*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1998, p. 74.

⁹ VILLAÇA, Flávio. *Op. Cit.*, 1998, p. 28.

¹⁰ CARLOS, Ana Fani Alessandri. *Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana*. São Paulo: Contexto, 2001, p. 177.

acredita que Gottdiener ao fazer tal afirmação refira-se à diferença relativa entre os portes dos diferentes centros, menor que quando referido às demais metrópoles, não havendo uma hegemonia tão marcante do centro principal em relação aos demais, como considera haver nas metrópoles européias e nas da América Latina. Flávio Villaça observa, ainda, ser compreensível que uma das conseqüentes manifestações da polinucleação verificada em metrópoles estadunidenses seja o enfraquecimento dos centros principais como aglutinadores do espaço metropolitano¹¹.

Essa polinucleação através de centros bastante desenvolvidos não ocorre, segundo o autor, no caso brasileiro, onde os centros das metrópoles, apesar de suas notórias “decadências”, continuam ainda como fortes irradiadores e centralizadores da organização espacial urbana. Heitor Frúgoli Jr. reforça a importância do papel do “centro” para a metrópole:

“Ainda que no processo geral de expansão urbana possa se observar uma forte tendência à dispersão e à descentralização, é impossível postular que isso signifique a perda de um ‘centro’, mesmo que não se possa mais falar [...] em uma única centralidade, de feição tradicional e histórica. Persiste, de toda forma, a importância constitutiva do papel desenvolvido pela centralidade no contexto urbano, porém em novos termos”¹².

Seguindo o raciocínio elaborado por esse autor, pode-se dizer que depois de um longo período, que vai da fundação da cidade até o fim da década de 1960 (período em que a parte considerada cidade correspondia à antiga Zona Urbana compreendida dentro da Avenida do Contorno, seguido pelo período de re-planejamento para enfrentar um certo desordenamento provocado pela expansão urbana desenfreada), Belo Horizonte, a partir da década de 1970, sob o estímulo do planejamento tecnocrático da ditadura militar, vai ampliar a sua experiência através da Região Metropolitana.

Nesse contexto, parece fato que o centro deixa de ser o único foco nas decisões e discussões (estudos), nas quais se insere o tema da expansão metropolitana, momento em que se verifica, sobretudo, a consolidação da metropolização. De fato, ao iniciar os anos 1980, Belo Horizonte contava com uma série de planos voltados para a adequação da

¹¹ VILLAÇA, Flávio. *Op. Cit.*, 1998, p. 22 e 244-245.

¹² FRÚGOLI Jr., Heitor. *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo: Cortez: Edusp: FAPESP, 2000, p. 42.

metrópole às diretrizes de modernização pretendidas. Nesse sentido, são elaborados, de um lado, o Plano de Ocupação do Solo da Aglomeração Metropolitana (POS) e o Modelo Integrado de Transporte Metropolitano (MOMTI) e, do outro, a Lei de Uso e Ocupação do Solo de Belo Horizonte (LUOS) e o Projeto da Área Central (PACE). Desse modo, esses instrumentos constituíam, nessa época, os elementos mais importantes na consecução da ação do Estado, quer a partir do chamado poder público municipal, quer do estadual, ou, mais precisamente, numa ação combinada de ambos.

A rigor, é a partir desse momento, que se observa limpidamente o processo de “implosão-explosão” da cidade, ao qual se refere Henri Lefebvre. A cidade cresce desmesuradamente, torna-se uma enorme concentração de pessoas e atividades encerradas num tecido urbano rígido, ocasionando uma imensa explosão em fragmentos múltiplos e disjuntos, criando as periferias, subúrbios, etc¹³. Em consequência, pode ocorrer, como nos Estados Unidos, dos centros serem abandonados à população mais empobrecida, ou, pelo contrário, as pessoas mais abastadas conservarem suas fortes relações com o centro da cidade, como no *Central Park* em Nova Iorque ou no *Marais* de Paris¹⁴.

Entretanto, seria uma metáfora ilusória uma metrópole dotada de apenas um centro e subúrbios integrados social e economicamente, já que uma metrópole possui vários núcleos, especializados ou não, e a relação de dependência com o centro principal passa à competição. No próprio processo de constituição e realização do espaço urbano, segundo Henri Lefebvre, a concentração leva ao enfraquecimento e se rompe, sendo, então, necessária à criação de um outro centro – “um outro lugar e um lugar outro” –, nesse sentido, a criação se interrompe, mas, por sua vez, para criar¹⁵. Amparando-se nas observações do filósofo, há, pois, uma tendência à centralidade, constituição de um centro “decisional”, e à policentralidade, ruptura do centro constituindo outros centros – ainda que análogos, eventualmente complementares – seja para a dispersão ou para a concorrência.

¹³ “[...] a implosão-explosão (metáfora emprestada da física nuclear), ou seja, a enorme concentração (de pessoas, de atividades, de riquezas, de coisas e de objetos, de instrumentos, de meios e de pensamento) na realidade urbana, e a imensa explosão, a projeção de fragmentos múltiplos e disjuntos (periferias, *subúrbios*, residências secundárias, satélites, etc.)” LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2004, p.26.

¹⁴ Cf. LEFEBVRE, Henri. *Le droit à la ville*. Paris: Anthropos, 1968, p. 18-19.

¹⁵ Cf. LEFEBVRE, Henri. *Op. Cit.*, 2004, p.11-13.

Partindo do pressuposto que o espaço é condição necessária à existência e reprodução da sociedade, o espaço urbano (re)produzido no âmbito da formação social capitalista, recebe um valor de troca, o que pressupõe intercambialidade e, por conseguinte, transforma-o numa mercadoria¹⁶. Essa transformação, assim como acontece com qualquer produto do trabalho sob a forma mercadoria, implica numa mobilização frenética dos capitais envolvidos, neste caso, dos que consubstanciam o chamado setor imobiliário. Desse modo, os processos de valorização do espaço passam pela mercantilização do próprio espaço. A construção de *shopping centers*, por exemplo, assim como grandes empreendimentos, de turismo ou lazer, são a tentativa do capitalismo de produzir e transformar as localidades (o que acaba por redefinir as centralidades). Entretanto, Flávio Villaça considera que isso não ocorre completamente, porque o capitalismo não consegue reproduzir as aglomerações sociais, sem as quais, não há localização¹⁷. O espaço não é um produto como outro qualquer, ele compreende produto e relações, na sua coexistência e simultaneidade.

A mercantilização do espaço produz diferentes centralidades, baseadas nas relações entre usos/funções, diferenciando e reforçando umas em detrimento das outras. É difícil, pois, evitar as contradições, a dialética do centro/centralidade. Segundo Lefebvre, não existe cidade sem um centro, o espaço urbano se define pela atração que exerce sobre as suas imediações – sejam elas coisas, obras ou pessoas¹⁸. Teoricamente, a concentração urbana só existe com os seus riscos de saturação, de desordem e suas oportunidades de encontros, de informações, de convergências. Desse modo, o centro somente dispersar-se-ia em centralidades, ou seja, a “funcionalização” ou “especialização” dos centros, com a constituição de um centro “decisional”, por exemplo, é a resultante do enfraquecimento do próprio centro, em resumo, a dialética do centro e da centralidade.

No mundo globalizado, onde uma relativa desterritorialização das atividades econômicas é apresentada como tendência dominante, através da tecnologia e das telecomunicações,

¹⁶ “[...] O espaço inteiro dever receber *valor de troca*. Ora, a troca implica intercambialidade. A cambialidade de um bem faz dele uma mercadoria, análoga a uma quantidade de açúcar ou de carvão; ela exige que o bem seja comparável a outros bens e mesmo a todos os bens do mesmo gênero. O ‘mundo da mercadoria’, com seus traços, se estende às coisas e bens produzidos no espaço e, de suas circulações e fluxos, ao espaço inteiro que toma assim a realidade autônoma (na aparência) da coisa, do dinheiro. [...] Cada lugar permutável figura assim no encadeamento das operações mercantis – oferta e demanda, formação de um preço. [...] Neste caso, como em outros, diversas causas perturbam e complicam esta relação, notadamente a especulação. A ‘verdade dos preços’ aparece; os preços desvinculam-se dos valores e dos custos de produção” LEFEBVRE, Henri. *La production de l’espace*. Paris: Anthropos, 1986, p. 388-389.

¹⁷ Cf. VILLAÇA, Flávio. *Op. Cit.*, 1998, p. 72.

¹⁸ Cf. LEFEBVRE, Henri. *Op. Cit.*, 2004, p. 93.

acabaria por desvalorizar a própria cidade. Para Saskia Sassen, a importância das cidades, nessa lógica, permanece, na medida em que as áreas centrais continuam como concentradoras do poder decisório¹⁹. Entretanto, é nesse momento em que ela deixa de ser cidade, ao menos na acepção lefebvriana, ela se transforma em metrópole²⁰. Contudo, parece fato que os setores intermediários da economia e a classe média têm deixado as áreas centrais das cidades, mas estas são terrenos estratégicos para a operação de dois setores que permanecem: os altos cargos de direção e os empregos de baixa remuneração (secretárias, limpadores, motoristas, técnicos em manutenção, pintura, renovação, etc.).

A atual flexibilidade e globalização da economia mundial produzem, na realidade urbana, uma crescente competição entre pontos nodais, centros ou cidades. Carlos Vainer faz uma análise desse processo, ao considerar os pressupostos do chamado Planejamento Estratégico Urbano, através de três analogias da cidade: cidade-mercadoria, cidade-empresa e cidade-pátria. Segundo esse autor, a demanda de localizações pelo grande capital é o que qualifica a cidade como mercadoria, mas não uma mercadoria como outra qualquer, uma mercadoria de luxo destinada a um grupo de potenciais compradores – “capital internacional, visitantes e usuários solváveis”²¹. De mercadoria, a cidade passa à competitividade, à produtividade, subordinada à lógica do mercado – a cidade-empresa – sob a instauração de uma nova lógica baseada no aprofundamento do supostamente público (o Estado) e do privado. A constituição da cidade-empresa representa uma negação da cidade enquanto espaço político. Segundo o autor, nesse plano só há lugar para a cidade unificada, coesa, consensual. O patriotismo – a cidade-pátria – surge, então, da representação da situação de consciência de crise, da vontade coletiva de participação e confiança no futuro da cidade.

Por outro lado, para Edward Soja²², bastante amparado nas considerações de Lefebvre, é o centro que define e confere substância ao urbano, no seu sentido social e, obviamente,

¹⁹ Cf. SASSEN, Saskia. Apud FRÚGOLI Jr. Heitor. *Op. Cit.*, 2000, p. 30-31.

²⁰ “[...] a realidade urbana, ao mesmo tempo simplificada e estilizada [metrópole], perde os traços que a época anterior lhe atribuía [cidade]: totalidade orgânica, sentido de pertencer, imagem enaltecida, espaço demarcado e dominado pelos esplendores monumentais”. LEFEBVRE, Henri. *Op. Cit.*, 2004, p. 26.

²¹ VAINER, Carlos. “Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano”. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000, p. 83.

²² Cf. SOJA, Edward W. *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

espacial. Para o autor, somente com uma centralidade persistente é que pode haver “cidades externas” e “urbanização periférica” – um processo ao mesmo tempo descentralizador e recentralizador. Em meio a esse processo de des(re)centralização urbana, o centro ainda pode desempenhar um forte papel aglomerativo e simbólico – seja do ponto de vista político, com a presença de instituições governamentais, seja do ponto de vista econômico, com as instituições bancárias, etc.

Entretanto, é fundamental considerar a centralidade nas análises sobre o processo de urbanização, porque nela está a vitalidade urbana. Para Henri Lefebvre²³ não existe cidade nem realidade urbana sem um centro, é preciso, pois, conservá-la. Contudo, não se trata de algo estático, a própria centralidade não está isenta de movimentos, transformações, saturações etc., podendo dispersar-se em centralidades parciais e móveis – policentralidades.

*“A centralidade tem seu movimento dialético específico. Ela se impõe. Não existe realidade urbana sem centro, quer se trate do centro comercial (que reúne produtos e coisas), do centro simbólico (que reúne significações e as torna simultâneas), do centro de informação e de decisão etc. Mas todo centro destrói-se a si próprio. Ele se destrói pela saturação; ele se destrói porque remete a uma outra centralidade; ele se destrói na medida em que suscita a ação daqueles que ele exclui e expulsa para as periferias.”*²⁴

²³ Cf. LEFEBVRE, Henri. *Espace et politique*. Paris: Anthropos, 1972, p. 193. e Cf. LEFEBVRE, Henri. *Op. Cit.*, 2004, p. 93.

²⁴ LEFEBVRE, Henri. *Op. Cit.*, 1972, p. 206.

Apenas a título introdutório, pode-se frisar aqui a forma fragmentada com que se deu a ocupação da área compreendida dentro da Avenida do Contorno, a então Zona Urbana criada por Aarão Reis. Apesar de concebida sob os princípios do urbanismo moderno, Belo Horizonte não contou desde o início com um planejamento regulador, apenas com um plano centrado, sobretudo, na definição de usos e estruturado a partir da definição de um sistema viário característico. Isso se considerarmos a chamada Zona Urbana, uma vez que nas zonas suburbana e de sítios (exteriores à Avenida do Contorno) a ocupação foi se processando segundo uma ordem urbanística outra, não prescrita e controlada de modo tão efetivo pelo poder público.

Diversos estudos já demonstraram exaustivamente que o traçado idealizado por Aarão Reis para a Zona Urbana expressava o ideário da República e do Positivismo – traçado ortogonal, cortado por grandes avenidas, amplos espaços públicos, áreas verdes, visadas monumentais e certa setorização das funções urbanas – sem prever, entretanto, espaço para as classes populares urbanas. A maior parte dos terrenos da Zona Urbana foram levados a leilões públicos, pelos quais procurava-se selecionar os possíveis ocupantes. Essa foi uma das várias formas de combate à presença dos “indesejáveis”, legitimada sob as ações preconizadas pelo higienismo. Enquanto a cidade crescia e as classes médias e altas ocupavam gradualmente a Zona Urbana, a população mais pobre era obrigada a transferir-se para além dos limites do que era considerado “cidade”, constituindo os bairros residenciais populares da nova capital. Por outro lado, esse processo era tido como natural numa cidade que foi “*pensada fundamentalmente como uma capital administrativa*”, na qual, portanto, “*não havia espaço para a população pobre*”²⁵.

Destinado inicialmente a abrigar as atividades cívicas (administrativas) e religiosas, o centro passou a sediar, crescentemente, estabelecimentos de comércio e serviço, o que contribuiu para o processo de expulsão do já restrito uso residencial. As camadas de mais alta renda, perdendo cada vez mais o “seu espaço” – que até então era exclusivo dessa classe –, ou seja, tendo-o cada vez menos caracterizado pelo uso residencial, passaram a

²⁵ GOMES, Marco Aurélio A. de Figueiras & LIMA, Fábio José Martins de. “Pensamento e prática urbanística em Belo Horizonte, 1895-1961”. In: LEME, Maria Cristina da Silva (coord.). *Urbanismo no Brasil – 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999, P. 122.

ocupar áreas vizinhas ao centro, organizando-se em bairros residenciais de alto nível. Não seria incorreto dizer que é nesse momento - em que a cidade parece sair daquela letargia entediante, como demonstram vários relatos da época, impedindo que a Zona Urbana continuasse a constituir-se como espaço exclusivo das elites mineiras e dos funcionários públicos - que se inicia esse deslocamento. Dessa forma, configurou-se uma inversão no processo que era considerado como correto pelo plano de Aarão Reis, o da evolução e desenvolvimento da cidade a partir de um centro em direção às periferias.

Com o surgimento dos novos bairros residenciais para as camadas de mais alta renda na década de 1950, o comércio sofisticado também começou a se deslocar em direção a esses bairros, o que fez com que o centro, ao ser abandonado pelas elites viesse a se popularizar. Por outro lado, dada a importância do centro, ao se deslocarem, as camadas de mais alta renda, levam consigo o centro, ou, criam outros centros mais adaptados às suas necessidades.

“[...] Outra manifestação da importância dada ao centro pelas camadas de alta renda consiste no fato de levarem o centro a se deslocar em sua direção, de maneira que, mesmo quando se afastam dele, esse afastamento seja em parte neutralizado pelo deslocamento do próprio centro na direção delas.”²⁶.

Ao mesmo tempo, ao longo dos últimos cinquenta anos observa-se no centro um processo de substituição das edificações, com registro do maior índice metropolitano de verticalização dos domicílios e uma expressiva descaracterização do patrimônio urbano construído. *“Todas as intervenções na cidade são determinadas pelos interesses, acima de quaisquer outros, do capital, imobiliário, mercantil e financeiro e do automóvel. Tudo pode ser desfeito, desde que os beneficie. A argumentação do direito à propriedade e ao lucro prevalece em todas as questões que envolvem a preservação de patrimônio natural ou cultural”²⁷.* Contudo, o centro permanece como a principal referência econômica, simbólica e urbanística para toda a Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Por outro lado, o Hipercentro – área que atrai grande número de pessoas para compras, atividades de serviços, trabalho, etc. – vem apresentando sinais de descaracterização e

²⁶ VILLAÇA, Flávio. *Op. Cit.*, 1998, p. 248-249.

²⁷ ANDRADE, Rodrigo Ferreira & MAGALHÃES, Beatriz de Almeida. “A formação da cidade”. In: CASTRIOTA, Leonardo Barci (org.). *Arquitetura da modernidade*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1998, P. 77.

perda do dinamismo sócio-econômico, onde se observa vários imóveis fechados há mais de cinco anos. A partir da comparação de dados referentes ao número de domicílios obtidos pelos Censos Demográficos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 1991 e 2000, contrapondo o Hipercentro a Belo Horizonte como um todo, percebe-se uma perda da população residente na área com uma taxa anual de crescimento negativa (-1,82). Pode-se ainda destacar que o custo de vida do cidadão residente no Hipercentro apresenta um índice mais elevado se comparado com outras regiões de Belo Horizonte. Isto se deve a vários fatores, dentre os quais se destaca a oferta de infra-estrutura que é considerada a melhor da capital (oferta de transporte coletivo, de serviços de educação, de lazer, etc.). Poder-se-ia considerar que isso ocorre, muito provavelmente, devido à perda de um tipo de comércio que promovia as condições de primazia e referência sociocultural do centro – como, por exemplo, o fechamento de vários cinemas, bares e restaurantes tradicionais da capital.

Percebe-se uma tendência à separação entre as classes em relação à maneira de se apropriarem dos espaços de forma mais abrangente, onde as classes média e alta se encontram cada vez mais recolhidas em seus espaços “privatizados” (como condomínios fechados, *shopping centers*, etc.), o que resulta numa propensão a um quadro urbano cada vez mais fragmentado e segmentado, colocando em risco a idéia de uma cidade baseada na vida pública.

De fato, numa metrópole como Belo Horizonte, há diversas áreas com centralidades representativas – áreas concentradoras de empresas, empregos, serviços, atividades comerciais, instituições, patrimônio representado pelo conjunto de edificações, etc. É nesses espaços que se realizam a densidade de contatos que marcam a vida pública moderna: lugar do encontro, da sociabilidade, dos conflitos, da diversidade sócio-cultural, das manifestações, etc.

Na trajetória das ações de intervenção praticadas em Belo Horizonte, o Plano Diretor (Lei 7165/96) significou um avanço no planejamento ao estabelecer um conjunto de diretrizes para a Área Central, visando à recuperação e preservação dos marcos, referências e dos espaços públicos de valor histórico e cultural. Além dessas diretrizes, ele propõe para o Hipercentro medidas de racionalização da circulação, para restituição da condição de

moradia e para a promoção da segurança. Percebem-se aqui, como já foi dito, as “sementes” das quais germinaria mais tarde o Programa Centro Vivo.

Outros fatores a serem considerados, são as medidas adotadas no sentido de minimizar as contradições da aglomeração metropolitana no Hipercentro, onde se destaca uma das propostas de intervenção pública mais ambiciosa, para aquela época, na área do Hipercentro: o Projeto da Área Central – PACE/80. Elaborado a partir das informações técnicas e, particularmente, dos dados levantados pela pesquisa Origem e Destino de 1972.²⁸ Nesse propósito,

“[...] o diagnóstico realizado pelo PACE mostrava que convergiam para a área central de Belo Horizonte as diversas linhas de ônibus municipais, além das intermunicipais. Na avaliação contida no documento, o impacto da circulação sobre o Hipercentro trazia inúmeros efeitos sobre a manutenção da forma e das funções ‘nobres’ nele localizadas e que se pretendia reforçar”²⁹.

Mas é, a partir da década de 90, que o assunto sobre o “esvaziamento” do centro se transforma nos assuntos mais recorrentes nas publicações dos jornais da capital, embora os últimos estudos apontem para um quadro um pouco diverso do que foi incessantemente publicado e/ou comentado. O que se verifica, mais precisamente, parece ser um processo de popularização do Hipercentro e, um movimento de crescente desvalorização das propriedades. Para melhor qualificar esse processo, Carlos Noronha numa entrevista, assim se referiu a esse processo:

“[...] a partir da segunda metade do século, parte da classe média residente no centro fugiu da verticalização para bairros mais distantes. Data também dessa época a opção pelos meios de transporte rodoviários em substituição às ferrovias. O espaço foi ocupado pelas classes populares como local de permanência, serviço e lazer, mas quase nada tem sido feito para atender a esta população. Ao contrário, o alargamento das vias com o estreitamento de canteiros e praças para permitir o melhor fluxo de

²⁸ Cf. PLAMBEL, *Estudo de viabilidade técnica e econômica do projeto da área central – PACE*. Belo Horizonte, s/d.

²⁹ SOUZA & CARNEIRO, *Op. Cit.*, 2003, s/p.

*veículos tem sido a marca dos órgãos de planejamento do município nos últimos anos*³⁰.

³⁰ SOUZA & CARNEIRO, *Op. Cit.*, 2003.

É a dialética do centro e da centralidade, sobretudo a dinâmica mais recente desse processo, que tem acarretado transformações relevantes no espaço urbano, ainda não devidamente analisadas, especialmente no caso de Belo Horizonte, por se tratar de um processo ainda recente, em curso. Pode-se observar em outras metrópoles, como por exemplo São Paulo, inserida nesse processo antes de Belo Horizonte, e onde o assunto já foi e continua sendo objeto de vários estudos há algum tempo.

O fundamental, portanto, é averiguar em que medida o uso residencial – que tem papel importante nesse processo chamado de “esvaziamento” do centro – e a criação de vários centros, que passa por um processo de disputa entre grupos e instituições privadas, podem contribuir para a redefinição e recomposição da centralidade no contexto contemporâneo de Belo Horizonte. Desse modo, analisar-se-á as proposições e ações implicadas pelo Programa Centro Vivo no sentido de promover modificações estruturais para contornar o processo em curso – a deterioração e passagem por processos parciais de renovação urbana, aliadas à configuração do centro como lugar de passagem – sendo ainda, o centro, um espaço estratégico para a localização do uso residencial devido à grande oferta de infraestrutura, considerada como a melhor da capital.

Por outro lado, é importante também avaliar como essas propostas, apresentadas pelo Programa Centro Vivo, na tentativa de consolidar o centro como local de encontro, podem realmente interferir ou induzir a uma realidade outra que não a tendência geral das atuais metrópoles. Ou seja, desvendar como esse comportamento, em especial do uso residencial na região do Hipercentro, tem contribuído para acelerar esse movimento, levando em consideração os processos de definição do centro de acordo com suas funcionalidades e as implicações ao movimento de criação e recriação da própria centralidade.

Numa perspectiva mais ampla, como a atividade política, no tocante ao Estado ou a sociedade civil, tem sido capaz de modificar, de fato, as condições de vida no centro de Belo Horizonte? Desse modo, seria necessário determinar as forças e/ou os atores políticos que atuam nos espaços “revitalizando-os”.

Diante disso, seria primordial a compreensão dos fatores que levaram a uma mudança nos processos gerais que tornaram as ações do Programa Centro Vivo exitosas neste momento e não há algum tempo atrás, no momento em que foram propostas. Quais fatores propiciaram tais propostas serem exequíveis agora e não antes?

CAPÍTULO I – BELO HORIZONTE: DE CIDADE À METRÓPOLE



Festa de inauguração da Cidade de Minas, 1897.

Neste capítulo, pretende-se fazer uma abordagem histórica para melhor compreensão da origem e importância do “centro” da cidade de Belo Horizonte frente aos processos de expansão urbana da cidade, a face mais visível da metropolização. Neste movimento, as forças aí atuantes, sejam elas de fragmentação, globalização ou localização, contribuíram para a complexidade histórica do centro, onde os acontecimentos do passado influenciam o presente.

Compreende-se que o estudo do espaço urbano, tal como se pretende neste trabalho, passa pela articulação de duas instâncias (ordens): uma mais global, referente aos processos sociais, políticos e econômicos que estruturam a sociedade, e outra mais próxima, que se refere às relações mais imediatas, ao seu habitar, à sua vida cotidiana. Conforme se percebe, após uma incursão na obra de Henri Lefebvre, a formação do espaço urbano é presidida pelos processos mais gerais das relações econômicas ou das ações do Estado, entretanto esse espaço é “re-significado” pela vida cotidiana que nele se realiza.

No processo de produção do espaço urbano de Belo Horizonte, percebe-se a realização de duas dimensões: uma de ordem material, dos aspectos físicos e espaciais, e outra imaterial, de representações e imagens, mensagens e signos ordenados no espaço-tempo urbano, que vai além da estrutura dessa cidade que se tornou metrópole. Essas imagens também compõem a realidade urbana e compreender o seu significado significa compreender a cidade, a sua história, é uma forma de redescobri-la.

Cidade imagem do modernismo, cidade modelo de desenvolvimento, cidade em constante movimento, Belo Horizonte transforma-se. Como se sabe, suas origens começam ao final do século XIX, com as disputas em torno da escolha do local para a construção da nova capital de Minas Gerais, prosseguem com a transferência da antiga capital, Ouro Preto, para conferir uma localização mais adequada às necessidades de manutenção de uma unidade política que vinha sendo corroída pelas ações separatistas pelas quais passava Minas Gerais³¹. Procurava-se criar uma capital, suficientemente forte e pujante para exercer o papel de centro – integrar política e economicamente as áreas geoeconômicas autônomas e dispersas (uma das estratégias norteadoras do processo de configuração espacial do estado). A mudança do centro político-administrativo para a nova capital,

³¹ Cf. SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo: Nacional: Edusp, 1968, p. 214-215.

porém, não seria suficiente para transformá-la num centro, não apenas político, mas, sobretudo econômico de Minas Gerais.

A cidade se fez, inaugurada como *Cidade de Minas*, transformou-se em Belo Horizonte³², para simbolizar os novos tempos pretendidos pela República: racionalidade, técnica, *ordem e progresso*. O sonho de ser cidade se transfigurava na vontade de ser grande, moderna e imponente, no desejo de controlar o movimento, ou o próprio crescimento. Essas vontades persistem ao fazer a história, mais uma vez. Desta, do ponto de vista da cidade contemporânea, dos cenários urbanos que vão se construindo, dos que estão por se construir e revelar uma outra cidade – dinâmica, moderna – e a força que ela possui no seu centro, acreditando nas possibilidades de requalificar pontualmente para articular-se com o todo.

É nessa diversidade urbana que se apresentam os habitantes da cidade, caminhando pelo passado rumo ao presente, em busca do novo, na eterna mudança. É, pois, na cidade, espaço da heterogeneidade, onde ocorre o aprofundamento das relações – não existe nada na cidade sem troca, sem aproximação³³ – mas, todas submetidas às forças de coesão e dispersão que o próprio espaço lhes impõe. Para dar devida importância ao presente, é preciso voltar-se para o passado a fim de compreendê-lo e, desse modo, revisitá-lo para decifrar o presente, onde se prepara para o futuro.

O espaço urbano implica em reunião, aproximação dos diversos usos e mundos que nele se abrigam, realizando também a sua efetivação contraditória – espaço de interação e espaço de conflito, convivência dos contrários, segundo Henri Lefebvre, “*a existência recíproca e a manifestação das diferenças procedentes do conflito, ou levando aos conflitos*”³⁴. É nesse espaço que os homens encontram-se, transformam-se e transformam o mundo, agindo e construindo no tempo e no espaço a sua grande obra: a cidade. Por isso, essa elaboração partiu do espaço criado, com o passar do tempo transformado, para chegar às reflexões dos movimentos e transformações recentes.

³² Em 12 de Dezembro de 1897, inaugura-se a capital do estado de Minas Gerais com o nome de Cidade de Minas, que volta a se chamar Belo Horizonte em 1901. Cf. SINGER, Paul. *Op. Cit.*, 1968, p. 221.

³³ Cf. LEFEBVRE, Henri. *Op. Cit.*, 2004, p. 111.

³⁴ Cf. LEFEBVRE, Henri. *Op. Cit.*, 2004, p. 111

A atuação do Estado na (re)produção do espaço urbano de Belo Horizonte, ou em seu controle desde a implantação, não impediu os conflitos que exprimem as contradições presentes já em sua formação, nem os decorrentes da metropolização. Assim, faz-se necessário um breve retrocesso à implantação da capital, sobretudo uma ênfase nos aspectos mais relevantes que influenciaram, de certo modo, a estruturação espacial da metrópole que se constituiu ao longo desses anos.

I.1. IMPLANTAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO.

São necessárias duas dimensões fundamentais para se entender a produção do espaço de uma cidade: o seu ambiente físico-espacial e a sua história. Entretanto, se a cidade é uma criação do homem, uma síntese do espaço-tempo e das relações sociais que nela se realizam para conformar o espaço urbano, parte-se para uma abordagem histórica de Belo Horizonte. Portanto, inicia-se com a construção da capital mineira, no intuito de compreender, nesse processo de formação, a função do centro urbano diante da metrópole que se produz, o valor simbólico, a estrutura sócio-espacial urbana e as relações intra-urbanas estabelecidas, em resumo, com o objetivo de investigar no passado os reflexos e as determinações sobre a cidade. Partindo do pressuposto que as áreas urbanas estão em processo de transformação contínua e que, essas transformações precisam ser compreendidas no contexto geral da cidade, que não é, de forma alguma, estática.

Belo Horizonte não é uma cidade como as outras, nenhuma cidade é. Por outro lado, ela não foi fruto da aglomeração espontânea como a maioria, ela foi planejada, ou melhor, projetada, traçada à régua e compasso sobre a prancheta, impondo o que fora concebido sobre o espaço preexistente, processo amplamente caracterizado pela prevalência de condições naturais pouco modificadas com grande esforço. Cidade moderna e positivista, negação das tortuosas e acidentadas vielas das cidades da mineração, idealizada para romper com o passado e celebrar a nova era: a República. Discurso esse bastante utilizado, mas que não explica totalmente o verdadeiro ideário da transferência da capital da cidade de Ouro Preto: um projeto político-econômico que tinha como meta construir um centro suficientemente forte capaz de unificar as distintas regiões do estado. Esse objetivo estava claro na própria escolha do local para a construção da nova capital como relata Abílio Barreto:

“Em conferência que tive, sobre este assunto, com aqueles ilustres mineiros, tratou-se como primeira condição a atender-se, a da colocação da nova capital em ponto mais central que o atual, não tanto no sentido geométrico do termo, que, a meu ver, não tem grande importância, mas sim em relação à maior facilidade de comunicações com os diferentes centros de interesses criados e a criar, de modo que a resultante oferecesse a maior soma possível

de vantagens aos interesses agrícolas, industriais e políticos do Estado de Minas Gerais, considerados em seu conjunto”³⁵.

Concebida para ser a sede administrativa do estado de Minas Gerais, foi inaugurada, em 12 de dezembro de 1897, a Cidade de Minas que, quatro anos mais tarde, voltaria a se chamar Belo Horizonte. Entretanto, o seu ideário só se realizaria enquanto capital se conseguisse ser moderna, contemporânea – em oposição à antiga cidade colonial – um plano regulado sob os princípios da tríade: salubridade, fluidez e embelezamento. A concepção e concretização do seu plano, realizada no âmbito do Estado, já apontavam para uma série de conflitos que marcarão o seu espaço intra-urbano durante um longo período. Nesse sentido, a maioria dos terrenos foi levada a leilão, o que definiu o critério de seleção da ocupação pela renda e, conseqüentemente, possibilitou maior especulação nos preços já considerados altos em condições normais. Tais características vão marcar profundamente o espaço urbano de Belo Horizonte com conseqüências que percebemos até os dias de hoje: a ação do capital imobiliário condicionando o acesso à cidade.

*“Em meados de 1897, meio ano antes da inauguração da cidade, apenas 210 lotes urbanos menos de 10% do total à venda, tinham encontrado adquirentes. Ao que parece, havia nesta altura ainda muito ceticismo quanto ao êxito do empreendimento. Quando se inaugurou a cidade, ela continha apenas 500 casas, das quais 200 de servidores do Estado”*³⁶.

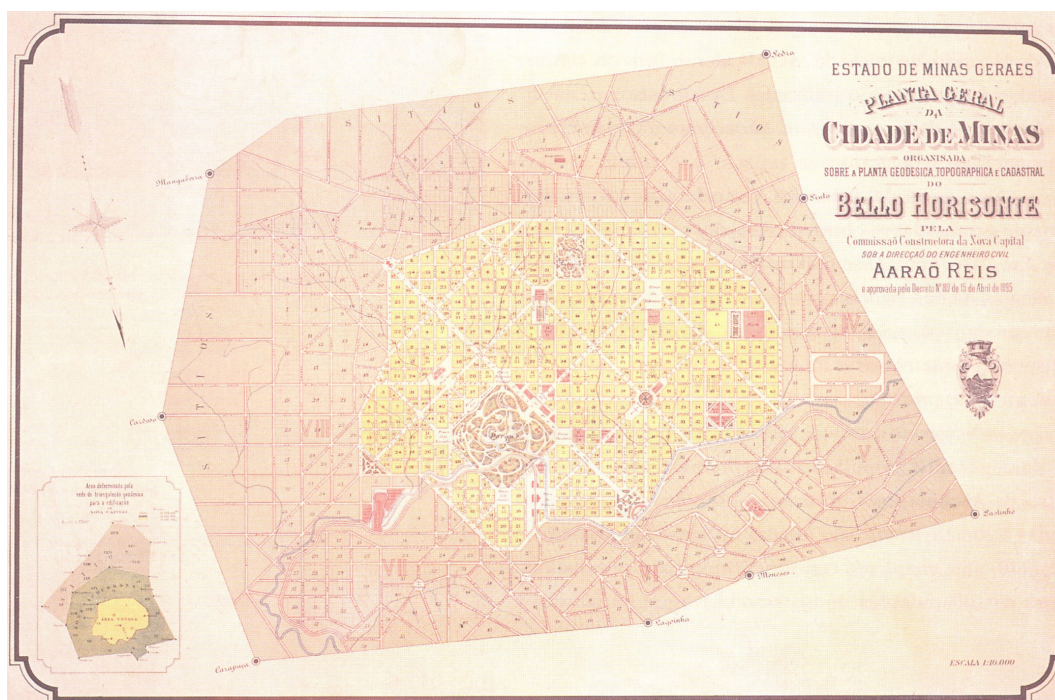
O plano original da cidade, realizado pelo engenheiro Aarão Reis³⁷, dividia a cidade em três áreas concêntricas: a Zona Urbana, delimitada por uma avenida periférica e concebida para ser o núcleo central da cidade; a Zona Suburbana, destinada à moradia da população – entende-se aqui para moradia dos excluídos da Zona Urbana, os antigos habitantes do Curral Del Rey, os que trabalhavam na construção da cidade, os imigrantes, ou a

³⁵ BARRETO, Abílio. *Belo Horizonte: memória histórica e descritiva – história antiga e história média*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996, v.1, p. 308.

³⁶ SINGER, Paul. *Op. Cit.*, 1968, p. 220.

³⁷ O então engenheiro politécnico Aarão Reis (1853-1936), que inicia sua participação na construção de Belo Horizonte com a organização de uma comissão para a escolha da localidade onde deveria ser construída a nova capital, tinha em Belo Horizonte sua primeira (e única, pelo que se sabe) experiência urbanística. Positivista convicto, buscou nos avanços da ciência e da técnica de seu tempo a baliza para a realização de seu trabalho, inclusive o conhecimento de experiências estrangeiras, como Washington (Estados Unidos), Paris (França) e La Plata (Argentina). Cf. GOMES & LIMA, *Op. Cit.*, 1999, p. 120-121.

população pobre em geral, como se pode observar em diversos discursos da época³⁸ – e, a Zona Rural, destinada aos sítios de pequena lavoura, formando um cinturão verde para a cidade. Essa organização espacial revela a estrutura política e social prevalecente, com a Avenida do Contorno funcionando como um agente de segregação social. Há, desde já, um enorme esforço do Poder Público em controlar a ocupação do território através da separação das classes sociais no espaço.



Planta Geral da Cidade de Minas, organizada pela Comissão Construtora da Nova Capital, 1895.

“[...] Pensada fundamentalmente como uma capital administrativa, não havia espaço previsto para a população pobre, representada por um grande contingente de trabalhadores, aventureiros e imigrantes, que tiveram dificuldades em nela se alojar desde os primeiros momentos da sua construção. A cidade rigorosamente planejada da zona urbana, compreendida dentro do anel delimitado pela Avenida do Contorno, consolidou-se assim, de modo fragmentado, alternando modernas construções com vazios e construções espontâneas, ao mesmo tempo, em que sua periferia desenvolvia-se de forma anárquica. ‘Ordem’ e ‘desordem’ nascem, portanto, juntas, ligando-se num processo em que a proliferação e o adensamento de ‘cafuas’ e

³⁸ Letícia Julião apresenta em seu trabalho várias crônicas da época que demonstram o tédio que era morar em Belo Horizonte. JULIÃO, Letícia. *Belo Horizonte: itinerários da cidade moderna (1891-1920)*. Dissertação de Mestrado – FAFICH/UFMG, Belo Horizonte, 1992.

barracões constituir-se-ão no contraponto mais visível à modernidade tão desejada por seus idealizadores”³⁹.

A distribuição dos lotes na área urbana seguia uma divisão rigorosamente planejada pelos propósitos da Comissão Construtora, destinando uma parte deles aos funcionários públicos, outros doados aos proprietários de imóveis em Ouro Preto, outros tantos como pagamento aos ex-proprietários do Arraial de Belo Horizonte e, o restante seria posto à venda em leilões públicos⁴⁰. Como apenas uma pequena quantidade dos lotes foi vendida, não foi possível financiar a construção da cidade como se pretendia. Além do mais, os lotes que encontravam adquirentes alcançavam preço muito baixo no mercado, facilitando a concentração de lotes por negociantes⁴¹. Desse modo, a forte presença do Estado, que marcou a cidade desde a sua idealização, não foi capaz de impedir as ações do mercado imobiliário, nem o processo de especulação. Esse processo toma tal vulto que, apenas cinco anos após a inauguração da capital, o preço exorbitante dos lotes já expulsava, rumo à área suburbana, os que pretendiam se fixar no que era considerado como a cidade – o acesso à “cidade” fica então condicionado à renda.

Contudo, mesmo o caráter excludente do Plano não conseguiu impedir que as classes mais populares tivessem acesso à área urbana – vale lembrar aqui as favelas do Arraial de Canudos e do Leitão, símbolo da resistência à exclusão pretendida⁴². Diante dos fatores aqui apresentados, a ocupação das áreas suburbana e rural tornou-se mais intensa que a da área urbana, apresentando, esta última, uma baixa densidade por um longo período, ao passo que as outras, experimentaram todas as seqüelas advindas da precariedade da infraestrutura urbana, quando equiparada à existente na área urbana. As populações consideradas indesejadas na área urbana tomaram a área suburbana e avançaram

³⁹ GOMES & LIMA. *Op. Cit.*, 1999, p. 122.

⁴⁰ A área destinada às edificações particulares foi dividida em 3.639 lotes, dos quais 417 foram reservados para serem vendidos após 10 anos, 353 sorteados entre os funcionários públicos (que seriam pagos em prestações mensais deduzidas de seus vencimentos), 597 doados, por lei, aos proprietários de prédios em Ouro Preto, 114 concedidos como pagamento aos ex-proprietários do Arraial de Belo Horizonte e, os 2.158 restantes seriam postos à venda em leilões públicos. Cf. BARRETO, Abílio. *Op. Cit.*, 1996, v. 2, p. 515-533 e SINGER, Paul. *Op. Cit.*, 1968, p. 220.

⁴¹ “[...] Havia no Arraial um Senhor José Francisco de Macedo que, por acumular tal número de lotes, passara a ser chamado pelo apelido de ‘José dos Lotes’”. IGLÉSIAS, Francisco. Trajetória e significado de Belo Horizonte. In: MONTEIRO CORRÊA PROMOTORES ASSOCIADOS. *Memória da economia da cidade de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: BMG, s.d., p. 25.

⁴² PAULA, João Antônio de & MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo. “As três invenções de Belo Horizonte”. In: PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. *Anuário Estatístico de Belo Horizonte – 2000*. Secretaria Municipal de Planejamento, dezembro de 2000, p. 31.

rapidamente para a área rural, contribuindo para a desativação das colônias agrícolas, passando estas a funcionar mais como uma extensão da área suburbana que propriamente no fornecimento de suprimentos agrícolas para a cidade. De fato, na década de 1920, “[...] as ex-colônias agrícolas propostas para a zona de sítios passaram a ser anexadas à cidade e o seus terrenos subdivididos em lotes por companhias de desenvolvimento”⁴³.

Posto que, na área urbana estariam localizadas fundamentalmente as funções política, econômica e financeira e, na área suburbana, de lotes mais baratos, estaria a população operária, afastada do centro administrativo, dos equipamentos comerciais e dos principais logradouros⁴⁴, vê-se materializada na cidade a divisão social do trabalho. Segundo Henri Lefebvre, a divisão social do trabalho, aquela instituída pelo mercado, é invocada pelo controle de uma potência superior de organização – o Estado – que tende a perpetuar as suas próprias condições na manutenção da separação do trabalho manual e do trabalho intelectual, na distinção entre dominantes e dominados, o que, especialmente, poder-se-ia considerar, por exemplo, através da separação entre a cidade e a periferia⁴⁵. A área mais central, provida de todo o aparato que uma cidade requer (transporte, vias largas, estabelecimentos comerciais e de serviços, órgãos administrativos, etc.) era dedicada à localização de residência também dos funcionários públicos necessários a um centro político-administrativo como a capital, enquanto a área suburbana era destinada aos operários.

A partir daí, pode-se constatar o enorme contraste entre as duas cidades que se formam, uma *oficial* e outra *real*: a primeira representada pela zona urbana, ocupada pela elite e funcionários públicos vindos de Ouro Preto, concentrando praticamente a totalidade dos equipamentos e serviços urbanos; e a segunda, representada pela zona suburbana, desprovida de quase todos os benefícios materiais que a vida urbana oferece, desenvolvendo-se aquém das necessidades, possibilidades e carências de uma parcela maior da população⁴⁶. Passados apenas quinze anos da inauguração, o plano de povoamento da cidade a partir do centro, definido como meta pelos seus idealizadores, já havia sido contrariado pela realidade dinâmica da sua situação: a grande diferença de

⁴³ GOMES & LIMA. *Op. Cit.*, 1999, p. 122.

⁴⁴ Cf. GOMES & LIMA. *Op. Cit.*, 1999, p. 122.

⁴⁵ Cf. LEFEBVRE, Henri. *Op. Cit.*, 2004, p. 79.

⁴⁶ Cf. PLAMBEL. *A estrutura urbana da Região Metropolitana de Belo Horizonte: o processo de formação do espaço urbano*. Vol. 1 e 2. Belo Horizonte, 1986, s/p.

preços da terra urbana, suburbana e rural, associada ao controle exercido na área central, vão determinar uma rápida ocupação da área externa à Avenida do Contorno.

Até o final dos anos de 1920, a cidade já apresentava características bem definidas, com certa bipolarização do centro: na parte mais ao norte, próximo à Estação Ferroviária e à Praça do Mercado, já se configurava o “centro” popular da cidade, valendo-se das vantagens proporcionadas pela acessibilidade, enquanto na parte mais ao sul, localiza-se o centro administrativo, próximo ao bairro dos funcionários, área considerada “nobre” da cidade. A articulação entre esses espaços é realizada pelo sistema de bondes, que constitui, nessa época, fator de convergência no deslocamento da população e de assentamento de atividades no entorno de seus pontos de parada e de suas estações⁴⁷.

Com o fim da Primeira Guerra Mundial, que praticamente paralisara a implantação da capital, abre-se uma nova etapa no seu processo de desenvolvimento. No final da década seguinte, Belo Horizonte sofre sérias alterações em seu papel na economia de Minas Gerais: a implantação da siderurgia, a superação das barreiras de comunicação e o processo de substituição das importações levaram a capital a se estabelecer como um centro regional de certa importância⁴⁸. Entretanto, esse ritmo de crescimento vem consolidar e expandir a diferenciação espacial observada anteriormente: ao mesmo tempo em que se consolida o núcleo central (onde se concentram os empreendimentos que respondem pelo fortalecimento de Belo Horizonte como pólo estadual, não apenas político-administrativo, mas também econômico-financeiro), acentua-se a dispersão das periferias.

Belo Horizonte, enfim, começa a apresentar uma aparência de “cidade grande”, uma cidade que começa a crescer e prestes a explodir. Por volta dos anos 20, a implantação da siderurgia em Minas Gerais, mais precisamente nos municípios vizinhos, induziu o crescimento industrial, sobretudo em Belo Horizonte que já se constituía como centro econômico da região⁴⁹. Tudo isso se traduz na aceleração do crescimento de Belo

⁴⁷ Cf. PLAMBEL. *Op. Cit.*, 1986, v. 1, s/p.

⁴⁸ Paul Singer faz um relato sobre os percalços enfrentados por Belo Horizonte até conseguir realizar plenamente o ideal definido desde a mudança da capital do estado de Minas Gerais. Cf. SINGER, Paul. *Op. Cit.*, 1968.

⁴⁹ “Um dos fatos que comprovam que a expansão da indústria de Belo Horizonte se tenha dado em função do mercado proporcionado pelo desenvolvimento siderúrgico após 1920 é que uma boa proporção dos estabelecimentos maiores (principalmente na indústria do vestuário) foi fundada depois daquele ano. Das 471 empresas industriais existentes em 1936, 359 foram fundadas depois de 1925” SINGER, Paul. *Op. Cit.*, 1968, p. 249.

Horizonte, que passou a desempenhar, por volta de 1940, o papel de primeira cidade de Minas Gerais, embora a sua influência econômica se restrinja a apenas uma parte do território do estado. Observa-se, então, na área central, um ritmo acelerado de construções, inicia-se as substituições, a expansão do comércio e das indústrias, a instalação de serviços ligados à saúde e ao ensino superior e especializado, hotéis de luxo, concentrações bancárias, etc. No entorno da Praça Sete, destaca-se uma concentração de estabelecimento comerciais e de serviços – principalmente ligados aos serviços bancários – e instala-se aí o obelisco comemorativo do centenário da Independência, marcando a praça como centro simbólico da cidade.

É a partir da década de 30, momento em que a cidade entra no caminho da industrialização, que se estabelece uma nova postura frente aos problemas urbanísticos, momento em que já se percebe, com certa clareza, os efeitos do crescimento apresentado pela cidade, bem como certa postura crítica com relação ao Plano. É mais precisamente a partir de 1935 que se inicia um novo período no planejamento em Belo Horizonte⁵⁰ no qual a cidade é pensada à luz de duas grandes questões: a centralidade que a industrialização produziu enquanto desenvolvimento econômico-social e o processo de ocupação considerado desordenado da área fora da Avenida do Contorno. Para enfrentar essas questões e acompanhar o planejamento da cidade, é criada a Comissão Técnica Consultora da Cidade (1934), formada por quatro subcomissões – engenharia, arquitetura e urbanismo, higiene industrial e comércio – sendo Lincoln de Campos Continentino⁵¹ a figura central no cenário de discussões e proposições para o desenvolvimento da capital.

Enquanto os investimentos concentram-se na área central, a cidade cresce acelerada e indiscriminadamente sob os moldes especulativos do mercado imobiliário, o que leva à adoção de medidas na tentativa de controlar o processo de expansão e ocupação da cidade:

⁵⁰ O novo ciclo do planejamento em Belo Horizonte tem início em 1935, no governo do prefeito Octacílio Negão de Lima (1935-38), e vai até o início dos anos 50, com o governo de prefeito Américo René Giannetti (1951-55), passando pelos mandatos de José Oswaldo Araújo (1938-40), Juscelino Kubistchek (1940-1945) e novamente Octacílio Negão de Lima (1947-51). Entre 1945 e 1947, ocuparam a prefeitura os seguintes prefeitos: João Gusman Jr.; Pedro Laborne Tavares; Gumerindo Couto e Silva; Ermídio Beruto e João Franzen de Lima. Cf. PAULA & MONTE-MÓR. *Op. Cit.*, 2000, p. 39.

⁵¹ “Lincoln de Campos Continentino é figura central no cenário da reflexão e da proposição de alternativas para o desenvolvimento da cidade, no período que vai dos anos 30 aos anos 60. Nascido em 1900 e diplomado em 1923 pela Escola Livre de Engenharia de Belo Horizonte, ele se pós-graduou em Engenharia Sanitária na Universidade de Harvard, EUA, entre 1927 e 1929. Desenvolveu intensa atividade como técnico e professor, particularmente na área do urbanismo e da engenharia sanitária, tendo ocupado diversos cargos públicos, inclusive de assessor técnico da prefeitura em várias gestões. Foi autor de inúmeras publicações que atestam a amplitude dos seus interesses.” GOMES & LIMA. *Op. Cit.*, 1999, p. 124.

elaboração de um plano geral para a cidade (1933), objetivando a verticalização e adensamento da área central; criação de uma Comissão Técnica Consultiva (1934) para a elaboração de um plano urbanístico para Belo Horizonte e criação de um decreto (1935) impondo restrições aos novos loteamentos na tentativa de garantir o controle do crescimento da cidade por meio de um cadastramento efetivo⁵².

A grande preocupação nesse momento é a gestão e a normalização dos bairros que haviam se desenvolvido e os que pudessem vir a se desenvolver de forma muito rápida e descontrolada. Essa questão passa a ser constantemente discutida nos fóruns sobre a cidade por técnicos e administradores⁵³. Desde a sua construção, passando por um longo período de *laissez-faire*, no qual a cidade não sofreu nenhuma importante intervenção urbana, contribuindo para um quadro de precariedade nas áreas fora da área urbana, um novo quadro instala-se, duas outras realidades surgem na redefinição da cidade: a verticalização⁵⁴ e a industrialização.

⁵² Cf. PLAMBEL. *Op. Cit.*, 1986, v. 1, s/p.

⁵³ “Os anos 30 representam uma inflexão importante na história do urbanismo em Belo Horizonte, pois nesse momento já se percebe, com clareza, os efeitos da forma de crescimento que a cidade vinha tendo desde sua fundação, bem como já se nota aí a emergência de uma postura mais crítica com relação ao plano, além de novas oportunidades de formação profissional e de novos fóruns onde a cidade passa a ser discutida e reproposta”. GOMES & LIMA. *Op. Cit.*, 1999, p. 122.

⁵⁴ Em 1935, Belo Horizonte ganha o seu primeiro arranha-céu, a empresa Carneiro Rezende & Cia constrói o Edifício Ibaté na Rua São Paulo com dez andares. Um ano depois era erguido o Edifício Capichaba com 14 andares. Cf. IGLÉSIAS, Francisco. *Op. Cit.*, s/d, p. 36-37.

I.2. ESTRUTURAÇÃO URBANA: ESPAÇO, FORMA E FUNÇÃO.

Um ponto de partida para o estudo do espaço urbano é considerar o fato de que ele se encontra sempre em construção, desafiando os problemas impostos pelo meio natural e respondendo às ações dos agentes que comandam as relações espaciais. Inicialmente, a ocupação de Belo Horizonte dá preferência aos espigões em detrimento dos vales, onde estes se destinam a abrigar os grandes equipamentos, como estação ferroviária, galpões de fábricas, depósitos etc. Isso estabelece uma divisão simbólica entre “alto” e “baixo”, que passa a predominar na estrutura espacial da área central, gerando problemas de integração entre esses espaços segundo as funções urbanas desempenhadas pela capital, dos quais, o principal é a circulação. Há, desde o início, uma constante necessidade de integrar e estabelecer uma comunicação da parte baixa da cidade com o restante, expandindo a população rumo às partes altas, até as meias encostas nas áreas de alta declividade.⁵⁵

A lógica de organização espacial das atividades e dos moradores estabelecida pelo plano elaborado para a capital – distribuição dos lotes para os funcionários, a construção dos prédios públicos, articulação das partes altas por viadutos, etc. – aponta para a constante contradição entre acolher e segregar, para a determinação da quantidade de investimento necessário em cada parte da cidade, na diferenciação entre as partes altas e as partes baixas. Essa diferenciação da área central como uma área de contradições enseja a compreensão da centralidade metropolitana.

Ao iniciar o processo do fim da hegemonia agrário-exportadora, após 1937, começa no Brasil uma reestruturação econômica com bases urbano-industriais. As cidades brasileiras, e em Belo Horizonte acontece da mesma forma, preparam-se para a concretização da industrialização, enquanto no plano político o país vive um período marcado pelo autoritarismo e pela ideologia da modernização, tendo como principal meta a implementação do projeto industrialista. Nesse sentido, instala-se uma nova fase político-econômica que provocará modificações profundas na estruturação do espaço urbano.

As oligarquias agro-exportadoras, que experimentaram uma redução relativa da sua importância, tanto política, como sobretudo econômica em decorrência da industrialização, apresentaram-se como a melhor alternativa para o desenvolvimento brasileiro naquele

⁵⁵ Cf. SOUZA & CARNEIRO. *Op. Cit.*, 2003, s/p.

momento⁵⁶. Assim, as cidades, basicamente comerciais e administrativas, careciam de mudanças efetivas para se transformarem em lócus da indústria. É nesse sentido que o Estado, através de sua ação autoritária, centralizadora e desenvolvimentista, passa a intervir através da criação de empresas próprias nos setores básicos da produção, através do estabelecimento de políticas sociais e da sua atuação como agente regulador da acumulação de capital⁵⁷. Por outro lado, o espaço urbano é completamente reestruturado para dar condições ao desenvolvimento industrial tão almejado, do mesmo modo que em Minas Gerais, que carregava esse propósito desde a implantação da capital, como já mencionado anteriormente.

Em Belo Horizonte, vai se destacar um amplo processo de re-planejamento da cidade, onde aparece pela primeira vez uma proposta para o seu planejamento global, apresentada por Lincoln Continentino, que começou a desenvolvê-la em 1935, após a sua nomeação para a Comissão Técnica e Consultiva da Cidade, na qual elaborava várias propostas de melhoramento para a cidade⁵⁸. Embora nunca tenha sido completamente implementado, o seu plano teve várias de suas propostas executadas pontualmente: abertura de avenidas radiais dentro da perspectiva de articulação entre o centro, os núcleos urbanos e os municípios vizinhos; projetos de consolidação do processo de expansão da cidade, como a construção de bairros para a elite (Pampulha e Cidade Jardim), de uma Cidade Industrial e de uma Cidade Universitária⁵⁹.

A abertura dessas importantes vias, além de melhorar a comunicação com a área destinada à implantação das indústrias, facilitou a propagação de vários núcleos, reforçando ainda mais a suburbanização⁶⁰, proporcionando o surgimento de vários bairros e vilas aprovados

⁵⁶ Para melhor compreensão desse processo, ver: SINGER, Paul. *Op. Cit.*, 1968; IGLÉSIAS, Francisco. *Op. Cit.*, s/d.

⁵⁷ “O Estado Vargasista, centralizador, autoritário, sob o domínio da alta burocracia civil e militar e dos grupos oligárquicos e burgueses comprometidos com a modernização conservadora, criou empresas próprias nos setores básicos da produção (aço, minério de ferro, energia, etc.), estabeleceu políticas sociais (Previdência, salário-mínimo, legislação trabalhista, etc.), atuou como agente regulador da acumulação de capital (intervenção no sistema de crédito, política cambial, controle de preços, política tributária, etc.)” IGLÉSIAS, Francisco. *Op. Cit.*, s/d, p. 33.

⁵⁸ Lincoln Continentino apresentou a sua proposta em vários congressos e publicações da época, na qual ele “[...] colocava uma discussão nova em termos de equacionamento dos problemas da cidade e da solução para os mesmos, além de romper com a idéia de que a cidade perdera, de vez, a possibilidade de um planejamento da sua expansão, tendo em vista o distanciamento da sua realidade em relação ao que fora idealizado pela Comissão Construtora da Nova Capital”. GOMES & LIMA. *Op. Cit.*, 1999, p. 125.

⁵⁹ Cf. GOMES & LIMA. *Op. Cit.*, 1999, p. 127-130.

⁶⁰ Alguns dos bairros e vilas aprovados na segunda metade da década de 30: ex-colônia Américo Werneck, Vila Padre Eustáquio, Bairro Nova Suíça, Vila Maria Aparecida, Bairro da Graça, Vila Oeste, Gutierrez,

na segunda metade da década de 1930. Contudo, essa expansão de bairros e vilas criava um enorme problema aos cofres públicos em termos de saneamento e infra-estrutura urbana em geral, além de ser um campo rentável para a ação da especulação imobiliária e, conseqüentemente, possibilidade do avanço da indústria da construção civil, já bastante significativa em Belo Horizonte.

“Belo Horizonte, a bela; a única Cidade bela do Brasil”, que Monteiro Lobato festejara no seu quadragésimo aniversário, sucumbia. Criaram-se duas Cidades: ‘uma legal, a outra ilegal e clandestina’. A deficiência dos serviços de saúde, educação, lazer, segurança, abastecimento e outros se agravou. O Poder Público, principal agente desta ocupação desabalada do solo da Capital, não era capaz de atender às carências. Os grupos empresariais, co-autores desta Capital de metades, ‘pertencendo à Cidade oficial, viviam da utilização da Cidade ilegal e clandestina’⁶¹.

Parece fato que as vias regionais influenciam o crescimento físico das cidades, enquanto os transportes urbanos atuam no rearranjo do território urbano⁶². Nesse sentido, a modernização dos meios de transporte coletivo – a substituição do bonde pelo sistema de ônibus – influencia o crescimento da cidade, que se dá num ritmo bastante acelerado e em todas as direções, principalmente, naquelas orientadas pelo novo sistema viário, direção leste/oeste. A partir desse momento, os loteamentos deixam de ter como referência exclusiva a localização do centro principal, pois o centro passou a ser mais acessível. Ainda segundo Flávio Villaça, o transporte de passageiros é importante fator de determinação da expansão urbana, e a acessibilidade facilitada pelo automóvel e pelas rodovias, um agente determinante no tipo de expansão urbana que se produz bastante distinto daquele realizado pela ferrovia – mais rarefeito e menos nucleado⁶³.

Na tentativa de recuperação da ideologia de modernização que norteia a política urbana, propõe-se e implanta-se, no início dos anos 40, o complexo de lazer da Pampulha⁶⁴, além

Parque Cidade Jardim, Vila Nova Floresta, Parque Nova Granada, Cachoeirinha, Vila Mariano de Abreu, etc. Em 1950, 80% dos belo-orientados estavam morando em áreas consideradas suburbanas ou rurais. Cf. IGLÉSIAS, Francisco. *Op. Cit.*, s/d, p. 35.

⁶¹ IGLÉSIAS, Francisco. *Op. Cit.*, s/d, p. 37.

⁶² Cf. VILLAÇA, Flávio. *Op. Cit.*, 1998, p. 70.

⁶³ Cf. VILLAÇA, Flávio. *Op. Cit.*, 1998, p. 81-82.

⁶⁴ No início da década de 40, o então prefeito Juscelino Kubitschek de Oliveira ergueu o conjunto recreativo e turístico da Pampulha. Junto à lagoa que fez constituir no local, implantou também um moderno conjunto

de uma legislação especial buscando garantir o alto padrão de ocupação da área do seu entorno, para ser o “cartão de visitas” da Capital. O impacto desse conjunto no espaço urbano foi a sua valorização simbólica e social para fins de residência das elites locais. Entretanto, sustentando a hipótese de Flávio Villaça de que as camadas de mais alta renda não abandonam a sua direção de crescimento, mesmo quando o capital imobiliário e o Estado tentam demovê-las disso, o fato é que a Pampulha ocupava a direção oposta à escolhida pelas elites mineiras e ficava afastada demais do centro para a mobilidade territorial daquela época⁶⁵. Percebe-se, sobretudo, que tanto as zonas industriais quanto as áreas de concentração das camadas de mais alta renda atuam como elementos fundamentais na estruturação do espaço, devido à independência e autonomia que desfrutam na escolha de suas localizações. Isso se dá devido à força que elas exercem comandando o setor imobiliário urbano e superando as do planejamento.

A década de 1930 vem não só inaugurar uma nova fase no processo de expansão da cidade, novos eixos de orientação, como também o início do processo de expansão/verticalização do centro de Belo Horizonte. Entretanto, essa verticalização seria, mais precisamente, um reflexo da aplicação da legislação aprovada na década anterior, que passou a interferir de forma significativa tanto na área central como nas suas adjacências. Segundo Carlos Roberto Noronha, dá-se início, em 1922, a uma série de legislações elaboradas com a preocupação de especificar critérios de zoneamento e ordenar os parâmetros das construções verticais. Verticalizar a cidade passa a ser o novo símbolo da modernidade, referência nas cidades americanas de Chicago e Nova Iorque. Entretanto, a referida legislação apenas reproduzia a legislação praticada em São Paulo, sem as especificidades apresentadas pelos instrumentos legais⁶⁶.

Em 1930, a Lei n.º 363, estabelece uma nova fórmula para o cálculo da altura dos edifícios, estabelecendo um gabarito como tentativa de solucionar a questão da altura em edifícios

arquitetônico projetado por Oscar Niemeyer, Burlie Marx e Cândido Portinari e que incluía a Igreja de São Francisco, o Iate Club, a Casa do Baile e o Cassino, todos construídos entre 1940 e 1943.

⁶⁵ Cf. VILLAÇA, Flávio. *Op. Cit.*, 1998, p. 199-203.

⁶⁶ A legislação aplicada em Belo Horizonte apenas ‘copiava’ a de São Paulo, sendo muitos parâmetros aplicados sem as especificidades adequadas. A Lei de São Paulo determinava a altura das edificações em relação à largura das ruas, a partir do alinhamento. Desse modo, em Belo Horizonte, numa área central que apresentava ruas de 20, 35 e 50 metros de largura, um edifício atingia, segundo esses parâmetros, 150 metros de altura, o equivalente a um prédio de 50 andares. Cf. NORONHA, Carlos Roberto. *Área central de Belo Horizonte: arqueologia do edifício vertical e espaço urbano construído*. Dissertação de Mestrado – Escola de Arquitetura e Urbanismo/UFMG, Belo Horizonte, 1999, p. 79-89.

verticais. Essa solução foi inspirada nas proposições do arquiteto e urbanista francês Alfred Agache para a cidade do Rio de Janeiro, realizadas na década de 1920⁶⁷. Desse modo, além de estabelecer limites, as normas criadas pela nova lei vão direcionar as edificações a certa estruturação que evidenciam as leis do mercado e criam locais mais valorizados, hierarquizando o tecido urbano. Para a área central, que representa o centro de atividades comerciais e de serviços e, tendo em vista, o elevado preço dos terrenos, propõe-se o máximo de densidade compatível com as regras de higiene e as possibilidades de circulação. De acordo com as novas regras estabelecidas pela lei, ficavam proibidas as construções abaixo de três pavimentos, o que vai intensificar ainda mais a utilização dos terrenos nessa área, acentuando o seu caráter comercial e de serviços, indo ao encontro da política urbana de valorização imobiliária praticada⁶⁸.

Considerando que a capacidade de aglomerar, tal como valor de uso produzido, é uma característica inerente à cidade, especialmente determinada pelos sistemas de transporte⁶⁹, e que as classes sociais, por meio da ação do mercado imobiliário, disputam as melhores localizações em termos de acessibilidade ao centro – local mais favorecido pela infraestrutura urbana –, elas determinam a estrutura interna na cidade através da segregação das classes que, desse modo, estaria correlacionada com o poder político e econômico determinado pelo Estado. A permissividade e o estímulo a altas taxas de aproveitamento dos terrenos localizados no centro ocasionam a sua imediata valorização, contribuindo decisivamente para a transferência de atividades localizadas ainda na área central – como os estabelecimentos industriais, por exemplo – e para a substituição de edificações antigas por prédios mais modernos.

Num sentido mais amplo, o centro constitui um importante papel na articulação urbana como pólo estruturador de toda a cidade, visto que todas as linhas de ônibus convergem para ele e se distribuem pelos bairros adjacentes ou distantes. A Praça Sete com a aglomeração e certa tendência à especialização em atividades bancárias, assume um caráter de importante centro financeiro e principal ponto de convergência, influenciando na estruturação do centro. Para Henri Lefebvre, a função urbana faz surgir a forma – formas arquitetônicas ou urbanísticas – e, em decorrência disso, surge uma nova estrutura no

⁶⁷ Cf. NORONHA, Carlos. *Op. Cit.*, 1999, p. 83.

⁶⁸ Cf. NORONHA, Carlos. *Op. Cit.*, 1999, p. 86.

⁶⁹ Cf. LOJKINE apud VILLAÇA, Flávio. *Op. Cit.*, 1998, p. 74.

espaço urbano⁷⁰. Como já mencionado, essa tendência à hierarquização do centro se exprime na cidade na forma de segregação espacial.

A preparação de Minas Gerais para a industrialização, resultou na criação da Cidade Industrial no início da década de 40⁷¹, que, além de outras, oferecia a vantagem de manter preservada a paisagem urbana de Belo Horizonte. Essa tática, baseada numa verdadeira política de promoção e atração de indústrias, não foi de início bem sucedida, pois a ausência de mercados consumidores nas proximidades, a precariedade de transportes para os centros urbanos e do fornecimento de energia elétrica quase que anularam os esforços do governo mineiro, que vinha oferecendo muitas facilidades na implantação de indústrias nesta área. Embora lançada em 1940, a Cidade Industrial só foi inaugurada em 1946 devido à lentidão das obras e à crise dos anos de guerra. Vale ressaltar que a exportação de minério deu-se de forma independente da siderurgia, embora ambos tenham se arrastado por um longo período, tornando-se possível através de um Estado fortemente intervencionista e do interesse internacional face à Segunda Guerra Mundial. Mas, após o término desta, o projeto praticamente paralisou. Desse modo, há certa indefinição nos rumos da economia mineira resultando na elaboração do Plano de Recuperação Econômica e Fomento da Produção numa tentativa de planejar a economia mineira⁷², com resultados pequenos na primeira fase, mas que se aceleraram a partir da década de 50.

A constituição da Cidade Industrial passou a atrair parcelamentos e assentamentos operários para a área mais próxima, influenciando de forma gradativa na organização do espaço da cidade. Apesar disso, o centro tradicional continua como força dinamizadora da metrópole já em formação, passando por reestruturações espaciais quanto à localização das atividades, reforçando a bipolarização e segregação sócio-espacial.

“Não se pode atribuir, unicamente, à ação decidida do Governo Mineiro o desenvolvimento vivido pela economia do Estado e, particularmente, por Belo Horizonte e sua região mais imediata, durante a década de 50 e início dos 60. Logo após a Segunda Guerra, o Estado brasileiro passou a intervir

⁷⁰ Cf. LEFEBVRE, Henri. *Op. Cit.*, 2004, p. 23.

⁷¹ “Pelo Decreto 770, de 20/03/1941, foi declarada de utilidade pública, para fins de desapropriação, uma área de 270 hectares na região do Ferrugem, a 9Km de Belo Horizonte para a criação da Cidade Industrial de Contagem” DINIZ, Clélio Campolina. *Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira*. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1981, p. 53.

⁷² Cf. DINIZ, Clélio Campolina. *Op. Cit.*, 1981, p. 62-71.

diretamente em setores básicos, buscando ampliar a infra-estrutura e criar condições financeiras para a industrialização. À ideologia nacionalista de Vargas se superpôs o projeto desenvolvimentista associado ao capital estrangeiro da emergente burguesia industrial. O Plano de Metas do Governo JK foi um dos principais instrumentos para a implementação deste projeto, realizando a substituição de importações nos setores de bens de capital e bens de consumo duráveis”⁷³.

Nas duas décadas que se seguem, 1950 e 1960, a dinâmica estrutural de Belo Horizonte começa a ser definida, principalmente, pela conurbação, uma das faces da metropolização. Isso se dá, mais precisamente, como um reflexo dos fenômenos observados a nível nacional – o dinamismo no parcelamento do solo impulsiona o crescimento das grandes cidades para além de seus limites administrativos, abre fronteiras em torno de eixos viários e adensa centros urbanos através da verticalização, conformando um novo padrão de estruturação urbana. É, entretanto, na política de orientação e controle desse crescimento urbano que se observam as ambigüidades, a expansão da mancha urbana, a intensificação do surgimento de favelas, a necessidade de se controlar a “desordem” do crescimento, etc. Todavia, o crescimento da cidade é deixado a cargo das livres forças do mercado, enquanto a distribuição espacial da população reflete as condições e alternativas de acesso à cidade, como observa Heloísa Soares de Moura Costa, o “[...] acesso à cidade fica condicionado principalmente à atuação do setor privado, do capital imobiliário, tanto em termos do produto oferecido, quanto em termos de sua localização. Ambos condicionados pelo preço da terra urbana”⁷⁴.

A consolidação da legislação urbanística visando a verticalização não contempla as possibilidades de sua utilização com fins sociais, devido ao fato da especialização das áreas permitidas à verticalização só se concentrarem na área central e na antiga zona urbana. Estas ficam direcionadas às classes mais elitizadas, uma vez os níveis de valorização das propriedades encontram-se redefinidos pela infra-estrutura ali implantada, bem como pela possibilidade de maior aproveitamento do solo, propiciando a criação de espaços com maior densidade de capitais através da sua diferenciação e possibilidades exclusivas em

⁷³ IGLÉSIAS, Francisco. *Op. Cit.*, s/d, p. 42.

⁷⁴ COSTA, Heloísa Soares de Moura. “Habitação e produção do espaço em Belo Horizonte”. In: MONTE-MÓR, Roberto Luis (org.). *Belo Horizonte: espaços e tempos em construção*. Belo Horizonte: PBH e CEDEPLAR, 1994, p. 59.

relação aos demais espaços urbanizados da cidade. É nesse sentido que se faz necessário abordar a centralidade urbana e, sobretudo, o seu desdobramento, que tem acarretado transformações relevantes no processo de estruturação do espaço urbano da metrópole.

I.3. A CENTRALIDADE URBANA

Vimos que o espaço urbano concretiza-se através de lugares, conformando formas, funções, que são produzidas, assim como o próprio espaço urbano e, continuamente estruturadas no espaço-tempo da cidade. Entretanto, a qualidade ou propriedade essencial do espaço urbano – a centralidade – não é fruto de uma ideologia urbanística nem de uma intervenção arquitetônica, ela é um processo de transformação, fruto das relações estabelecidas entre o espaço e a sociedade e, portanto, *essencial à prática social*⁷⁵. Os elementos que dão forma ao espaço urbano são: a rua, a pedra, o asfalto, a calçada, a praça, as luzes, etc. – signos da reunião –, são eles os responsáveis pela atração que a cidade exerce sobre as suas imediações, no sentido de centralizar as criações e, num movimento análogo, criar a própria *situação urbana*⁷⁶.

Entretanto, na organização da metrópole contemporânea, a localização vai ser um fator decisivo na redefinição do centro⁷⁷, que estará condicionado a um ponto de otimização dos deslocamentos, acarretando uma disputa pelo controle que reforça o valor de uso do centro e, concomitantemente, o seu papel como centro da metrópole. Como observado anteriormente, as mudanças na estrutura espacial de Belo Horizonte devido à expansão urbana, processo desencadeado pela metropolização, não abalaram a supremacia do centro como polarizador, seja quanto aos estabelecimentos comerciais, aos equipamentos administrativos, à oferta de emprego, nem aos estabelecimentos de ensino e de lazer.

Historicamente, como se sabe, Belo Horizonte foi uma cidade projetada – não planejada, pois por planejamento entende-se a regulação do uso e ocupação do solo urbano exercida pelo Estado – antes mesmo que o zoneamento realizasse as suas primeiras experiências importantes. Entretanto, seu projeto já apresentava a localização de alguns edifícios públicos que apontam para uma tentativa de regular as atividades no espaço produzido para a nova capital. Abílio Barreto relata a conversa de quatro homens de negócio que, em 1895, procuravam prever onde seria o centro da futura cidade⁷⁸. Difícil missão, prever, por

⁷⁵ Cf. LEFEBVRE, Henri. *Op. Cit.*, 1972, p. 163 e 205.

⁷⁶ Cf. LEFEBVRE, Henri. *Op. Cit.*, 2004, p. 111.

⁷⁷ Cf. VILLAÇA, Flávio. *Op. Cit.*, 1998, p. 239.

⁷⁸ “Mas, então, não haverá entre vocês algum vidente, algum profeta capaz de nos indicar qual destas novas vias públicas da capital por nascer será, em importância, a nossa Rua do Ouvidor, para que aí construamos nossas casas? [...] Quanto a prever onde será a nossa futura *Ouvidor*, não sei; mas, segundo cá o meu modo

meio de um plano abstrato de sistema viário, um local que pudesse ser atrativo à localização do comércio e dos serviços da capital. Assim, como homens de negócios que eram, entendiam que as proximidades da estação ferroviária – meio de transporte de mercadorias e passageiros da época – constituíam na melhor localização para se estabelecer o comércio varejista, pois era o ponto dos principais fluxos da nova cidade.

A primeira área prevista para a localização do comércio de Belo Horizonte, o Bairro do Comércio, o primeiro a exercer o papel de centro da cidade, localizava-se, então, no espaço compreendido entre a Praça da Estação (hoje Rui Barbosa), a Avenida do Comércio (atual Santos Dumont) e a Rua dos Caetés e, terminando na praça onde seria erguido um teatro, mas acabou sendo construído o mercado municipal (atual rodoviária)⁷⁹. O comércio que inicialmente se estabeleceu aí, foi, com o passar do tempo, subindo a Avenida Amazonas até encontrar a Avenida Afonso Pena e, o cruzamento destas – a Praça Sete de Setembro – tornou-se o coração da cidade. Segundo Henri Lefebvre, a centralidade urbana é uma forma de simultaneidades, da reunião, do encontro, da acumulação, preenchida a cada época, a cada período com o modo de produção que suscitou a sua própria centralidade⁸⁰. Desse modo, não é de se estranhar que o centro de Belo Horizonte foi mudando ao longo dos anos que se passaram desde a sua construção.

Por outro lado, a Rua da Bahia, que ligava a estação ferroviária aos primeiros bairros da população de mais alta renda e à sede do Governo Estadual – Palácio da Liberdade – foi adquirindo um comércio mais sofisticado, talvez pelo fato de circular por ali toda a elite belo-horizontina. Ocorre, então, por volta de meados do século XX, a bipartição do centro de Belo Horizonte: a Rua dos Caetés que, partindo da estação ferroviária levava aos bairros mais populares, foi ocupada por um comércio orientado para essas classes; e a Rua da Bahia, concentrava a sociedade considerada como a elite da capital. Desse modo, a Rua da Bahia manteve-se como principal rua do centro de Belo Horizonte enquanto houve certo equilíbrio espacial entre a classe média, localizada no bairro dos Funcionários, e a “burguesia” localizada no bairro de Lourdes. *“Quando os bairros dessa classe começaram a crescer no lado oeste, a Rua da Bahia começou a declinar como rua da burguesia [...] e*

de pensar, a nossa futura Rua Larga de São Joaquim será esta Avenida Amazonas, em que nos achamos e estas ruas vizinhas serão o centro mais comercial da capital”. BARRETO, Abílio. *Op. Cit.*, 1986, p. 463-465.

⁷⁹ Cf. O Cometa Centenário, n.3, ago/set de 1995, apud FREIRE, Ana Lucy Oliveira. “O comércio tradicional na cidade que se produz: o centro de Belo Horizonte”. In: *Revista Geosp*, n. 3, 1998, p. 73.

⁸⁰ Cf. LEFEBVRE, Henri. *Op. Cit.*, 1972, p. 273.

passou então a ter uma localização fora do eixo dos fluxos de tráfego entre os bairros de alta renda e o centro, que já começava a ser formar na Avenida Amazonas, em direção à Avenida Afonso Pena, pendendo já para oeste”⁸¹.

Nesse sentido, a expansão e sofisticação do consumo das classes médias promovem a expansão do centro e a aceleração da especialização. O comércio sofisticado começa a abandonar o centro tradicional, cujas condições se tornavam cada dia mais precárias, e se concentra na parte sul da área central – surge então o pólo da Savassi. Em contrapartida, a Praça Sete se converte em espaço eminentemente de circulação e perde o obelisco que antes a marcara como centro simbólico da cidade. Assim, a cidade enfrenta a segregação de seu centro principal, que se repercute no restante do espaço, ampliando os contrastes entre as classes privilegiadas e as periferias.

A centralização tem a capacidade de concentrar riquezas, poder, informação, conhecimento, enfim, tudo. Todavia, ela corre o risco de perecer por saturação⁸² ou por falta do que concentrar, levando à dispersão de pessoas e/ou atividades rumo à periferia. A proximidade ao centro sempre foi valorizada pelas elites urbanas, segundo Flávio Villaça, em vários períodos da história, tanto que, ao se deslocarem, elas levam o centro, ou parte dele, em sua direção, de maneira que, mesmo quando se afastam, esse afastamento seja em parte neutralizado pelo deslocamento do próprio centro na direção delas⁸³.

O valor de uso produzido no centro supera o das outras localizações pelo fato de estar associado à otimização dos deslocamentos metropolitanos, os quais influenciam na importância simbólica e social dos centros. Desse modo, o benefício ou o recurso fundamental que se disputa no espaço urbano é o tempo empregado em forma de deslocamento. Para Henri Lefebvre, o espaço se constitui valor de uso ao se agregar signos (outros valores de uso), tais como a distância entre o local de moradia e os outros lugares, os centros de comércio, de trabalho, de lazer etc. Assim, “*compra-se um emprego do tempo e esse emprego do tempo constitui o valor de uso do espaço*”⁸⁴.

⁸¹ VILLAÇA, Flávio. *Op. Cit.*, 1998, p. 269.

⁸² Cf. LEFEBVRE, Henri. *Op. Cit.*, 1972, p. 237.

⁸³ Cf. VILLAÇA, Flávio. *Op. Cit.*, 1998, p. 248-249.

⁸⁴ LEFEBVRE, Henri. *Op. Cit.*, 1986, p. 391.

As classes disputam as localizações e desenvolvem mecanismos sociais para regular essa disputa, ao mesmo tempo em que lutam pelo domínio dos meios e condições de transporte, produzindo espaços urbanos moldados por esses meios e condições. Acabam por produzir espaços urbanos diferenciados⁸⁵. São essas distinções que fazem com que, sendo objeto de disputa entre classes, o centro se torne mais acessível a uns do que a outros, transformando-se em locais estratégicos para o exercício da dominação.

Há, pois, uma hierarquia de localizações metropolitanas, onde a posição central destaca-se em virtude da própria centralização e, constituindo-se em local privilegiado para a ação das forças econômicas e políticas, a fim de organizarem suas atividades. Numa análise sobre as principais metrópoles brasileiras, Flávio Villaça observa que, até a década de 50, os centros ainda pertenciam às camadas de mais alta renda, e, principalmente, como local de trabalho dessa classe. Por outro lado, algumas delas, como Salvador, por exemplo, passaram a construir “centros administrativos” fora do centro ou mesmo afastados deles⁸⁶. O abandono do centro pelas camadas de mais alta renda, inicialmente como lugar de residência, depois como local de compras e serviços e, posteriormente, como local de empregos, foi uma consequência das transformações ocorridas nas metrópoles nas décadas de 50 e 60.

“A acumulação capitalista não apenas possibilitou novos investimentos em empreendimentos varejistas, como também estimulou a expansão do consumo de uma sociedade que mantinha crescente contato com a Europa. Foi enorme a transformação dos hábitos de consumo que a sociedade urbana brasileira sofreu naquele período, manifesto também no desenvolvimento dos estabelecimentos de comércio varejista e de serviços de consumo individual. Iniciou-se o declínio dos mascates, dos vendedores ambulantes, dos quiosques e das barracas de rua, que só na década de 1980, no século seguinte, iriam ressurgir para atender, porém, às camadas populares”⁸⁷.

A produção do espaço urbano na cidade de Belo Horizonte até por volta da década de 1930, é fortemente marcada pela intervenção direta do Estado. A partir daí, dá-se início a um crescimento frenético e desordenado, ou seja, não regulado segundo a ordem estabelecida, fruto da entrada de capitais que proporcionou o incremento do comércio e o

⁸⁵ Cf. VILLAÇA, Flávio. *Op. Cit.*, 1998, p. 243.

⁸⁶ Cf. VILLAÇA, Flávio. *Op. Cit.*, 1998, p. 271-274.

⁸⁷ Cf. VILLAÇA, Flávio. *Op. Cit.*, 1998, p. 252.

crescimento industrial, influenciando sobremaneira a expansão da cidade e o seu direcionamento. A produção do espaço, nessa nova ordem, faz-se principalmente por mecanismos do mercado imobiliário e o centro perde o seu papel simbólico. Isso se dá porque a cidade “tipicamente capitalista” tem mais a indústria como símbolo do que o comércio, os escritórios ou bancos⁸⁸.

Se, por um lado, a desativação do sistema de bondes e adoção do ônibus para o transporte coletivo facilitou o processo de dispersão da expansão urbana, por outro lado, a metropolização implica no estreitamento das relações cotidianas entre os diversos lugares e os principais centros de atividades, aumentando os movimentos pendulares entre esses pontos. Tudo isso resulta numa sobrecarga no sistema de transportes e num congestionamento do centro principal, seu pólo articulador. Isso se deve, em grande parte, ao fato de todas as linhas de transporte coletivo partirem do centro da cidade, constituindo ponto de referência para os pólos terciários.

Belo Horizonte, uma cidade que tem aos poucos destruídas as suas principais referências histórico-culturais em nome da modernização: a desfiguração da Serra do Curral pela exploração de minério de ferro, demolição de prédios de valor histórico-arquitetônico para dar lugar a edificações mais modernas, deterioração e destruição de espaços simbólicos, corte da arborização original da Avenida Afonso Pena para aumentar a fluidez do tráfego etc. A cidade começa a sofrer com as possibilidades e impossibilidades do urbano frente ao processo mais amplo que é a metropolização, na definição e redefinição da(s) centralidade(s), o que será discutido no próximo capítulo deste trabalho.

⁸⁸ Cf. VILLAÇA, Flávio. *Op. Cit.*, 1998, p. 251.

CAPÍTULO II – A OBSOLESCÊNCIA DO CENTRO.



Praça Sete sem o Obelisco, década de 1970.

As possibilidades nos abrem caminhos além da morfologia espacial da cidade, embora se parta dela, onde os processos sociais materializam-se e se manifestam, produzindo objetos e paisagens que compõem esse espaço. Para compreender o espaço urbano, no curso de seu movimento de produção e reprodução, é preciso vê-lo sempre em seu movimento contraditório, posto que não esteja acabado e por ser resultado de um constante processo de desenvolvimento.

A cidade herdada pela República foi construída para o brilho e para a glória da vida social e cultural. Com o advento da industrialização, ela se renovou e cresceu, para o enriquecimento da burguesia mediante a privatização do espaço urbano e a constituição do capital imobiliário. Nesse processo, o Estado, juntamente com a iniciativa privada – principalmente aos empresários da construção e do setor imobiliário/financeiro – partiram para a exploração desse mercado, em benefício do setor. Este, entretanto, é assegurado, por um lado, pela intensificação da demanda por espaço urbano advinda do crescimento demográfico da cidade e, por outro, pela concentração social da renda. Dessa forma, o espaço urbano passou a ser produzido por uma sucessão de empreendimentos imobiliários privados, sendo os espaços públicos praticamente ignorados, perdendo lugar como referência central no desenho da malha urbana e diminuindo sua participação quantitativa no conjunto do espaço produzido.

Assim, observa-se que a expansão/metropolização corresponde a uma série de transformações na sua dinâmica estrutural do espaço urbano, sobretudo na sua área central. Nesse processo, podem-se identificar dois tipos de movimentos: um centrífugo, onde forças, sobretudo as do mercado, atuam no sentido de pressionar algumas atividades para o exterior do centro, e outro centrípeto, forças que atuam da periferia para o centro, atividades que encontram nos locais vazios e/ou obsoletos sua possibilidade de acesso à localidade. Um exemplo disso, que será tratado mais adiante, são os edifícios abandonados pelas atividades ligadas à prestação de serviços no centro de Belo Horizonte e a sua possível adaptação ao uso residencial, abrindo possibilidades de atuação do mercado.

Como já mencionado anteriormente, as décadas de 50 e 60 marcam o início do deslocamento do centro da cidade pelas camadas de mais alta renda. Esse fenômeno, observado nas metrópoles brasileiras, teve início, segundo Flávio Villaça, no Rio de

Janeiro, onde surgiram os primeiros subcentros voltados para as camadas de alta renda⁸⁹. O surgimento da Savassi, como centro da elite belo-horizontina a partir da década de 1960, é um exemplo claro disso. Neste momento, percebe-se um processo de diferenciação de duas frações na área central e no seu entorno: a consolidação da fração mais ao norte (região que hoje corresponde ao entorno das praças da Estação e Rodoviária, bem como as avenidas Santos Dumont e Paraná), com sua ocupação mais voltada para o uso residencial unifamiliar, tornando-se saturada; e a renovação daquela mais ao sul (região da rua da Bahia, Lourdes etc., destinada aos estratos sociais superiores), via verticalização. Essa diferenciação, sobretudo do ponto de vista da verticalização, passa a exercer um movimento de “expulsão” das camadas de alta renda para bairros mais distantes do centro, sempre se deslocando na mesma direção: para o sul⁹⁰. Esse processo que começa com a criação dos bairros de alta renda culminará mais tarde na extrapolação dos limites do município e constituição dos condomínios horizontais de alto luxo de Nova Lima e região.

O surgimento de subcentros voltados para as camadas de alta renda passa a influenciar a vitalidade do centro, na medida em que provoca uma descentralização das atividades terciárias, acompanhadas, como já foi mencionado no capítulo anterior, pela acentuação do processo de segregação social no espaço. Se, por um lado, os subcentros voltados para as camadas de baixa renda, que surgiram entre as décadas de 20 e 40, não tiveram impacto sobre essa vitalidade, os novos subcentros, das camadas de mais alta renda, vão influenciá-la enormemente.

O fato do comércio sofisticado, voltado para o atendimento dessas classes, abandonar o centro, acompanhando o deslocamento espacial de sua clientela, evidencia, na parte norte do centro, a presença de atividades caracterizadas por menores densidades de capital. Esses novos circuitos econômicos, diferentes daqueles onde há uma maior concentração de capital, em virtude dos congestionamentos de tráfego (tanto de pessoas, como de produtos e automóveis) determinados pelo expressivo crescimento urbano e pela maior acessibilidade ao uso do automóvel, provoca, também, a deterioração ambiental do centro. Além disso, o projeto PACE, implantado em 1980, promoveu uma verdadeira reconstrução da área central, através da reestruturação do sistema de transporte coletivo e da transferência de atividades que eram consideradas degradantes ambientalmente (comércio

⁸⁹ Cf. VILLAÇA, Flávio. *Op. Cit.*, 1998, p. 274.

⁹⁰ Cf. PLAMBEL. *Op. Cit.*, 1986, v. 1, s/p.

atacadista, supermercados populares, etc.) para áreas menos visíveis, como as imediações das praças da Estação e Rodoviária. Isso significou, por outro lado, a acentuação da degradação ambiental nos eixos das avenidas Paraná e Santos Dumont, que passaram a concentrar a maior parte das linhas de ônibus.

A zona sul, local destinado para ser a área “nobre” da cidade no projeto de Aarão Reis, onde, inicialmente, as classes mais privilegiadas se instalaram e aí permanecem, consolida-se à medida que essas classes se expandem seguindo na mesma direção, num processo de auto-segregação (ou segregação intencional). Neste processo, o centro é abandonado primeiramente como local de moradia e, posteriormente como local de compras e lazer, constituindo seus próprios centros, mais próximos, como Savassi, Santo Antônio, *shopping centers* etc. Isso mostra, mais uma vez, a importância do centro para as camadas de alta renda do qual se refere Flávio Villaça que, ao ser abandonado por estas, entra em “decadência”. Esse processo normalmente tratado como “decadência” ou “deterioração” do centro, não passa de um abandono deste pelas camadas de alta renda e sua conseqüente tomada pelas camadas mais populares e sua conseqüente desvalorização. Nesse sentido, o termo mais adequado seria “popularização” do centro.

Em 1976, a Lei de Uso do Solo (Lei 2.662/76) estabelece normas rígidas que controlam a reprodução do espaço urbano, estabelecendo um zoneamento específico para cada ponto do território concebido a partir da verificação de tendências de assentamento. Desse modo, essa lei apenas reforça as tendências já estabelecidas na formação espacial da cidade, contribuindo para a consolidação de um processo já existente: densidades crescentes no sentido centro-periférica; estabelecimento de zonas comerciais para a concentração de atividades múltiplas em locais que já vinham se formando, em especial no centro e ao longo dos principais eixos viários; diferenciação de zonas residenciais e zonas comerciais confirmando a segregação espacial existente; tratamento especial à área central etc.

Verifica-se, portanto, uma necessidade de reorganização dos usos ou, mais precisamente, um acelerado processo de sucessão, somado à redução da capacidade de adaptação da estrutura urbana a essa reorganização, dado o seu ritmo acelerado, o que resultou num processo de constante obsolescência ao qual Alícia Duarte Penna denomina de “infidelidade”: “[...] *uma residência não é muito adequada para servir como uma fábrica ou um depósito, e somente um pouco mais adequada para servir como uma oficina ou uma*

loja. Edifícios sólidos são destruídos freqüentemente por nenhuma outra razão a não ser a de que ocupam o local errado: eles estão locacionalmente obsoletos”⁹¹. Desse modo, o que primeiramente ficou obsoleto não foram os edifícios do centro, e sim o próprio centro.

Vale ressaltar, assim como as observações de Heliana Comin Vargas e Ana Luisa Castilho, que os conceitos de deterioração e degradação urbanas, normalmente usados, são freqüentemente associados à perda de sua função, devido à danificação ou rebaixamento do nível de valor das atividades econômicas de um determinado lugar. Deteriorar equivale a estragar, piorar, enquanto degradar é usado em referência aos espaços que a decadência das estruturas físicas provoca uma reverberação nos grupos sociais, contribuindo para o empobrecimento e a marginalização⁹².

Pode-se observar que a década de 1970 traz dois novos fatores que vão influenciar no abandono do centro, especialmente como lugar de compras e lazer: a difusão do uso do automóvel como meio de transporte e o surgimento dos *shopping centers*. Tudo que permanece no centro tem a necessidade de ser hierarquizado de acordo com as funções metropolitanas, mas como o centro é uma área por excelência de contradições, ensaja-se a compreensão da centralidade metropolitana, espaços das convergências e simultaneidades, das ordens em conflito.

⁹¹ PENNA, Alícia Duarte. “Belo Horizonte: um espaço infiel”. In: *Vária História*. Revista do Departamento de História – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas/UFGM, n.18 novembro 1997, p. 116.

⁹² Cf. VARGAS, Heliana Comin & CASTILHO, Ana Luisa Howard. “Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados”. In: VARGAS, H. C. & CASTILHO, A. L. H. (orgs.). *Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. Barueri/SP: Manole, 2006, p. 3-4.

II.1: A DINÂMICA ESPACIAL DO CENTRO

Belo Horizonte, já desde o início, apresenta uma forma particular de crescimento – a periferia cresce mais intensamente que o centro em parte influenciada pela segregação espacial imposta pelo projeto de Aarão Reis. A partir de então, a expansão da cidade se deu pela agregação de periferias que se originavam de parcelamentos descontínuos e dispersos e, posteriormente, incorporavam-se ao tecido urbano, sempre num processo de aproveitamento dos espaços topograficamente mais favoráveis.

A área central de Belo Horizonte, que recebeu tratamento especial pelo Plano Original, logo no início se distingue do restante da cidade pela concentração dos benefícios urbanos, pela melhor acessibilidade e mesmo pela topografia ali produzida, mas, sobretudo, pela instalação do centro do poder e das classes de maior poder aquisitivo (prestígio social). O tratamento especial que lhe é dispensado fica ainda mais evidente ao se observar as diferenças internas resultantes do processo de inclusão/exclusão de populações e atividades no/do centro, influenciando também as áreas adjacentes na formação de redes polarizadas e corredores complementares.

Até meados de 1930, a cidade cresce principalmente ao longo do eixo Arrudas/Ferrovia, onde o sistema de transportes foi a grande referência. Na década seguinte, com a ampliação da rede viária e várias intervenções, há uma mudança significativa na configuração espacial da cidade que cresce em todas as direções, principalmente para o Norte – influência, talvez, da abertura da Avenida Antônio Carlos e construção do Complexo da Pampulha que induziram um número significativo de loteamentos especulativos. A Cidade Industrial, cuja ocupação se efetiva a partir da década de 50, atrai para Oeste a maior parte dos loteamentos realizados e o crescimento passa a ter a atual configuração, predominantemente nas direções Oeste e Norte.

A diferenciação espacial, ou melhor, a constituição de localizações hoje em Belo Horizonte reflete em muito as marcas já impressas no seu Plano Original, as quais se acentuaram no decorrer do seu processo de crescimento. Estas marcas resultaram tanto da atuação do Poder Público, atuando no sentido de aprofundamento do processo de segregação social do/no espaço, quanto ao simbolismo que as localizações foram adquirindo no contexto econômico-social da cidade.

A intensificação do consumo das classes médias promove a expansão do centro e acelera o seu processo de especialização. O comércio sofisticado, ao abandonar o centro, passa a formar um subcentro na Savassi, destinado às classes de maior renda. Este se expande rapidamente em virtude do significado que adquiriu de status e modernidade, reforçado pelo adensamento da área considerada “nobre” da cidade. É nessa época que o obelisco da Praça Sete (que outrora a marcara como coração da cidade), muda para a Savassi, que passa a ser considerada como o centro simbólico da capital. O centro original sofre, então, um processo de empobrecimento e perda da qualidade urbana – a segregação que se processa repercute no restante do espaço da cidade ampliando os contrastes entre as classes privilegiadas e a periferia.

Os bairros que se configuraram próximos à área central, os quais durante longo tempo serviram de moradia para os excluídos do centro pela ação do poder público, com o crescimento da cidade foram objeto de uma requalificação e assumiram características de espaços intermediários, neles expandindo-se uma série de atividades complementares ao centro, localizando-se em vias principais de ligação centro-periferia, formando importantes corredores de atividades e/ou “centros especializados”⁹³. Este caráter pericentral do espaço é também conferido pela concentração de empregos e pela oferta de infra-estrutura e de equipamentos disponíveis bastante satisfatórios em relação à periferia mais distante.

Belo Horizonte, talvez pelo fato de ter sido uma cidade criada para ser capital do estado associado às idéias políticas praticadas no Brasil na época de sua construção, teve sua origem marcada por uma forte interferência do Estado na produção e efetiva ocupação do espaço. Através da definição do assentamento de populações e de atividades, o Estado não só promove como consolida a segregação socioespacial do espaço – estratégia bastante eficiente para o exercício da dominação. A sua atuação sempre se deu no sentido de favorecer, por exemplo, a industrialização, como se evidencia pela concessão de incentivos, doações de terrenos e urbanização de áreas, dentre outros.

⁹³ Entende-se por “centros especializados” a concentração de atividades ligadas ao mesmo tipo de serviço ou comércio que buscam nessa especialização superar a influência que o centro principal exerce sobre a cidade. São exemplos em Belo Horizonte: a Avenida Pedro II com o comércio de acessórios e peças para automóveis, a Avenida Silviano Brandão no comércio de móveis etc.

No processo de implosão-explosão da cidade, a centralidade acentua-se, ou seja, o centro continua sendo o local da decisão, do poder, da organização, da informação, mas, por outro lado, assiste-se à constituição de uma pluralidade de centros e à estruturação das periferias⁹⁴. Começam, então, a surgir e se produzir no espaço urbano novas centralidades para atendimento às necessidades criadas pela nova condição da metrópole, expandida e fragmentada.

Surge, então, após o processo de industrialização, uma nova classe média, fruto da modernização das empresas e do aparato estatal, o que refletirá no espaço urbano uma expansão das fronteiras ocupadas por essa classe. O que, resulta, também, numa maior segregação espacial, já que o surgimento de novos bairros residenciais para as camadas de mais alta renda amplia a diferenciação do espaço, porque, em geral tendem a irradiar o seu padrão mais elevado, tensionando as áreas do entorno, normalmente de padrão mais baixo.

Como observado no capítulo anterior, o espaço urbano possui formas e funções, contraditórias, é verdade, mas que influenciam na sua estruturação e são redefinidas nesse mesmo processo de estruturação. E observou-se ainda que o essencial do urbano está na centralidade e em seu movimento dialético, que a constrói e a destrói, “que a cria ou a estilhaça”⁹⁵. Isso porque o espaço urbano se define pela reunião de objetos, coisas, pessoas, todos e tudo entrepostos, onde a cidade se oferece como espetáculo, receptáculo e que, no entanto, no curso de sua concentração enfraquece e se rompe, criando um outro lugar, um outro centro, uma periferia.

Por outro lado, Manuel Castells considera o centro como o ponto de partida da cidade, na qual desempenha um papel estruturador, de integração e ao mesmo tempo simbólico⁹⁶. Tanto Lefebvre quanto Castells consideram o centro como o espaço através do qual são coordenadas as atividades urbanas, desse modo permitindo hierarquizá-las, designando ao mesmo tempo um local geográfico e um conteúdo social. Entretanto, Henri Lefebvre ressalta a importância da centralidade urbana, “herança preciosa da história” e a necessidade de “mantê-la no urbanismo”, admitindo a crise da centralidade no definhamento dos centros, porque, segundo ele, a própria centralidade leva à saturação, à

⁹⁴ Cf. CARLOS, Ana Fani. *Op. Cit.*, 2001, p. 177

⁹⁵ Cf. LEFEBVRE, Henri. *Op. Cit.*, 2004, p. 110.

⁹⁶ Cf. CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983, p. 271.

dispersão das atividades e da população num processo de segregação⁹⁷. Contudo, ele observa que “não existe realidade urbana sem centro”, não importa qual seja a função desse centro (comercial, simbólico, administrativo, etc.)⁹⁸. Daí, conclui-se que a saturação leva à ruptura, destruição do centro, porque ele só pode criar outras centralidades no seu processo de explosão. Está aí, a contradição desse espaço, ou melhor, a dialética da centralidade.

“O que é a centralidade (urbana, social)? Uma forma, aquela da reunião, do encontro, da simultaneidade. De que? De tudo o que pode se reunir, se encontrar, se acumular. A forma vazia pode e deve ser preenchida. Assim, cada época, cada período, cada modo de produção suscitou (produziu) sua própria centralidade: centro político, comercial, religioso etc. Atualmente, a centralização se quer total. Ela concentra as riquezas, o poder, os meios do poder, a informação, o conhecimento, a “cultura” etc. Numa palavra: tudo. Todavia, as centralidades sempre pereceram e desapareceram, seja por excesso (noutros termos, pela “saturação”), seja pela falta, por incapacidade de atrair tal “elemento”, seja, enfim, pelo assalto dos excluídos, dos rejeitados para as periferias”⁹⁹.

A centralidade é a vida urbana, o deslocamento da centralidade – movimento dialético, a destruição da centralidade por si mesma – significa a destruição da prática urbana, daí a necessidade da criação de outros centros, “a exigência de uma policentralidade, uma concepção policêntrica do espaço urbano”¹⁰⁰. Entretanto, mesmo com a constituição de novos centros, o centro principal ainda mantém um importante papel no conjunto da metrópole, pois ele se caracteriza, fundamentalmente, pela diversificação da sua atividade comercial e de serviços. Mas, segundo Manuel Castells, as atividades fundamentais agrupadas por um centro são: o comércio e a gestão administrativa, financeira e política. Basicamente, as atividades de coordenação e direção das atividades que a metropolização dispersou territorialmente¹⁰¹, enquanto a evolução das comunicações e a informática centralizaram-nas no virtual, desprendendo-as do espaço físico.

⁹⁷ Cf. LEFEBVRE, Henri. *Op. Cit.*, 1972, p. 193.

⁹⁸ Cf. LEFEBVRE, Henri. *Op. Cit.*, 1972, p. 206.

⁹⁹ LEFEBVRE, Henri. *Op. Cit.*, 1972, p. 237.

¹⁰⁰ LEFEBVRE, Henri. *Op. Cit.*, 1972, p. 193.

¹⁰¹ Cf. CASTELLS, Manuel. *Op. Cit.*, 1983, p. 273.

A centralidade, no espaço mais amplo da metrópole, produz uma disposição desigual dos lugares que, no processo de reprodução do espaço urbano, fazem desaparecer as velhas formas para dar lugar às novas, acentuando a contradição entre a produção socializada e o processo de apropriação privada do solo urbano¹⁰². Todo cidadão, tem direito a uma vida social, a uma realidade urbana sem discriminação e sem segregação, necessidade e função simbolizadas no centro da cidade. O que estaria compreendido no âmbito do direito à cidade, tal como proposto por Henri Lefebvre¹⁰³.

A centralidade metropolitana, que se vive hoje, é uma nova forma de concentração. Ela se modificou porque a cidade cresceu e explodiu, criando novas formas, estruturas e funções, como já mencionado. A centralidade que se propõe refere-se ao novo espaço criado – do movimento constante, da fluidez no transporte e nas comunicações – o que gera uma forma própria de centro: subcentros especializados (ou monofuncionais), centros efêmeros que rapidamente se desfazem, centros virtuais que estão em toda parte (globais – como contrapartida da mundialidade), etc.

Nesse sentido, Ana Fani Carlos fala sobre a centralidade móvel, referindo-se a essa fluidez que produz centros e que, uma vez envelhecidos pela efemeridade do consumo, esvaziam-se formando outro centro num lugar outro¹⁰⁴. Nesse contexto, tem-se a redução do significado de centro ao associar-se simplesmente ao espaço como valor de troca – uma mercadoria que perde o seu valor pela oferta de outra mais “moderna”. Para Milton Santos, “cada lugar é assim, a cada instante, objeto de um processo de desvalorização e revalorização, onde as exigências de natureza globais têm papel fundamental”¹⁰⁵.

A cidade que foi se fazendo e refazendo no tempo e no espaço urbano, foi se perdendo em meio às novas redes de informação, de fluxos, do movimento de ir e vir, sempre na possibilidade de inserção no contexto do novo (inicialmente da modernização pretendida, depois da industrialização, e, mais recentemente, da globalização). Entretanto, o referencial desse espaço urbano metropolitano é o centro, espaço de complexidades e contradições, cuja compreensão é primordial para a tentativa de sua recuperação, seja como lugar de

¹⁰² Cf. CARLOS, Ana Fani. *Op. Cit.*, 2001, p. 178.

¹⁰³ Cf. LEFEBVRE, Henri. *Op. Cit.*, 1972, p. 163.

¹⁰⁴ Cf. CARLOS, Ana Fani. *Op. Cit.*, 2001, p. 179.

¹⁰⁵ SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo. Razão e emoção*. São Paulo: HUCITEC, 1999, p. 180.

encontro, seja como lugar de compras, ou ainda, como lugar de morar. O que será discutido mais adiante.

II.2: O CENTRO E A MOBILIDADE TERRITORIAL

Qual a influência do surgimento dos *shopping centers*, seja na chamada decadência do centro, seja no desenvolvimento dos subcentros? Em suma, qual a sua influência não apenas na reorganização espacial das atividades comerciais, como em escala mais ampla, no processo de transformação da própria metrópole?

Por volta da década de 1960, os centros das principais metrópoles brasileiras começaram a experimentar uma redução do seu crescimento, o que culminou, na década seguinte, com a consolidação dos novos centros, ou seja, dos subcentros. Estes, por sua vez, podem ser definidos como locais que desenvolveram, com certa intensidade e complexidade, muitos daqueles serviços encontrados, até então, apenas na área central, representando um papel complementar através da diversidade e da dosagem equilibrada de comércio e serviços.

Flávio Villaça defende a hipótese de que o declínio dos centros principais, seus deslocamentos e o desenvolvimento de subcentros, são fenômenos, preponderantemente, provocados pelo controle que as classes de mais alta renda exercem sobre o espaço urbano e sobre o sistema de locomoção¹⁰⁶. Segundo esse autor, um dos prováveis fatores que influenciaram o abandono do centro principal pelas classes de mais alta renda foi o aumento da mobilidade espacial adquirida, após a década de 1970, com o aumento da taxa de motorização¹⁰⁷ dessas classes. Assim, estas contribuíram para a produção de um novo espaço marcado por enormes dimensões e grande fragmentação, coerente com os novos padrões que passaram a apresentar. Com o aumento da mobilidade espacial dessas classes, era necessário, então, uma nova cidade mais adaptada ao automóvel: grandes estacionamentos, novas avenidas, vias expressas, rodovias, etc. Somado a isso, o empenho do capital imobiliário em tornar obsoletos os centros existentes e promover novos centros e novas frentes imobiliárias, estabeleceu-se um novo padrão de deslocamento na metrópole¹⁰⁸.

Ao contrário do que normalmente se fala, a decadência do centro não foi a causa, mas sim a consequência do abandono deste pelas classes de mais alta renda. Percebe-se que, quando

¹⁰⁶ Cf. VILLAÇA, Flávio. *Op. Cit.*, 1998, p. 278.

¹⁰⁷ Segundo o autor, a difusão da propriedade do automóvel pela classe média brasileira, iniciado na década de 1970, não significa uso múltiplo (para diferentes finalidades) e sistêmico (diário, ou quase) desse veículo.

¹⁰⁸ Cf. VILLAÇA, Flávio. *Op. Cit.*, 1998, p. 281.

conveniente, essas classes renovam e aprimoram os seus centros quando necessitam permanecer neles. O principal fator de deterioração do centro foi que, ao deixar de ser um local interessante para as camadas da mais alta renda (como local de consumo e de moradia), ele deixou de ser vantajoso para o investimento de capitais e, os edifícios ali localizados, tiveram o seu valor de troca reduzido em detrimento de outras regiões que passaram a ser o foco de aplicação desses capitais. Segundo Alícia Duarte Penna, no período de 1963 e 1976, os empreendimentos imobiliários com fins residenciais voltam-se para as áreas menos saturadas, como o bairro dos Funcionários, por exemplo, descobrindo-se, então, a sua potencialidade¹⁰⁹.

A decadência do centro significa, pois, a perda do seu valor como espaço produzido nos circuitos mercantis da metrópole. Desse modo, “*enquanto a Savassi surge como centro alternativo de consumo para os nobres consumidores, o Centro Tradicional é apropriado por uma pluralidade de consumidores de vários níveis sociais*”¹¹⁰. Daí a expressão, *popularização* do centro. Reforçou-se, então, o processo de segregação de Belo Horizonte, com a bipolarização do espaço também metropolitano em duas regiões bem distintas, quase como duas “*cidades separadas*”, das camadas de mais alta renda predominantemente ao sul e das camadas de mais baixa renda ao norte.

Embora se verifique um processo de verticalização da área central, ocorre simultaneamente o seu esvaziamento populacional, segundo dados dos estudos elaborados pela PLAMBEL no período de 1970/1980¹¹¹. Os altos índices de aproveitamento construtivo praticados resultam numa alta valorização dos terrenos e altos custos para localização de muitas atividades, as quais se transferem para fora da área central, nas vias de acesso, reforçando o seu caráter peri-central. Algumas dessas áreas chegaram a constituir pequenos pólos especializados de comércio ou serviços, como se fossem subcentros lineares especializados.

¹⁰⁹ PASSOS, Luis Mauro do Carmo. *Edifícios de apartamentos – Belo Horizonte, 1939-1976: formações e transformações tipológicas na arquitetura da cidade*. Relatório da Bolsa de Aperfeiçoamento – Escola de Arquitetura/UFGM, Belo Horizonte: 1993. Apud PENNA, Alícia. *Op. Cit.*, 1997, p. 115.

¹¹⁰ LEMOS, Celina Borges. *Determinações do espaço urbano: a evolução econômica, urbanística e simbólica do centro de Belo Horizonte*. Dissertação de Mestrado – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas/UFGM, Belo Horizonte: 1988. Apud PENNA, Alícia. *Op. Cit.*, 1997, p. 115-116.

¹¹¹ Cf. PLAMBEL. *Op. Cit.*, 1986, s/p.

A década de 1980 foi marcada por um período de significativa mudança e impacto expressivo sobre a área central com a conjugação da legislação aprovada na década anterior e a criação da Companhia de Transportes da Região Metropolitana de Belo Horizonte (METROBEL). Assim, são implementadas várias propostas do Plano Metropolitano de Transporte (tais como o PACE, PROBUS e outros). O Programa de Reorganização do Transporte por Ônibus (PROBUS), de impacto mais amplo, alterou itinerários dos ônibus, introduziu linhas diametrais e eliminou terminais pontuais no Centro, alterando as referências para a localização de determinadas atividades, em particular o comércio varejista. Enquanto o PACE teve como principal objetivo a cumprir a melhoria da circulação na área central, propondo ações sobre a redução do tráfego de passagem e que resultassem numa melhoria da qualidade ambiental, aumentou os espaços de circulação de pedestres e ampliou os espaços de convivência. O resultado foi a recuperação ambiental de diversos espaços que vinham perdendo atratividade para estabelecimentos comerciais e residenciais.

“[...] esse centro tão subtraído e adicionado quanto deteriorado, converter-se-ia em locus de passagem. Nas ruas do centro, o territorializado perde a sua referência. A saturação do espaço pela verticalização coincidiria, aí, com a perda de referências que caracterizam o centro como um território, como um locus de encontro e do lazer”¹¹².

Aproximadamente por volta da década de 1970, começam a surgir os shopping centers nas metrópoles brasileiras, inicialmente na região de concentração das camadas de mais alta renda, voltado para este público, e no final dos anos 1980, em regiões mais populares. Segundo Flávio Villaça, o *shopping center* é o sucessor das lojas de departamentos, os quais baseiam na economia de aglomeração e na variedade de produtos que se complementam, fator em comum com os subcentros¹¹³. É nessa complementaridade (variedade equilibrada de atividades) que reside o seu poder estruturador, baseado principalmente nos deslocamentos dos clientes, na oferta de grandes estacionamentos e sua localização privilegiada, ao longo dos eixos, tornando imprescindível o uso do automóvel.

¹¹² LEMOS, Celina. Apud PENNA, Alcía. *Op. Cit.*, 1997, p. 114.

¹¹³ Cf. VILLAÇA, Flávio. *Op. Cit.*, 1998, p. 303.

Segundo Silvana Maria Pintaudi¹¹⁴, os *shopping centers* eclodem com o desenvolvimento, na economia brasileira, dos monopólios comerciais, favorecidos pelo crescimento das atividades varejistas, que antes não concentravam poder econômico, e do aumento do contingente populacional, sobretudo na década de 1980, nas metrópoles brasileiras.

O primeiro *shopping center* de grande porte de Belo Horizonte foi inaugurado em 1979, o BH Shopping, localizado na área limítrofe da capital e do município de Nova Lima, influenciando inúmeros bairros da zona sul da cidade. Em 1991, foram inaugurados mais dois grandes *shopping centers*: o Minas Shopping e o Shopping Del Rei, na região norte da cidade, ambos em eixos viários de grande importância da capital. No início da década de 1990, dois *shopping centers* de porte médio (Bahia Shopping e Shopping Cidade) foram construídos na área central de Belo Horizonte¹¹⁵ e, em meados da década, mais um no Hipercentro (o *shopping* Diamond Mall).

Como já mencionado anteriormente, o capitalismo tende a transformar os produtos do trabalho em mercadoria, mas encontra uma dificuldade enorme em reproduzir as localidades. A tentativa de produzi-las levou o capitalismo, segundo Flávio Villaça, a criar as aglomerações imobiliárias ou pacotes imobiliários, cada vez maiores e mais complexos. Através dos *shopping centers*, o promotor imobiliário produz e põe à venda, em poucos anos, o que o comércio tradicional levaria décadas para produzir com aglomerações tradicionais de comércio e serviços. Mas, não é qualquer localização que produz uma aglomeração de sucesso, ou seja, produz uma centralidade. Quanto mais desiguais os espaços urbanos e a distribuição territorial da renda, como nas metrópoles brasileiras, menos difícil é a escolha¹¹⁶. Talvez, deva-se a isso o fato dos *shopping centers* no Brasil terem se desenvolvido com tamanho êxito.

Entretanto, o mesmo autor, considera que “*a instantaneidade – mais que a dimensão – dos empreendimentos imobiliários característicos dessa nova era de alta concentração de*

¹¹⁴ PINTAUDI, Silvana Maria. “O shopping center no Brasil”. In: PINTAUDI, Silvana Maria & FRÚGOLI Jr., Heitor (org.). *Shopping centers: espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras*. São Paulo: UNESP, 1992. p. 15-44. Apud ALMEIDA, Reginaldo Magalhães. *Pelo espaço da rua, entre o urbano e o edifício: interações de conflitos e atributos na Savassi e no BH Shopping*. Dissertação de Mestrado – Escola de Arquitetura/UFMG, Belo Horizonte, 1999, p. 58.

Citado por Almeida, 1999: 58

¹¹⁵ Cf. FREIRE, Ana Lucy Oliveira. “O comércio tradicional na cidade que se produz: o centro de Belo Horizonte”. In: *Revista Geosp*, n. 3, 1998, p 73.

¹¹⁶ Cf. VILLAÇA, Flávio. *Op. Cit.*, 1998, p. 304.

*capital imobiliário (produção de pacotes imobiliários) é que está provocando uma revolução nas áreas nobres de nossas cidades e em nosso urbanismo*¹¹⁷. Esse fenômeno – dos *shopping centers* – assim como os condomínios fechados, são a manifestação da alta concentração de capital no setor imobiliário, através de recursos oriundos dos setores público e privado, tais como os financiamentos. Os *shopping centers* são capazes de num único e enorme empreendimento criarem o que se criaria, em dois anos, num local restrito em termos de oferta de empregos e de geração de viagens.

*“O consumo e, com ele, a propaganda e o marketing começam a ser simbolicamente utilizados no espaço urbano, tendo sido os shopping centers chamados de templos da sociedade de consumo, cujo deus é o capital”*¹¹⁸.

Por maior que o desenvolvimento dos *shopping centers* não tenha apresentado, de início, um grande impacto sobre as estruturas metropolitanas, eles vêm apresentando uma participação bastante significativa na continuidade do processo considerado como o esvaziamento dos centros principais, embora o declínio destes tenha se iniciado antes da disseminação dos *shoppings*. Além disso, há, atualmente, uma tendência ao surgimento de *shopping centers* voltado para as camadas mais populares nos subcentros, o que representa, sobretudo, uma eventual tendência à suburbanização e certa dependência no uso do automóvel.

A pesquisa Origem e Destino de 1982 (OD-82)¹¹⁹ apontou para mudanças significativas no perfil dos moradores e no padrão de ocupação residencial do Hipercentro. Os dados mostram a atratividade da área da Praça da Liberdade para fins residenciais, enquanto nas áreas próximas ao Mercado Novo (entretanto percebe-se um aumento, nesta área, do mercado informal de imóveis) e Mercado Central há uma retração de moradores. A área da Rodoviária e da Praça da Estação é a que mostra alterações mais significativas, combinando aumento da presença de proprietários moradores e manutenção da participação elevada de domicílios ocupados sem ônus para o morador. Por outro lado, na área entre as avenidas Álvares Cabral, Bias Fortes e Augusto de Lima se destaca a atividade para fins de locação (73,8% do total de domicílios ocupados em regime de aluguel). Quanto à renda média domiciliar do Hipercentro, em sua totalidade, ela aumenta

¹¹⁷ VILLAÇA, Flávio. *Op. Cit.*, 1998, p. 307.

¹¹⁸ PIETROCOLLA Apud VILLAÇA, Flávio. *Op. Cit.*, 1998, p. 251.

¹¹⁹ Cf. SOUZA & CARNEIRO. *Op. Cit.*, 2003, s/p.

em salários mínimos e decresce quando distribuída por toda a população – a renda *per capita* – indicando a redução do tamanho médio das unidades familiares. A taxa de motorização no Hipercentro cai se comparada com a pesquisa realizada em 1972, mostrando como a disponibilidade ou não de garagem no domicílio revela-se, de fato, um fator importante na seleção de moradores ao longo da década, com as áreas situadas ao longo do ribeirão Arrudas e estrada de ferro acusando as menores taxas de motorização.

Quanto à ocupação, fica evidente a saliência do setor terciário: as atividades de prestação de serviços respondem por 76,4% das ocupações dos moradores locais que trabalham, com o comércio absorvendo outros 14,3% do total. A distribuição das ocupações segundo o local de trabalho indica que as oportunidades de trabalho proporcionadas pelas atividades terciárias constituem fator importante na explicação da escolha do Hipercentro para fins de residência: tanto no comércio (30,2%) quanto nos serviços (25,3%) o Hipercentro é representativo na ocupação de seus moradores. Entretanto, são os moradores das áreas externas à Contorno que se apropriam das oportunidades de trabalho de forma mais efetiva (94% das ocupações em qualquer setor produtivo).

Um dos componentes mais importantes dos serviços é, reconhecidamente, o de educação, no qual o Hipercentro vem, desde sua origem, concentrando este tipo de atividade, atendendo fundamentalmente pessoas que residem fora do perímetro interno da Avenida do Contorno (93,7% das vagas ocupadas). Entretanto, essa característica não é específica dos serviços de educação, mas comum às atividades do setor terciário como um todo, amplamente voltadas para o atendimento da população residente fora da área central. Das atividades terciárias, destacam-se as de negócios particulares, entendidos como serviços bancários, cartórios, contratos e serviços públicos em geral, e as de compras. O acesso a bens e serviços de um modo geral é responsável por 40,7% dos deslocamentos, excluídas a educação e as compras por outros 39,3% do total. Entretanto, uma outra atividade chama a atenção, a baldeação, que tem origem longínqua na estação ferroviária, posteriormente na rodoviária e, se torna crucial quando a cidade cresce e passa a exigir deslocamentos mais freqüentes e mais extensos dos moradores. Todos os modos de transporte geram baldeações, mas o volume principal decorre dos deslocamentos de ônibus urbanos.

“Em síntese, a pesquisa OD 82 mostra que, no início dos anos 80, o Hipercentro apresentava uma economia fortemente “dependente” das

demais unidades espaciais da Região Metropolitana e que, como núcleo da área de mercado, concentrava a ampla maioria dos empregos do comércio e dos serviços no âmbito da metrópole. Embora a Lei de Uso e Ocupação do Solo de Belo Horizonte estivesse em vigor desde 1976, a implantação do PACE se iniciou em 1980 e a METROBEL entrou em operação em 1981, os efeitos de tais intervenções sobre os padrões de ocupação residencial e econômica do espaço local não se manifestavam de uma forma mais efetiva. As mudanças então observadas podem ser atribuídas muito mais aos impactos das sucessivas enchentes ocorridas no ribeirão Arrudas nos anos finais da década de 70 e à construção da via urbana Leste-Oeste, na mesma época”¹²⁰.

¹²⁰ SOUZA & CARNEIRO. *Op. Cit.*, 2003, s/p.

II.3: OS SINAIS DE DEGRADAÇÃO

A década de 1980 foi um período de grandes mudanças político-institucionais no Brasil, acarretando transformações significativas, principalmente, quanto à maior afirmação do poder dos municípios. Isso, somado à mobilidade territorial adquirida na década anterior, provocou uma “revolução” no espaço urbano, criando inclusive vários problemas, principalmente, relativos à circulação.

Após a implementação das ações desencadeadas na última metade da década de 1970 (propostas do PACE e do MONTI, e criação da LUOS), esperava-se que o crescimento populacional da área central, e do Hipercentro em particular, retomasse os patamares dos índices apresentados, ou ao menos se aproximasse dos apresentados nos anos 70. Entretanto, os dados demográficos mostraram que o Hipercentro continuou perdendo população (a uma taxa média de 1,4% ao ano), acompanhado por mudanças significativas nos padrões locais de ocupação residencial e econômica.

A composição da renda média domiciliar é um bom indicador para a análise da mobilidade dos moradores e confirma a tendência à constituição de áreas mais ou menos homogêneas, determinando certos padrões de ocupação. O que se percebe é que na maior parte do Hipercentro houve uma alteração da renda média ou *per capita*, que cresceu de 1982 para 1992 com a exceção de algumas áreas (como Mercado Central, Mercado Novo, Rodoviária, Praça da Estação) que permaneceram estáveis, reafirmando a tendência da década de 70. Há também um pequeno aumento na taxa de motorização por domicílios, que, confirmada ao longo de vinte anos, ainda pode ser considerada baixa no local, caracterizando bem o tipo de morador do lugar e as “resistências” aos propósitos de renovação urbana, apesar das diferentes revisões na Lei de Ocupação e Uso do Solo de Belo Horizonte.

Importa, ainda, analisar rapidamente o que se passa com as atividades econômicas: a grande novidade é que a população residente na área fora da Avenida do Contorno passa a buscar seus pontos de trabalho predominantemente na área central (acima de 60% do total). O Hipercentro perde população residente ao longo da década de 80, mas aumenta a oferta de postos de trabalho (passa de 160.830 para 176.830, variação média de 0,95% ao ano). Os dados mostram ainda que, a despeito das intenções do PROBUS de minimizar as

atividades ligadas ao "transbordo", de forma a "enobrecer" as funções terciárias prestadas pela área central, a economia local não sofre nenhum "abalo" mais profundo, chegando mesmo a ampliar as oportunidades de trabalho que provisiona.

“Sintetizando os anos 80 à luz dos dados da pesquisa OD 92, deve-se fixar que a perda de população e as intervenções feitas no sistema viário e de transportes, entre outros fatores socioeconômicos e políticos, não foram suficientes para contrarrestar a ‘força polarizadora’ da centralidade que o Hipercentro exerce no âmbito da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), notadamente do ponto de vista das atividades de prestação de serviços. Em termos mais específicos, a área central da cidade consegue manter, sem alterações sensíveis, a posição de destaque no tocante à geração de oportunidades de negócio e de ocupação produtiva ligadas ao terciário, ainda que sem entrar no mérito da ‘qualidade’ de tais ocupações”¹²¹.

A década de 1990 assiste a inúmeras mudanças na estrutura populacional e econômica do espaço urbano da metrópole, dentre as quais se pode destacar a intensificação do crescimento das favelas, o aumento significativo dos registros de criminalidade e o esvaziamento do Hipercentro, que entra na mídia da capital.

"[...] morar no centro de Belo Horizonte é viver entre o céu e o inferno. O acesso fácil e rápido ao comércio e serviços atrai os mais velhos, apesar do tráfego intenso, do barulho e da poluição, mas a violência preocupa e afasta os mais jovens, que têm necessidade de diversão, principalmente à noite”¹²².

"[...] o centro de Belo Horizonte, tradicional reduto varejista, perde força a cada ano. Os tradicionais magazines e armarinhos, administrados, geridos e tocados pelos próprios donos, são os mais afetados. Das 10.000 lojas do centro da capital mineira, 800 estão atualmente com as portas fechadas”¹²³.

Percebe-se uma contradição, as atividades econômicas decrescem apesar do volume expressivo de transeuntes, da “fuga” de moradores e da redução do espaço público em

¹²¹ SOUZA & CARNEIRO. *Op. Cit.*, 2003, s/p.

¹²² Cf. Jornal Estado de Minas, 29/07/2003.

¹²³ Cf. Jornal Estado de Minas, 20/07/2003.

favor da circulação. Esse fato talvez possa ser explicado através da análise das informações levantadas pelo Censo Demográfico de 2000 e pela pesquisa Origem e Destino realizada em 2001/2002. O Censo 2000 mostra uma perda populacional a taxas bem elevadas na década de 90, com expressão principalmente nas áreas mais ao norte do Hipercentro (Igreja São José, viaduto Santa Tereza, Rodoviária e Praça da Estação) e, menos expressiva na região da Praça da Liberdade e Av. João Pinheiro. Por outro lado, a pesquisa OD 2001/02 aponta para diferenças quanto ao padrão de ocupação dos domicílios: algumas áreas apresentam perda populacional, entretanto, acusam taxas elevadas de crescimento do número de domicílios ocupados. Isso reflete a forma como se dá o processo migratório no Hipercentro. O que provavelmente aconteceu foi que as famílias que abandonaram o centro eram mais numerosas, provocando uma queda demográfica (-3,33% ao ano) e as novas famílias que vieram para o Hipercentro aumentaram os domicílios ocupados (2,67% ao ano).

Essa mudança no processo de ocupação dos domicílios do Hipercentro reflete tanto as mudanças do padrão demográfico da sociedade brasileira, verificável, por exemplo, pela redefinição da composição média das famílias – queda nas taxas de fecundidade de todo o país – associadas à mudança no perfil do morador do Hipercentro, quanto às respostas dos empresários imobiliários às diretrizes das diferentes edições da Lei de Uso e Ocupação do Solo – crescente oferta de apartamentos de um quarto (média de dois moradores por domicílio) e o ritmo acelerado de construção de novas unidades verticalizadas em substituição às horizontalizadas (verificadas com o acompanhamento dos anúncios na mídia local). Os moradores que não responderam positivamente a essas mudanças foram obrigados a abandonar a área.

Ao analisar os dados acima apresentados em conjunto com a estrutura etária dos habitantes do Hipercentro, depreende-se que a área não deixou de ser atraente para investimentos imobiliários, mas que há uma modificação no perfil do seu morador: as novas famílias moradoras do Hipercentro são formadas em sua maioria por jovens (29% entre 20 e 30 anos) e adultos (31,1% entre 30 e 60 anos) sem filhos (5,9% menores de 15 anos) ou por pessoas idosas (20,6% acima dos 60 anos). Em resumo, o Hipercentro deixa de ser o lugar adequado para se constituir uma família segundo os moldes praticados anteriormente, e passa a ser local estratégico para a moradia de pessoas mais idosas (devido à grande

acessibilidade) e de jovens estudantes (devido à proximidade de instituições de ensino e oferta de transporte coletivo) ou casais sem filhos.

Aparentemente, o Hipercentro mantém-se altamente atrativo para a locação de imóveis pelas condições favoráveis de acesso aos serviços urbanos, apesar da pesquisa OD 2001/02 apontar para uma retração em toda a área. Mesmo assim, o Hipercentro ainda conserva um forte “apelo” aos proprietários no sentido de manutenção da propriedade como uma espécie de reserva de mercado.

De acordo com o apresentado, pode-se deduzir que o “esvaziamento” do Hipercentro não se deve somente à perda da importância relativa da ocupação dos imóveis para fins residenciais, e sim pela mudança no número de moradores por domicílio. Nem mesmo a renda constitui um fator de seleção muito restritivo, posto que as áreas apresentam expressivas variações, entretanto, os valores médios de aluguel e de condomínio são, em geral, compatíveis com famílias de classe média, pois:

“Morar no Hipercentro exige uma renda média domiciliar próxima a 13 salários mínimos, oscilando entre uma média de 9,54 salários na área do Viaduto Santa Tereza e uma média de 23,48 salários mínimos na área da Praça da Liberdade”¹²⁴.

Um dos principais problemas enfrentados pelos residentes do centro é o fato dos modelos de verticalização encontrados no Hipercentro serem anteriores à disseminação do uso de automóveis. Os dados levantados pelas pesquisas OD no período de 1992/2002 mostram uma pequena redução na participação de domicílios com veículos na área, mostrando a existência de certo desestímulo quanto à posse de veículos pelos moradores. Mostra ainda que, apesar da relativa perda de vitalidade econômica, o Hipercentro se mantém como espaço por excelência de concentração de empregos, um total de 162.082 postos de trabalho em 2002, fundamentalmente no setor terciário. Os principais fatores responsáveis pelo fechamento dos estabelecimentos são: a retração das atividades relacionadas ao lazer, a mudança de agências de porte no segmento de prestação de serviços e as intervenções sobre a circulação.

¹²⁴ SOUZA & CARNEIRO, *Op. Cit.*, 2003, s/p.

Outro dado interessante que a pesquisa OD 2001/02 trouxe foi a origem das pessoas que têm o Hipercentro como local de trabalho: os moradores das periferias representam o contingente mais numeroso dos trabalhadores somando quase 55 mil pessoas. Por outro lado, a percentagem da população que estuda no centro é quase igual a da que trabalha: 67,4% dos moradores locais estudam, dos quais 63,3% em escolas ou centros de treinamento estabelecidos no local. Das vagas oferecidas, 24,3% são ocupadas por moradores do perímetro interno da Avenida do Contorno e 54,6% do total mora no próprio Hipercentro, 31,4% dos moradores da área pericentral e 22,8% das periferias.

Uma visão panorâmica dos deslocamentos dos moradores da RMBH é importante para qualificar o que tem sido chamado de “esvaziamento” e a “necessidade” de recuperar o Hipercentro em suas funções de centro metropolitano. A pesquisa OD 2001/02 mostrou que 515 mil pessoas deslocam-se diariamente até o Hipercentro, por motivos variados (número este bastante inferior aos normalmente divulgados pela mídia da capital que indicam um movimento diário da ordem de 1.700 mil pessoas). Desses deslocamentos, a maior participação fica por conta das periferias (38,4%) seguida pela área pericentral (23,3%), confirmando a tendência de que o Hipercentro é o espaço preferido ou obrigatório dos moradores das periferias. Fato este importantíssimo e recorrente na história da capital – os excluídos das pranchetas dos planejadores insistem em comparecer. O que lhes falta, encontra-se no Hipercentro: cerca de 200 mil moradores das periferias se vêm obrigados diariamente a procurar o Hipercentro para o atendimento das suas necessidades urbanas.

Os comerciantes são os que mais reclamam da deterioração e do esvaziamento da área central, enquanto o setor de serviços permanece ou se retira “silenciosamente”. Contudo, a pesquisa mostra o Hipercentro como lugar importante de compras para moradores da área pericentral (36,5%), seguidos pelas periferias (21,4%) e, os moradores do perímetro interno da Avenida do Contorno em terceiro lugar (20,1%).

Quanto ao lazer, a década de 1980 testemunhou a sua perda de importância relativa, da qual o fechamento dos cinemas é o símbolo desse processo: inicia-se com o cine Metrópole e finaliza com o cine Paladium. A demanda por essa atividade no Hipercentro é em primeiro lugar pelos moradores internos da Avenida do Contorno (31,9%), seguidos pela área pericentral (28,4%) e, em terceiro, pelas periferias (19,7%).

O transbordo, considerado como “vilão” da deterioração do Hipercentro, é realizado em sua maioria pelas periferias (49,7% correspondendo a 110 mil pessoas/dia), sendo que quase metade do desembarque dos moradores da periferia acontece na área da rodoviária e Praça da Estação. Essa área da cidade tende a se consolidar como local por excelência do “migrante do trânsito” com o aumento da capacidade da estação Central funcionando atualmente em sua plena capacidade.

Um quadro mais geral, apresentado por Carlos Roberto Noronha, ajuda a quantificar o que vem sendo considerado como o “esvaziamento” do centro:

"[...] a partir da segunda metade do século, parte da classe média residente no centro fugiu da verticalização para bairros mais distantes. Data também dessa época a opção pelos meios de transporte rodoviários em substituição às ferrovias. O espaço foi ocupado pelas classes populares como local de permanência, serviço e lazer, mas quase nada tem sido feito para atender a esta população. Ao contrário, o alargamento das vias com o estreitamento de canteiros e praças para permitir o melhor fluxo de veículos tem sido a marca dos órgãos de planejamento do município nos últimos anos"¹²⁵.

Os dados apresentados e analisados anteriormente, levam a concluir que há uma gradativa redução do número de moradores no Hipercentro, explicada fundamentalmente por mudanças no perfil da população local, que passa a apresentar uma crescente participação de adultos e/ou idosos, bem como pessoas que moram sozinhas em detrimento de famílias mais numerosas com filhos em idade escolar. Esse processo fica mais evidente no entorno da área próxima à Estação Ferroviária e à Rodoviária – espaços historicamente de passagem por excelência. Além disso, o Hipercentro mantém uma posição de destaque quanto à geração de trabalho no âmbito da RMBH, estreitamente vinculado ao setor terciário. Os moradores das periferias são os principais freqüentadores do Hipercentro devido aos constantes transbordos que são obrigados a fazerem diariamente nos seus deslocamentos, por isso, talvez, sejam os principais beneficiados pelas atividades de comércio ou serviços ali instaladas.

¹²⁵ Carlos Noronha fala sobre o esvaziamento do centro em entrevista ao Jornal O Tempo no ano de 2000.

Pode-se disso depreender, então, que o “esvaziamento” do Hipercentro é relativo, ou mais especificamente, seletivo. Os propósitos de depurá-lo consoante as funções consideradas mais “nobres” e mais adequadas ao papel de centro metropolitano (a visão do que deve ser) não conseguem se impor de forma efetiva sobre os processos espontâneos que apontam na direção de um espaço “popular” (o que é), cumprindo funções afinadas com os interesses, preferências e necessidades de uma população caracterizada por restrições de renda. Sistemáticamente percebidos e tratados pelo pensamento dominante nas estruturas de planejamento da capital como “inadequados” ou mesmo “indesejáveis” ao que se quer para o Hipercentro, os moradores das periferias insistem em comparecer, seja através do comércio informal (camelôs, ambulantes, toreros), seja através de ações de criminalidade, numa ação que se caracteriza mais pela falta de alternativas que por opção.

Num sentido mais amplo, a ausência de políticas conseqüentes para as áreas periféricas, crescentemente ampliadas, repercute no Hipercentro, para onde são “naturalmente” canalizadas as demandas por bens e serviços de uma população que não encontra respostas minimamente satisfatórias próximas aos seus lugares de moradia. Se essa interpretação estiver correta, a proposição de políticas para o Hipercentro, quaisquer que sejam, dissociadas de uma política urbana metropolitana que leve em conta as áreas periféricas, dificilmente terão, ou poderão ter, o êxito esperado.

CAPÍTULO III: PROCESSOS DE INTERVENÇÃO URBANA



Avenida do Contorno interditada para mais uma obra – Linha Verde/2006

Como mencionado, nos capítulos anteriores, abordar o centro urbano significa considerar um conceito associado à própria cidade, às práticas que a caracterizam, como o encontro, a reunião “de tudo e de todos”. Talvez seja oportuno considerar que o centro passa a ser tomado como representação da cidade a partir do momento em que se transforma, referindo-se a uma determinada época, num certo lugar do espaço. De tempos em tempos, urbanistas e planejadores trazem à tona discussões a respeito da necessária renovação ou revitalização do centro das cidades, supondo-se, constantemente, que torná-lo limpo evitar-se-iam os transtornos causados pela multidão.

Segundo José Geraldo Simões Jr., as intervenções realizadas nos centros urbanos podem ser, de modo geral, classificadas em *embelezamento*, *renovação* ou *revitalização urbanas*, cada uma correspondendo a uma determinada época, demanda social e intervenção política, estabelecendo uma relação direta entre os projetos e os processos sociais vigentes. As intervenções para o *embelezamento* ou expansão, realizadas a partir de meados do século XIX (tendo como referencial a remodelação das cidades de Paris e Viena), destacam-se, no Brasil, a partir da negação das origens coloniais urbanas e a construção de novas cidades e capitais, como, por exemplo, a reforma Pereira Passos Rio de Janeiro. A *renovação urbana*, apoiada nos ideais do modernismo, expressos na Carta de Atenas de 1933, marcou, no Brasil, um período de criação de leis, códigos, reformas políticas, como enfrentamento aos problemas gerados pela expansão urbana/desenvolvimento industrial. E, por fim, a chamada *revitalização urbana*, numa rejeição ao modernismo, que recupera elementos históricos, simbólicos, sociais e ecológicos do local, compatibilizando-os com a modernização¹²⁶.

Nas últimas décadas, assiste-se a uma modificação no significado de espaço urbano. Esse processo inicia-se com a transformação da cidade em metrópole e, posteriormente, com a preparação para o desenvolvimento industrial, embora Belo Horizonte jamais tenha se caracterizado como *locus* da produção (os distritos industriais foram implantados fora da cidade). Se a cidade (ou a Zona Urbana) caracterizava-se por sua oligarquização, como espacialidade do mando sobre as espacialidades consideradas não-urbanas (nas quais se realizava a produção que não encontrava lugar na “cidade”), a metrópole não permite mais

¹²⁶ SIMÕES Jr., José Geraldo. “Revitalização de centros urbanos”. In: *Pólis*, n. 19, 1994, p. 13-18.

tal afirmação para a área central, que passa a abrigar crescentemente atividades econômicas que irão caracterizá-la como centro metropolitano, desfazendo-se a anterior espacialidade oligarquizada do mando. O processo de deterioração/degradação causado, fundamentalmente, pelo crescimento e expansão do espaço urbano, intensifica-se, levando à elaboração e execução de várias propostas de intervenção urbana. É nesse contexto que os projetos de intervenção urbana adquirem um papel de destaque, no sentido de melhorar a imagem da cidade através da reutilização de seus edifícios, otimização do uso de infraestrutura, dinamismo do comércio local, geração de novos empregos etc.

Após uma análise da literatura concernente ao assunto, Heliana Comin Vargas e Ana Luisa Castilho classificam os processos de intervenção em centro urbanos em três períodos principais: *Renovação Urbana* (décadas de 1950 e 1960), *Preservação Urbana* (décadas de 1970 e 1980) e *Reinvenção Urbana* (décadas de 1990 até os dias atuais). O primeiro período, *Renovação Urbana*, do mesmo modo que o apresentado por Simões Jr., é marcado pela preferência pelo novo, “demolir e construir para renovar”. O segundo, *Preservação Urbana*, a negação do primeiro, baseava seu discurso na estética, no patrimônio e na questão ambiental, objetivando a identidade e o orgulho cívico. E o terceiro, *Reinvenção Urbana*, apresenta como objetivo principal a criação ou recuperação da base econômica da cidade como um todo para a geração de emprego e renda, em suma, intervir no espaço urbano de forma mais ampla¹²⁷.

Em geral, as idéias de intervenção urbana são inspiradas na reconstrução de uma unidade social, onde o centro tem um papel essencial, segundo Manuel Castells, justamente na perspectiva de elemento integrador. Para o autor, “os planos de urbanismo, suscitados geralmente pelo desejo de frear a desorganização social urbana, são animados por um espírito reformador e, portanto, integrador”¹²⁸. No entanto, com a forte expansão das áreas urbanas, o centro começa a diluir-se com o surgimento dos subcentros, que passam a concorrer com o centro principal, acelerando o processo de degradação e deterioração dos centros urbanos. No Brasil, esses processos passam a ser discutidos com mais intensidade após os anos de 1980.

¹²⁷ Cf. VARGAS & CASTILHO. *Op. Cit.*, 2006.

¹²⁸ CASTELLS, Manuel. *Op. Cit.*, 1983, p. 272.

A classificação dos centros segundo as suas funções – centros de negócios, centros de comércio, etc. – somada à especialização hierárquica das atividades urbanas, resulta nas definições usadas atualmente: centro principal, centro histórico, subcentros, centros regionais, etc., classificados segundo a atividade desenvolvida e o raio de influência. Desse modo, “*intervir nos centros urbanos pressupõe avaliar a sua herança histórica e patrimonial, seu caráter funcional e sua posição relativa na estrutura urbana, mas, principalmente, precisar o porquê de se fazer necessária a intervenção*”.¹²⁹ Nesse contexto, são comuns as analogias com os termos das ciências biológicas. O organismo, seja ele humano ou urbano, submete-se a uma intervenção basicamente em três situações: para recuperação da saúde ou manutenção da vida; para reparação de danos causados por acidentes e, mais recentemente, para atender às exigências dos padrões estéticos¹³⁰.

Os procedimentos adotados pela chamada “medicina urbana”¹³¹ serviram como instrumentos para as intervenções nas cidades, consolidando-se no século XIX e originando o processo conhecido como “higienização”, que pode ser identificado nos primeiros planos de *renovação urbana*. Esse modelo de intervenção foi uma idéia tipicamente modernista, como mencionado anteriormente, na qual se justificavam as constantes demolições, porque as noções orientadoras eram as de aeração e desadensamento. Fato que produziu uma crítica quanto à segregação social produzida por esses espaços renovados, uma vez que o laço entre os habitantes era desfeito com a remoção destes para outros lugares, com o rompimento brutal das características do tecido urbano anterior e a relação de vizinhança¹³².

A partir de 1964, com a Carta de Veneza, ampliou-se o conceito de monumento histórico para o tecido urbano, com a substituição do termo *restauração* por *reabilitação*. A *reabilitação* ou *requalificação* urbana define-se como uma estratégia de gestão urbana que procura qualificar a cidade através de intervenções que valorizem as potencialidades

¹²⁹ VARGAS & CASTILHO. *Op. Cit.*, 2006, p. 3..

¹³⁰ Cf. VASCONCELLOS, Lélia Mendes de & MELLO, Maria Cristina Fernandes de. “Re: atrás de, depois de...” In: VARGAS, H. C. & CASTILHO, A. L. H. (orgs.). *Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. Barueri/SP: Manole, 2006, p. 60.

¹³¹ Foucault utiliza o termo “medicalização das cidades” para referir-se aos processos de intervenção nas cidades que se resumem basicamente na criação de um modelo político inspirado nas medidas tomadas na Idade Média por ocasião da peste: o aperfeiçoamento do modelo de quarentena onde os procedimentos adotados eram simultaneamente o confinamento, vigilância, registro centralizado, desinfecção e divisão do espaço para inspeção. FOUCAULT apud VASCONCELLOS & MELLO. *Op. Cit.*, 2006, p. 56.

¹³² Cf. VASCONCELLOS & MELLO. *Op. Cit.*, 2006, p. 57.

sociais, econômicas e funcionais, melhorando a qualidade de vida. Aproximando destes conceitos, está a definição de *revitalização*, cuja diferença dos demais está no fato dos primeiros exigirem a manutenção da identidade e das características, enquanto este pode ser adotado em zonas com ou sem identidades¹³³.

Na virada do século XX para o XXI, começa-se a usar o termo *regeneração* com a idéia de recuperação da vida e saúde do tecido urbano, onde está implícita a intenção de recuperação econômica assim como nos outros termos apresentados anteriormente, *revitalização* e *requalificação*. Portanto, todos eles são termos associados ao modelo econômico neoliberal, pautado na privatização de áreas nas quais o capital privado prevalece.

Historicamente, Belo Horizonte teve sua estruturação fortemente marcada pela presença atuante do poder público, desde a sua construção, passando pela fase de redefinição da estrutura da cidade e do planejamento urbano, iniciado na década de 1930, prosseguiu fazendo alianças com o setor privado e imobiliário até chegar aos dias atuais. No entanto, percebe-se uma forte parceria entre o capital imobiliário e o poder público, fortemente ampliada nas últimas décadas do século passado, o que indica a necessidade de uma reflexão sobre as formas de controle das intervenções urbanas realizadas e os resultados alcançados.

Cidade pensada e construída pelo poder público como cidade do automóvel, “*Nesse contexto, as formas urbanas, reduzidas àquelas da circulação, impedem o uso, expulsam o corpo, uma vez que o espaço da circulação é o da ausência do corpo, que marca a presença de vida*”¹³⁴.

¹³³ Essas definições foram extraídas de cartas patrimoniais, tais como: a Carta de Veneza (1964), a Carta Italiana del Restauro (1972), a Carta de Lisboa (1995). Cf. VASCONCELLOS & MELLO. *Op. Cit.*, 2006, p. 58-60.

¹³⁴ Cf. CARLOS, Ana Fani. *Op. Cit.*, 2001, p. 113.

III.1: PRÁTICA CONCRETA: A ATUAÇÃO DO ESTADO

A organização do espaço urbano através de instrumentos legais – conjunto de leis, decretos e normas urbanísticas e de construção –, hierarquizando os espaços e moldando a forma urbana desenvolveu-se a partir do século XIX, como enfrentamento do crescimento das cidades devido à industrialização.

“Das primeiras regulamentações das questões urbanas, justificadas por parte do Poder Público em nome da segurança (riscos de incêndio), da solidez dos edifícios (limite para a altura), da circulação (alargamento e retificação das ruas) e da estética (projeto das fachadas/fachada padrão, regras de alinhamento), passando pelas leis sanitárias, a legislação urbanística começa a ser difundida a partir das leis desenvolvidas para as cidades européias preocupadas com as questões adversas oriundas do crescimento desordenado”¹³⁵.

A partir dos anos de 1920, começa a ser elaborada a legislação urbanística brasileira baseada em modelos estrangeiros, associando experiências americanas, no que se refere à verticalização, e iniciativas de urbanistas franceses, quanto ao zoneamento, os quais trabalharam no Brasil. Belo Horizonte teve a sua primeira experiência logo após a sua inauguração através de um decreto¹³⁶ que apontava para uma restrição indireta à verticalização. Entretanto, é somente a partir da década de 1920 que se tem uma série de legislações elaboradas com a preocupação de apresentar critérios mais específicos quanto ao zoneamento e aos parâmetros para construções verticais¹³⁷.

Como já mencionado, no primeiro capítulo deste trabalho, em 1922 foi criada a Lei nº. 226 que pode ser considerada como uma simples cópia da legislação vigente em São Paulo, derivada, por sua vez, das recomendações do código de 1916 de Nova Iorque, mas sem as especificidades apresentadas pelos instrumentos legais. Entretanto, essa lei veio apenas referendar uma forma de ocupação já em vigor, com a diferença da *obrigatoriedade* de se

¹³⁵ NORONHA, Carlos. *Op. Cit.*, 1999, p. 76.

¹³⁶ Segundo Noronha (1999: 78) O decreto n. 1212 de 31 de outubro de 1898 estabelecia regras para as edificações apenas em seus três primeiros pavimentos em função dos pés direitos. Não havia, portanto, regras para os demais, mostrando uma vontade por parte do poder público de organização formal do espaço urbano. Somente em 1901, através do decreto n. 1453, é que surge uma legislação claramente restritiva quanto à verticalização, proibindo edificações acima de três pavimentos na zona urbana, salvo alguns casos especiais, justificados por necessidades de arte, comércio e indústria. Cf. NORONHA, Carlos. *Op. Cit.*, 1999, p. 78.

¹³⁷ Cf. NORONHA, Carlos. *Op. Cit.*, 1999, p. 77 e 79.

alinhar as construções comerciais, o que era, anteriormente, apenas recomendável. Com base na análise da legislação, Carlos Noronha deduz que Belo Horizonte

“[...] acomodou-se, uma vez que o seu traçado, mesmo após o impacto de adensamentos na década de 1920, não apresentava, ainda, na Área Central, necessidades de planos de reestruturação, como os que eram freqüentemente desenvolvidos em outras cidades, onde a estrutura existente e a dinâmica do crescimento urbano exigiam soluções drásticas de intervenções, vinculadas a desapropriações”¹³⁸.

Em 1926, Alfred Agache apresenta um plano urbanístico para o Rio de Janeiro, que se transforma em um dos principais referenciais para os urbanistas brasileiros em relação à legislação urbanística, introduzindo o conceito de “zoning”, ou seja, caracterização de zonas de densidade e utilização. A política urbana estabelecida durante a década de 1930 vai de encontro à valorização imobiliária ao proibir a construção de edificações abaixo de três pavimentos, intensificando a utilização e acentuando o caráter comercial e de serviços da zona central¹³⁹. A consolidação da legislação urbanística visando à verticalização na área central, aliada à melhor infra-estrutura urbana instalada, direcionam essa área às classes de maior poder aquisitivo, uma vez que tornava o mercado da terra bastante valorizado, criando espaços altamente atrativos pela sua diferenciação e possibilidades exclusivas em relação às demais áreas da cidade.

Durante a década de 1930, já eram freqüentes os edifícios de até 4 ou 5 pavimentos, enquanto o concreto armado ensaiava os primeiros arranha-céus¹⁴⁰, os quais em poucos anos dominariam a paisagem da área central. Em 1940, numa tentativa de controlar o crescimento urbano, Juscelino Kubitschek promulga o *Código de Obras*, definindo normas relativas à ocupação e ao licenciamento de construções. Na realidade, ele apenas consolida as regras de verticalização na área central estabelecidas pelas leis e decretos

¹³⁸ NORONHA, Carlos. *Op. Cit.*, 1999, p. 80.

¹³⁹ Cf. NORONHA, Carlos. *Op. Cit.*, 1999, p. 84-86.

¹⁴⁰ Como mencionado anteriormente, Belo Horizonte ganha o seu primeiro arranha-céu em 1935, o Edifício Ibaté com 10 andares, que foi apenas o precursor de uma série de edifícios que simbolizavam o “progresso”. Um ano depois, foi erguido o Edifício Capichaba, com 14 andares, e assim seguiram até o final dos anos 40 com uma série de outros que seriam erguidos na sua maioria nas imediações da Avenida Afonso Pena: SULACAP, Cruzeiro, Mariana, Randrade, Acaiaca. E comemorando o cinquentenário, em 1947, foi construído o Edifício do Banco Financial, com 26 andares. Cf. IGLÉSIAS, Francisco. *Op. Cit.*, s/d. p. 36-37.

aprovados na década anterior¹⁴¹, controlando o crescimento da cidade com instrumentos parcos, enquanto o poder público e os moradores assistiam à gradativa verticalização de algumas áreas dentro da Avenida do Contorno e à ocupação descontínua do território urbano em todo o município. Contudo, em 1956, a Lei nº. 592 estabelece regras que permitem a verticalização nos bairros já consolidados do entorno da Zona Urbana, como o bairro dos Funcionários, por exemplo.

A década de 1950 trouxe expressivas transformações através do processo de expansão indiscriminada das periferias e intensa ação especulativa, enquanto a área central sofria um processo de demolição e substituição de várias edificações, muitas de grande porte, originando um quadro de depreciação do patrimônio histórico e, conseqüentemente, do passado, implicando em perdas irrecuperáveis. Idéias expressas, como mencionado, nos processos de *renovação urbana*, inspirados no exemplo clássico da reforma de Paris, realizada por Haussmann¹⁴². Esse princípio que, marcadamente norteou a atuação do Poder Público na capital e constituiu sua principal característica desde a fundação, é a constante necessidade de “renovar para modernizar-se”. Ela norteou a própria concepção da cidade e permeia a história se manifestando em vários momentos: seja no desenho do Plano Original de Aarão Reis, seja na verticalização do centro através da substituição induzida pela legislação, seja na implantação do complexo da Pampulha, ou no próprio processo de especialização do espaço, implantação de grandes equipamentos etc. A associação entre progresso e modernidade significou, quase sempre, uma desvalorização em relação ao passado e ao meio ambiente causando a substituição de edificações de valor simbólico, a descaracterização de espaços e a destruição do patrimônio arquitetônico-ambiental.

A metropolização, ou, noutros termos, a constituição da cidade em metrópole, consubstanciou uma questão urbana – a fase crítica da qual se refere Henri Lefebvre – que, no entanto, passa a ser abordada fragmentariamente, quer como questão (ou problema)

¹⁴¹ Lei 363 de 1930, Decreto 165 de 1933 e Decreto 30 de 1938. Cf. NORONHA, Carlos. *Op. Cit.*, 1999, p. 85-87.

¹⁴² Entre os anos de 1853 e 1870, Paris passa por transformações através da união do capital privado e do poder público para intervir no tecido urbano com base num modelo funcional de cidade. São obras de implantação de infra-estrutura e de serviços considerados urbanos realizados por Haussmann, numa continuidade aos trabalhos iniciados pelos seus antecessores, mas com uma grande diferença de escala. Elas tinham como principal referência o elemento da rua, criando uma rede viária que destrói bairros insalubres e vielas, num processo que expulsão da população residente, melhoria da higiene e da circulação, transformando a imagem da área central parisiense. Cf. PINHEIRO, Eloísa Petti. *Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador)*. Salvador: EDUFBA, 2002, p. 77.

ambiental, habitacional, de transportes, de saneamento etc., desencadeando o surgimento de novas formas de gerir a cidade e do papel de ações governamentais. Naquele momento (fins dos anos 50 e início dos anos 60), surgiram vários estudos e diagnósticos que apontavam para uma preocupação com as condições de vida e trabalho, com a migração rural-urbana, e, principalmente, mostravam a necessidade de medidas concretas de planejamento urbano¹⁴³. Destaca-se, então, um estudo elaborado pela Sociedade para a Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais (SAGMACS), que resultou num amplo diagnóstico de Belo Horizonte (1958-1959)¹⁴⁴, cujas conclusões conduziram à proposta de um plano diretor (1961)¹⁴⁵, o qual não foi aprovado. Tal estudo, mostra, pela primeira vez, uma tentativa de abordagem mais aprofundada sobre o planejamento urbano e a pretensão de ser um estudo urbanístico, embora o plano diretor tivesse como elemento norteador a questão físico-territorial, com diretrizes definidas pela regulação da base física.

“Por um lado, o diagnóstico realizado representava uma abordagem inovadora, pelo esforço empreendido para elaborar um estudo multidisciplinar, englobando aspectos de ordem demográfica, econômica, urbanística, político-administrativa e sociológica. Entretanto, o plano proposto centrava-se basicamente na questão do reordenamento físico do espaço urbano”¹⁴⁶.

Nesse trabalho realizado pela SAGMACS, nota-se uma grande preocupação com a extensão do tecido urbano e, principalmente com a expansão urbana pouco ou não controlada pelo Estado, o que se exprimia, dentre outros aspectos, especialmente pela existência de um grande volume de lotes vagos, que seriam capazes de abrigar duas vezes e meia a população existente, embora se evitasse a concepção de uma cidade em função de uma organização ideal, mas com base em um modelo desejável de equilíbrio urbano¹⁴⁷, forte expressão da chamada especulação imobiliária.

Apesar da proposta da SAGMACS se limitar a uma análise física e pretender-se uma análise quantitativa (uso excessivo de dados estatísticos, fórmulas e simulações para

¹⁴³ COSTA, Heloísa Soares de Moura & BAPTISTA, Maria Elisa. “A arquitetura silenciosa”. In: CASTRIOTA, Leonardo Barci (org.). *Arquitetura da modernidade*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1998. p. 274.

¹⁴⁴ SAGMACS. *Estrutura Urbana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, 1958-1959.

¹⁴⁵ SAGMACS. *Relatório do plano diretor de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, s/d.

¹⁴⁶ FREITAS, Jeanne Marie. *Op. Cit.*, 1996, p. 50.

¹⁴⁷ Cf. SAGMACS. *Op. Cit.*, s/d, 11-16.

definição de índices, taxas etc., enquanto os números substituíam as análises qualitativas e associavam valores aos aspectos subjetivos), ela teve importância significativa, principalmente, por apresentar vários instrumentos e assuntos que foram, de certo modo, incorporados em planos elaborados posteriormente, tais como: taxa de ocupação e índice de aproveitamento do terreno, densidade bruta, cota de espaço per capita, imposto territorial progressivo, desconcentração relativa urbana através de consolidação de sub-centros, hierarquização viária classificação viária e índice coletivo de vida, que muito se assemelha com o Índice de Qualidade de Vida Urbana (IQVU)¹⁴⁸.

A partir de 1964 (após o Golpe de Estado) instaura-se no Brasil um processo de planejamento através da construção de uma política urbana nacional centralizada, tecnocrática e não participativa. Confere-se, inicialmente, a ênfase na adoção de uma política nacional de habitação¹⁴⁹, que contribuiu, posteriormente, para consolidar um sistema de planejamento urbano a nível nacional associando habitação e urbanismo. Entretanto, na década de 1970, a questão habitacional cede espaço para o desenvolvimento urbano, com especial atenção para as regiões metropolitanas, enquanto, em Belo Horizonte, verifica-se a “*retomada dos investimentos imobiliários voltados prioritariamente para a classe média, através do aumento da oferta de apartamentos e lotes urbanizados*”.¹⁵⁰

Em 1973 foi criada a Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) e o governo estadual instituiu, em 1974, a Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte (PLAMBEL) cujo objetivo principal era a execução do planejamento metropolitano. Nesse contexto, surge a primeira Lei de Uso e Ocupação do Solo de Belo Horizonte (LUOS), a Lei 2.662 em 1976, elaborada segundo as diretrizes estabelecidas pela PLAMBEL, de acordo com as recomendações do Plano de Desenvolvimento Integrado Econômico e Social da RMBH (PDIES) e do Plano de Ocupação do Solo da Aglomeração Metropolitana (POS).

¹⁴⁸ Cf. FREITAS, Jeanne Marie. *Op. Cit.*, 1996, p. 51-52.

¹⁴⁹ “Através da Lei 4.380/64, criou-se o Banco Nacional de Habitação (BNH), o Sistema Financeiro de Habitação (SFH) e o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), e mais tarde (1966), instituiu-se o Sistema Nacional de Planejamento Local Integrado (SNPLI) e o Fundo de Financiamento de Planos e Desenvolvimento Local Integrado (FIPLAN), que passaram a integrar o Ministério do Interior (MINTER) em 1967. Isto representou o início do processo de institucionalização do planejamento urbano no país”. Cf. FREITAS, Jeanne Marie. *Op. Cit.*, 1996, p. 36.

¹⁵⁰ FREITAS, Jeanne Marie. *Op. Cit.*, 1996, p. 55.

“A estrutura espacial proposta pela lei [2006/76] baseava-se no modelo radio-concêntrico, onde as maiores possibilidades de ocupação e diversidade de usos se concentravam na área central, diminuindo gradativamente tal intensidade à medida que se avançava rumo à periferia. Os principais corredores de transporte receberam atenção especial, permitindo-se que neles se concentrasse uma maior variedade de comércio e serviços, de acordo como o nível hierárquico que cada um desempenhava na estrutura viária geral. Tal estrutura espacial proposta tratava apenas de consolidar a estrutura urbana existente”¹⁵¹.

A LUOS estabelece um zoneamento funcional, enquanto apresentava um ordenamento da ocupação do solo baseado em modelos de assentamento que garantiam certa flexibilidade e heterogeneidade. Os principais efeitos dessa lei, na área central de Belo Horizonte, foram a verticalização, o adensamento e a concentração do uso não residencial, embora pouco tenha alterado na atuação do mercado imobiliário e dos agentes urbanos¹⁵², pois, além de ser muito permissiva, ela apenas ratificou as tendências praticadas anteriormente: de verticalização e adensamento na área central e ao longo dos principais eixos de acesso aos bairros e periferias, aumentando em muito o potencial construtivo até então praticado¹⁵³.

Entretanto, não se pode deixar de considerar a importância da LUOS quanto ao fato de ordenar, de certo modo, o crescimento urbano que a cidade apresentava, embora tenha produzido uma grande valorização do solo, estimulando ainda mais a substituição das edificações, principalmente onde os usos já se apresentavam consolidados e onde havia presença marcante de exemplares de valor histórico. Por outro lado, parece fato que ao preocupar-se com as questões mais locais (compatibilização de atividades evitando conflitos localizados) e pretender integrar-se ao planejamento metropolitano, a lei não

¹⁵¹ FREITAS, Jeanne Marie. *Op. Cit.*, 1996, p. 56.

¹⁵² Embora a aprovação da nova legislação provoque certa tensão, os anos 70 apresentam um crescimento das atividades da construção civil, com a fuga de especuladores imobiliários para outros municípios da RMBH, menos estruturados administrativamente, sem legislação municipal ou que apenas aplicavam as leis federais. Cf. FERREIRA, Tânia Maria de Araújo. *Planejamento urbano: reflexões sobre as práticas no município de Belo Horizonte*. Dissertação de Mestrado – Instituto de Geociências/UFMG. Belo Horizonte, 1999.

¹⁵³ No Hipercentro passa a admitir-se coeficiente de aproveitamento igual a oito. Cf. BELO HORIZONTE, Prefeitura Municipal. BHTRANS. *Concurso Ruas da Cidade: termo de referência*. Belo Horizonte: BHTRANS, SMPL, ARCS, 1999.

conseguiu abordar adequadamente a grande diversidade no contexto do espaço intra-urbano¹⁵⁴.

Nesse período, mais precisamente de 1976 a 1996, o controle do crescimento urbano se fez de forma dispersa nos diversos órgãos e secretarias municipais, na maioria das vezes independente das diretrizes traçadas pela PLAMBEL. Isso resultou numa perda, ao longo do tempo, de grande parte das áreas livres, especialmente na Área Central, que assistiu à desintegração de ações sobre o tecido urbano de forma desarticulada. A opção por ações isoladas, com uma ou outra tentativa de integração, prosseguiu nas administrações municipais que se sucederam até a aprovação dos atuais Plano Diretor (PD) e Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo (LPOUS) em 1996.

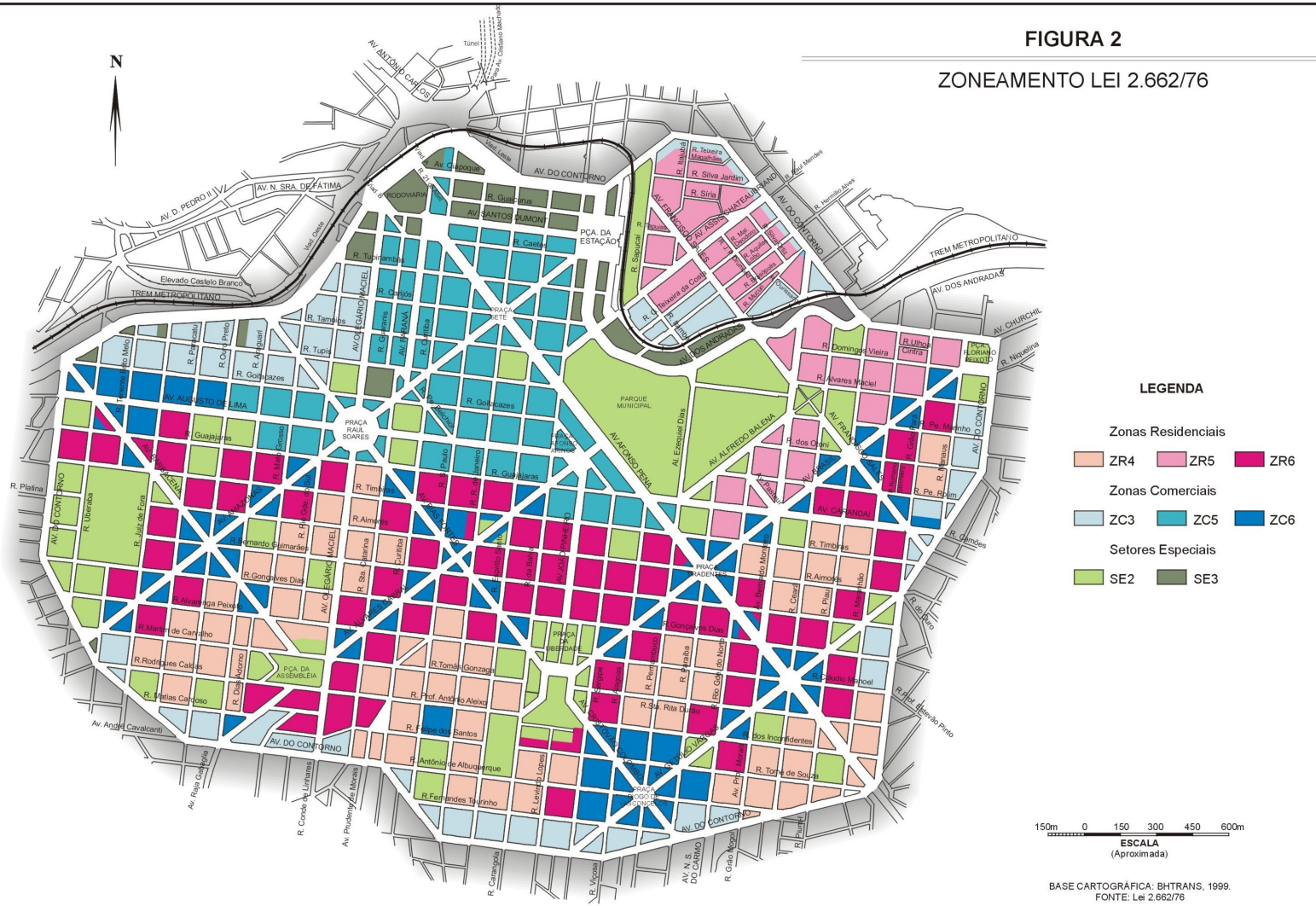
A lei municipal (2662/76) revestida inicialmente de um caráter temporário, cuja revisão era prevista para cinco anos após a sua promulgação, estabeleceu normas que ganharam permanência e forte apoio dos agentes imobiliários, adiando para nove anos a aprovação da nova lei. Entretanto, a lei que a sucedeu (4035/85) praticamente manteve o conteúdo básico, os princípios e a metodologia, com mudanças apenas pontuais e que pretendiam, principalmente, fazer ajustes necessários quanto ao aperfeiçoamento dos mecanismos utilizados e quanto à evolução da cidade. As principais alterações foram justificadas pela adequação das densidades de ocupação do solo em relação à disponibilidade de infraestrutura, condições de acessibilidade e função desempenhada na estrutura urbana e, pela alteração na combinação de usos nas diferentes zonas, na tentativa de proporcionar maior heterogeneidade e complementaridade¹⁵⁵.

¹⁵⁴ “Se por um lado, o planejamento metropolitano não se efetivou através da consolidação de políticas regulatórias, o que tornava qualquer tentativa de integração vertical sem efeito, por outro lado, ao deixar de conceber uma escala de planejamento menor em detrimento da incorporação do próprio planejamento de bairro, a lei não conseguiu abordar adequadamente a grande diversidade dos microcontextos intra-urbanos” FREITAS, Jeanne Marie. *Op. Cit.*, 1996, p. 57.

¹⁵⁵ Cf. FREITAS, Jeanne Marie. *Op. Cit.*, 1996, p. 60-61.

FIGURA 2

ZONEAMENTO LEI 2.662/76



150m 0 150 300 450 600m
ESCALA (Aproximada)

BASE CARTOGRÁFICA: BHTRANS, 1999.
FONTE: Lei 2.662/76

Nesse momento de evolução do planejamento urbano-metropolitano em Belo Horizonte, verifica-se o predomínio da rigidez e da organização segundo uma lógica urbana produzida que *“reflete muito mais a lógica técnico-institucional, proveniente da visão dos planejadores urbanos, e a lógica dos agentes imobiliários, que tiveram seus interesses respaldados pelas propostas de planejamento, do que uma lógica urbana propriamente dita [...] daí decorrem as contradições entre as chamadas cidade formal e cidade informal, como se tais expressões revelassem interesses formalmente incluídos pelo planejamento de um lado, e interesses também formalmente excluídos, por outro”*¹⁵⁶.

Com a área central já praticamente toda ocupada, nos anos 70 e 80, assiste-se a um processo contínuo de substituição de usos e edificações, prática incentivada pelas leis 2662/76 e 4035/85, que desconsideravam valores histórico-culturais, e permitiam a renovação urbana descontrolada. Por outro lado, é nesse momento que começa a firmar-se uma consciência histórica na população.

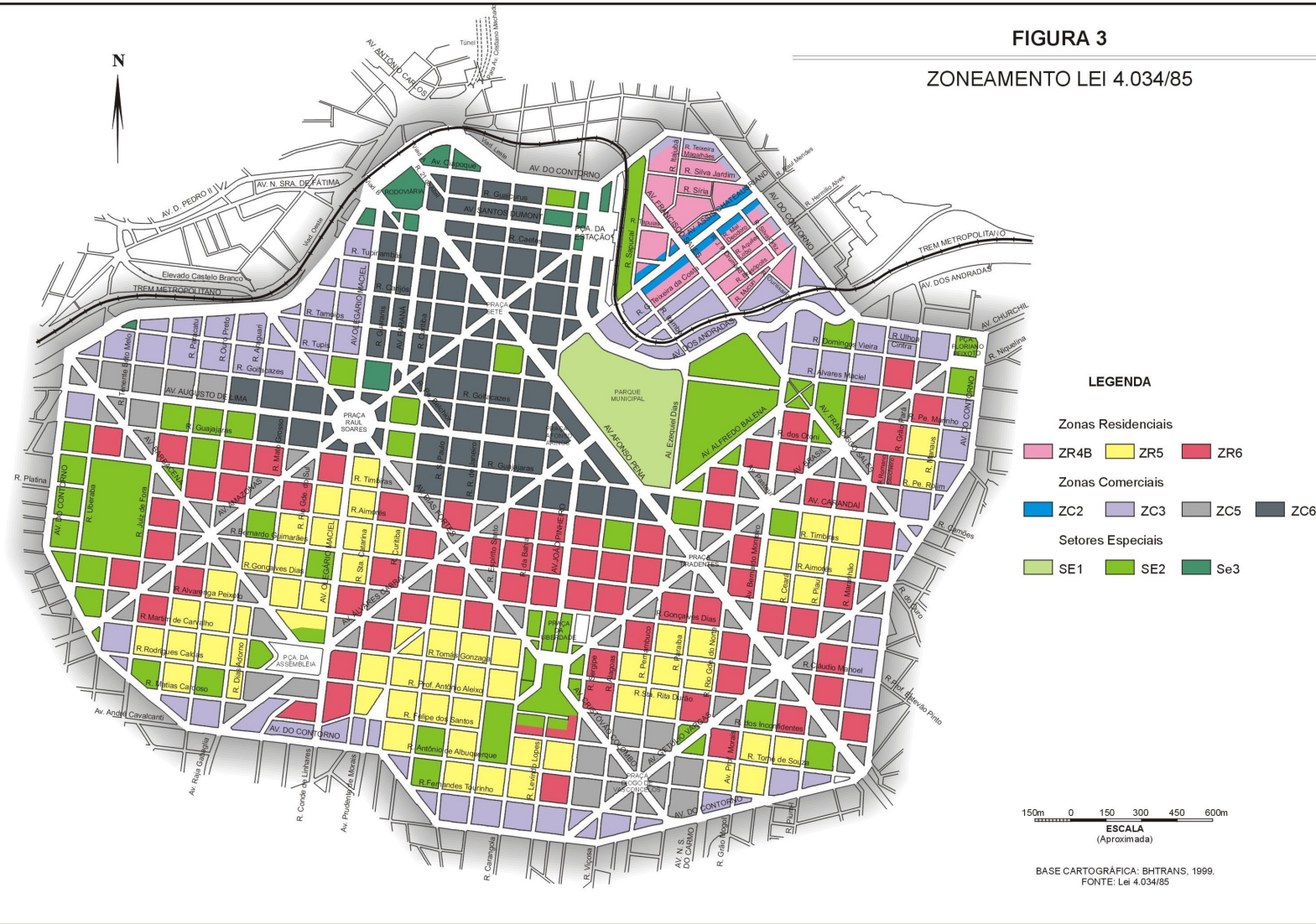
A partir de meados da década de 80, as mudanças políticas ocorridas no Brasil desencadeiam um processo de rompimento com a ordem anterior: a Constituição Federal de 1988 passa a política de desenvolvimento urbano para o poder público municipal e obriga a elaboração de plano diretor para cidades com mais de vinte mil habitantes, inaugurando uma nova fase no planejamento urbano¹⁵⁷. Tais medidas conduziram ao enfraquecimento gradativo da PLAMBEL até a sua extinção em 1995, embora isso não signifique necessariamente o fim do planejamento metropolitano ou regional.

¹⁵⁶ Cf. FREITAS, Jeanne Marie. *Op. Cit.*, 1996, p. 67.

¹⁵⁷ Em 1990 é aprovada a Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte que, seguindo as instruções da Constituição Federal de 1988, vai ampliar as diretrizes de política urbana definindo o conteúdo e áreas a serem contempladas na elaboração do plano diretor. Cf. FREITAS, Jeanne Marie. *Op. Cit.*, 1996, p. 68.

FIGURA 3

ZONEAMENTO LEI 4.034/85



150m 0 150 300 450 600m
ESCALA
(Aproximada)

BASE CARTOGRÁFICA: BHTRANS, 1999.
FONTE: Lei 4.034/85

Em 1995, inicia-se uma série de estudos com vistas à elaboração do novo plano diretor do município, elucidando novas posturas relativas ao planejamento urbano, tais como:

“[...] a preocupação em integrar escalas de planejamento diferenciadas (desde as mais globalizantes até as mais localizadas); a incorporação mais equilibrada de questões ambientais ao planejamento urbano; o distanciamento relativo ao uso de modelos de cidade idealizados, para o qual a estrutura urbana deveria racional, organizada e logicamente caminhar; a flexibilização quanto às formas de uso e ocupação do solo; a ampliação da participação popular no planejamento e gestão urbana; a preocupação em incorporar variáveis qualitativas no processo de planejamento urbano; e por fim, a tentativa de promover efetivamente, o planejamento local dos diferentes contextos intra-urbanos, considerando-se que suas particularidades não conseguem ser totalmente atendidas pela escala de planejamento municipal”¹⁵⁸.

Nos anos 90, um novo momento no planejamento urbano surge com a aprovação do Plano Diretor (Lei 7165 de 1996) e da Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo (LPOUS – Lei 7166 de 1996), que estabeleceram uma nova disciplina urbanística, caracterizada basicamente pela descentralização, pelo zoneamento de densidades e pela flexibilidade de usos. Essas leis, além de diminuir drasticamente o potencial construtivo e aumentarem os afastamentos mínimos definidos pelas leis anteriores, criaram instrumentos de gestão participativa e de controle de adensamento, áreas a serem preservadas e áreas de interesse público.

Em relação à área central, em contraponto com as leis anteriores, revela-se uma preocupação com a sua renovação indiscriminada através de propostas de preservação do patrimônio edificado, da redução dos coeficientes de aproveitamento anteriores, do incentivo ao retorno do uso residencial e priorização da circulação de pedestres, a fim de reafirmar o seu papel como espaço de sociabilidade. Nela predominam dois zoneamentos – a Zona Hipercentral (ZHIP), que coincide com o “centro tradicional” de Belo Horizonte, e a Zona Central de Belo Horizonte (ZCBH), que engloba a área interna à Avenida do Contorno excluída da ZHIP, do Parque Municipal e do quartel na região do bairro Barro

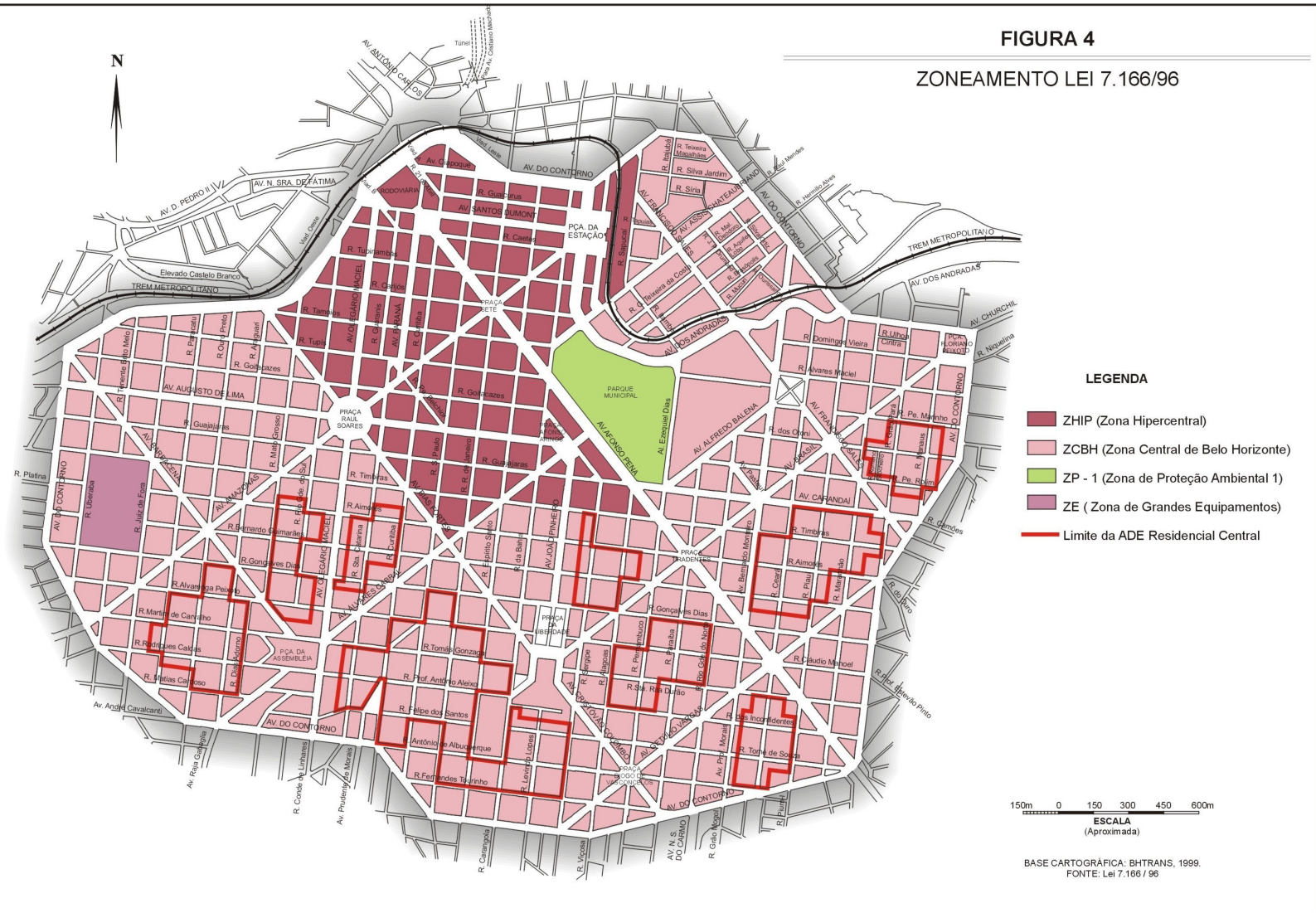
¹⁵⁸ FREITAS, Jeanne Marie. *Op. Cit.*, 1996, p. 89-90.

Preto. Apesar da significativa redução dos coeficientes de aproveitamento anteriores (no Hipercentro há uma redução do coeficiente de 8 para 3), os novos coeficientes permitidos para essas zonas permanecem os maiores praticados em todo o município (no Hipercentro o coeficiente praticado para os usos mistos pode chegar a 3,5). Esses altos índices são justificados pela necessidade de incentivar o uso residencial e, principalmente, em função da infra-estrutura instalada, da topografia favorável e do seu papel de centro principal da cidade. Sobrepondo-se a esse zoneamento, são criadas as Áreas de Diretrizes Especiais: ADE Hospitalar, ADE Savassi e a ADE Residencial Central. Esta, com a finalidade de garantir o predomínio do uso residencial em determinadas regiões no interior da Avenida do Contorno.

O Plano Diretor, principal referencial de política urbana do município, e a LPUOS, fundamentada nas diretrizes do primeiro, ambos em vigor a partir de 1996, propõem alternativas de crescimento sustentado para a cidade, buscando formas de viabilizar o desenvolvimento do seu potencial econômico, concomitante à promoção da geração de emprego e renda. Eles se propõem a democratizar, resgatar e valorizar os espaços e tempos de sociabilidade, tornando flexível ao dinamismo do desenvolvimento urbano e proporcionando a otimização da qualidade do ambiente natural e construído, considerando as possibilidades de adensamento de cada área da cidade. O desestímulo e restrição à ocupação de áreas urbanas têm como critérios básicos as questões ambientais, tais como disponibilidade de infra-estrutura de saneamento, condições geotécnicas e necessidades de preservação de áreas verdes.

FIGURA 4

ZONEAMENTO LEI 7.166/96



III.2: CONCURSOS E PROJETOS PARA O CENTRO

Em direção à metropolização da cidade, o planejamento urbano alia a Geografia à História, o espaço qualitativo torna-se quantitativo e abstrato e, o tempo fragmenta o espaço produzindo individualidades. O centro é considerado de importância histórica no momento em que ele passa por propostas de intervenções na tentativa de solucionar os principais problemas urbanos confrontados. Antes de abordar as transformações pelas quais o centro passa hoje, faz-se necessária uma leitura de planos e projetos já realizados e/ou implantados, tratando das transformações propostas e dos caminhos que revelam a importância do centro na estruturação espacial da metrópole.

Adota-se aqui a escolha de alguns concursos e projetos desenvolvidos (implantados integralmente ou em parte), procurando neles as diretrizes elaboradas na tentativa de compreender a trajetória desta importante região da cidade de Belo Horizonte – o centro. Assim, o centro, hoje, faz-se segundo os reflexos de uma história através de intervenções que vão do embelezamento ou melhoramento até os estudos realizados para subsidiar planos (diretores, de requalificação, etc.) que se pretendem condutores de um caminho para a construção de um sentido para a cidade (agora metrópole) e para o seu centro. Desse modo, o centro pode ser estudado desde o momento em que ainda era considerado como a própria “cidade” até os dias de hoje, como centro metropolitano.

A década de 60 marca um período de mudança na estrutura do poder, no padrão de acumulação de capital e na organização social. A centralização política a nível federal agrega-se à concentração de recursos públicos, permitindo maior intervenção na produção e no controle sobre a economia. A crise urbana que se manifesta, desde o final da década anterior, através da carência de equipamentos e infra-estrutura, ganha importância na administração federal com ênfase na política habitacional e na propriedade privada: criação do Banco Nacional de Habitação (BNH), mas que somente a partir de 1967 passa a atuar de modo efetivo com os recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS)¹⁵⁹.

No início da década de 70, a área hoje correspondente ao Hipercentro, segundo dados do Censo Demográfico do IBGE, apontava para o maior índice de verticalização de Belo Horizonte e superava em quase o dobro, em termos de domicílios ocupados, o bairro dos

¹⁵⁹ Cf. PLAMBEL. Op. Cit., 1986, v. 1, s/p.

Funcionários, segunda área mais ocupada¹⁶⁰. Também as atividades econômicas mostravam a vitalidade do Hipercentro, que concentrava 85,5% de todas as unidades ocupadas por atividades não domiciliares do perímetro interno à Avenida do Contorno¹⁶¹.

Surge, então, nessa época uma das propostas de intervenção mais ambiciosas para o Hipercentro: o Projeto da Área Central (PACE), cuja elaboração baseou-se em informações técnicas obtidas, principalmente, a partir dos dados levantados pela pesquisa Origem e Destino (OD) de 1972.

2.1. PACE/80:

O PACE, projeto desenvolvido a partir de 1975 e implantado em 1980, pautava suas intervenções no cumprimento de duas funções básicas: promover a consolidação das diretrizes estabelecidas pela Lei de Uso e Ocupação do Solo (1976) relacionadas com a recuperação da qualidade ambiental e revitalização do centro como lugar de atividades econômicas e, por outro lado, introduzir mudanças substanciais na estrutura de transporte em consonância com as políticas propostas. A primeira resultaria da ação combinada ao nível de hierarquização do sistema viário, plano de circulação e tratamento das chamadas “áreas ambientais”, enquanto a segunda se daria pela implantação da estrutura de laços de recobrimento, pistas e faixas exclusivas, além de modificações ao nível da operação das linhas ao longo dos diversos eixos e regulamentação do estacionamento e carga e descarga¹⁶².

Os dados apresentados pela OD 72 permitiram uma análise mais detalhada ao constatar os principais efeitos da acumulação metropolitana no centro, ou, mais precisamente, no Hipercentro. A pesquisa constatou que, representando apenas 3,3% da área urbanizada do Aglomerado Metropolitano, concentrava 8% de sua população, 60,4% dos empregos no comércio, 39,7% dos empregos nos serviços e 16,7% dos empregos na indústria, conseqüentemente, 23,2% da renda total que era auferida pelos 8% dos moradores

¹⁶⁰ O Censo Demográfico de 1970 mostrou uma concentração de 63,3% das unidades prediais localizadas no hipercentro, contra 5,7% no São Lucas, 12,8% na Savassi/Funcionários, 7,9% no Lourdes/Santo Agostinho e 10,3% no Barro Preto. Cf. SOUZA & CARNEIRO. *Op. Cit.*, 2003, s/p.

¹⁶¹ O mesmo censo mostrou ainda que as unidades ocupadas para fins não domiciliares correspondiam a 42,6% do total das unidades do perímetro interno da Avenida do Contorno, enquanto as não ocupadas na mesma categoria representavam 17,7% do total. Destas, 95% situavam-se no hipercentro. Cf. SOUZA & CARNEIRO. *Op. Cit.*, 2003, s/p.

¹⁶² Cf. PLAMBEL. *Estudo de viabilidade técnica e econômica do projeto da área central – PACE*. Belo Horizonte, s/d.

locais¹⁶³. Entretanto, o diagnóstico realizado para a elaboração do PACE mostrava a convergência de diversas linhas de ônibus municipais e intermunicipais para a área central de Belo Horizonte. O impacto dessa circulação no Hipercentro, segundo a análise do documento, acarretava inúmeros efeitos sobre a manutenção da forma e das funções ditas “nobres” ali localizadas, as quais se pretendiam reforçar.

“[...] Estes terminais [viários] se locam a uma distância média, entre si, de 500 m, obrigando os usuários que executam operações de transbordo a um caminhamento a pé dentro da área, da ordem de 9 a 10 minutos. Resultam ainda volumes intensos de pedestres nas vias de ligação das áreas terminais sendo que cerca de 400.000 pessoas/dia efetuam operação de transbordo”¹⁶⁴.

Percebe-se nitidamente, no diagnóstico, o reflexo negativo do percurso de pedestres no Hipercentro, o qual se manifesta através da *“qualidade ambiental deteriorada, pela saturação dos passeios, da criminalidade juvenil”*.

“O reflexo negativo deste aspecto manifesta-se através da qualidade ambiental deteriorada, pela saturação dos passeios, da criminalidade juvenil, atuando ainda sobre o uso do solo com o estímulo de ocorrência de atividades de pequeno porte voltadas para o suprimento de bens de consumo imediato, próprios da estrutura do comércio de bairro”¹⁶⁵.

Os circuitos mercantis inferiores, a chamada economia de transbordo, aparecem como principais vilões, posto que se destinam ao consumo imediato, prejudicando as funções “nobres” destinadas ao Hipercentro, que deveria ser revitalizado como um *“lugar de mercado”* e adaptado às funções de centro metropolitano. Fato que parece um pouco contraditório, considerar 400 mil pessoas por dia, potenciais consumidores, inadequados à vitalidade de uma área central.

Por outro lado, no PACE, a função residencial ficou secundarizada, ao se enfatizar as funções econômicas, na pretensa “revitalização” da área central. A OD 72 aponta dados

¹⁶³ Cf. SOUZA & CARNEIRO. *Op. Cit.*, 2003, s/p.

¹⁶⁴ PLAMBEL. Estudo de viabilidade técnica e econômica do projeto da área central – PACE. Belo Horizonte, s/d.

¹⁶⁵ PLAMBEL. *Estudo de viabilidade técnica e econômica do projeto da área central – PACE*. Belo Horizonte, s/d.

importantes, como mostra a tabela a seguir, que irão influenciar na mobilidade do uso residencial nessa área, ao fornecer informações sobre a propriedade dos imóveis. A pesquisa mostra que apenas 38,6% dos residentes são proprietários dos imóveis que ocupam, enquanto 45,2% são alugados, o que facilitaria a mobilidade interna desses moradores locais. Acrescenta-se o fato das áreas estudadas pela pesquisa (zonas) apresentarem uma grande diferenciação, definindo certa hierarquia, áreas com predominância de proprietários (com interesses no centro) e outras com alta especulação imobiliária no mercado de aluguéis. José Moreira de Souza e Ricardo Carneiro consideram que “o planejamento das atividades econômicas segundo funções urbanas não deveria, como o fez o PACE, descurar a presença de um estoque de imóveis cujo uso residencial pode se transformar, de uma hora para outra, em comercial, industrial ou de serviços, subvertendo os propósitos de qualquer Lei de Uso e Ocupação do Solo em vigor”¹⁶⁶.

Tabela Regime de ocupação – OD 72:

Área homogênea	Regime de ocupação				
	Proprietário %	Alugado %	Cedido (¹) %	Total	
				Dom	%
Zona OD 1 (Viaduto B / Mercado Novo)	50,6	41,4	8	649	100
Zona OD 2 (Igreja São José)	6,7	50,7	42,6	618	100
Zona OD 3 (Viaduto Santa Tereza)	5,3	52,1	42,6	585	100
Zona OD 4 (Viaduto B / Mercado Novo)	44	48	8	579	100
Zona OD 5 (Viaduto B / Mercado Novo)	43,6	49,4	7	1.207	100
Zona OD 6 (Mercado Central)	51,3	40,6	8,1	644	100
Zona OD 7 (Imprensa Oficial)	51,4	43,2	5,4	1.548	100
Zona OD 9 (Praça Afonso Arinos)	41,9	55,4	2,7	2269	100
Zona OD 10 (Parque Municipal)	5,3	52	42,7	508	100
Zona OD 11 (Rodoviária / Praça Estação)	5,3	50,7	44	438	100
Zona OD 12 (Viaduto B / Mercado Novo)	43,2	48,6	8,2	689	100
Zona OD 15 (Av. Álvares Cabral / av. Bias Fortes)	39,2	33,8	27	382	100
Zona OD 16 (Pça. Liberdade / av. João Pinheiro)	38,6	34,7	26,7	183	100
Zona OD 17 (Pça. Afonso Arinos)	28,4	37,8	33,8	257	100
Zona OD 18 (Pça. Afonso Arinos)	28,8	37	34,2	616	100
Zona OD 27 (Pça. Liberdade)	65,7	28,8	5,5	1.070	100
Zona OD 29 (Pça. Afonso Arinos)	31,1	36,4	32,5	666	100
Hipercentro	38,7	45,2	12,2	12.908	100

Fonte: PLAMBEL. Pesquisa Origem e Destino 1972. Fundação João Pinheiro, reprocessamento.

(¹) inclui outros registros de ocupação e não declarados.

Destaca-se, ainda, a maior presença de moradores proprietários (aqueles que são mais orientados pelo valor de uso do espaço) nas áreas predominantemente residenciais e, inversamente, as não-residenciais com o predomínio do aluguel (orientados pelo custo-oportunidade de investimento em moradia provisória) sob o domínio do mercado

¹⁶⁶ SOUZA & CARNEIRO. *Op. Cit.*, 2003, s/p.

imobiliário. Assim, a mobilidade dos proprietários tende a ser menor em termos de migração no espaço urbano que nas outras categorias, seja de inquilinos ou dos domicílios cedidos ou ocupados sem consentimento do proprietário.

Outro fator importante, apontado pela OD 72, na avaliação do Hipercentro como espaço de moradia é o número de domicílios com garagens, fator que define o perfil do morador das áreas estudadas, confirmando, como mostra a tabela abaixo, a grande diferenciação entre a parte baixa (Praça da Estação e Rodoviária, apenas 17,3% dos moradores com veículos) e a parte alta (vizinhança da Praça da Liberdade, 65,8% dos moradores com veículos) do centro.

Tabela Domicílios com veículos e taxa de motorização – OD 72:

Área homogênea	Domicílios com veículos %	Taxa motorização
Zona OD 1 (Viaduto B / Mercado Novo)	45,3	0,52
Zona OD 2 (Igreja São José)	17,3	0,24
Zona OD 3 (Viaduto Santa Tereza)	17,3	0,24
Zona OD 4 (Viaduto B / Mercado Novo)	28	0,32
Zona OD 5 (Viaduto B / Mercado Novo)	28,2	0,32
Zona OD 6 (Mercado Central)	44,6	0,51
Zona OD 7 (Imprensa Oficial)	45,9	0,53
Zona OD 9 (Praça Afonso Arinos)	48,6	0,54
Zona OD 10 (Parque Municipal)	17,3	0,24
Zona OD 11 (Rodoviária / Praça Estação)	17,3	0,24
Zona OD 12 (Viaduto B / Mercado Novo)	27	0,31
Zona OD 15 (Av. Álvares Cabral / Av. Bias Fortes)	44,6	0,53
Zona OD 16 (Pça. Liberdade / Av. João Pinheiro)	45,3	0,53
Zona OD 17 (Pça. Afonso Arinos)	35,1	0,5
Zona OD 18 (Pça. Afonso Arinos)	35,6	0,51
Zona OD 27 (Pça. Liberdade)	65,8	0,93
Zona OD 29 (Pça. Afonso Arinos)	35,1	0,47
Hipercentro	35,2	0,44

Fonte: PLAMBEL. Pesquisa Origem e Destino 1972. Fundação João Pinheiro, reprocessamento.

Entretanto, apenas 19,5% dos domicílios contam com garagem própria, 11,8% precisam alugar vagas e 7,1% recorrem à rua, apontando para a inadequação do Hipercentro no momento em que o uso do veículo começa a ser mais difundido entre a população. Esse fator contribui enormemente para a insatisfação dos moradores do Hipercentro.

Tabela Uso de garagem pelos moradores – OD 72:

Garagem	Domicílio	%
Própria	252	19,5
Alugada	1.517	11,8
Via pública	917	7,1
Não utiliza	7.951	61,6

Total 12.908 100
 Fonte: PLAMBEL. Pesquisa Origem e Destino 1972. Fundação João Pinheiro, reprocessamento.

Outro indicador da insatisfação quanto às condições de moradia na área pode ser observado quanto à intenção de permanência no Hipercentro, apresentando 40,5% das famílias estabelecidas a intenção de mudar num prazo de 5 anos, contra 25,1% que pretendia permanecer. A maior insatisfação, conforme a tabela, está nas áreas da Praça da Estação e Rodoviária, como também na área do Mercado Central, seguindo a lógica já mencionada de caráter provisório que marcam tais locais.

Tabela Domicílios por intenção de mudar dos moradores – OD 72:

Área homogênea	Não pretende mudar	Pretende Mudar			Total	
		Para o mesmo bairro %	Para outro bairro no município %	Para outra cidade %	Dom	%
Zona OD 1 (Viaduto B / Mercado Novo)	72	12	13,3	2,7	649	100
Zona OD 2 (Igreja São José)	54,7	14,7	14,7	16	618	100
Zona OD 3 (Viaduto Santa Tereza)	54,7	14,7	14,7	16	585	100
Zona OD 4 (Viaduto B / Mercado Novo)	57,3	18,7	21,3	2,7	579	100
Zona OD 5 (Viaduto B / Mercado Novo)	54,9	19,7	22,5	2,8	1.207	100
Zona OD 6 (Mercado Central)	71,6	12,2	13,5	2,7	644	100
Zona OD 7 (Imprensa Oficial)	71,6	12,2	13,5	2,7	1.548	100
Zona OD 9 (Praça Afonso Arinos)	50	13,5	29,7	6,8	2.269	100
Zona OD 10 (Parque Municipal)	54,6	14,7	14,7	16	508	100
Zona OD 11 (Rodoviária / praça Estação)	54,7	14,7	14,7	16	438	100
Zona OD 12 (viaduto B / Mercado Novo)	56,8	18,9	21,6	2,7	689	100
Zona OD 15 (Av. Álvares Cabral / av. Bias Fortes)	70,3	9,5	13,5	6,8	382	100
Zona OD 16 (pça. Liberdade / Av. João Pinheiro)	70,8	9,3	13,4	6,7	183	100
Zona OD 17 (Pça. Afonso Arinos)	49,9	24,3	16,2	9,4	257	100
Zona OD 18 (Pça. Afonso Arinos)	50,7	24,7	16,4	8,2	616	100
Zona OD 27 (Pça. Liberdade)	72,6	11	16,4		1.070	100
Zona OD 29 (Pça. Afonso Arinos)	50	24,3	16,2	9,5	666	100
Hipercentro	59,5	15,4	18,8	6,3	12.908	100

Fonte: PLAMBEL. Pesquisa Origem e Destino 1972. Fundação João Pinheiro, reprocessamento.

Pode-se concluir, com base nos dados analisados, que o Hipercentro apresenta, no início dos anos 1970, um forte atrativo para as atividades relacionadas aos estabelecimentos comerciais e de serviços metropolitanos e, conseqüentemente, um grande conflito de usos entre moradia e serviços urbanos. Entretanto, esses conflitos intensificam-se ou amenizam-se de acordo com a área focalizada, elucidando a hierarquia dos grupos que constituem a própria metrópole.

Os propósitos do PACE, assim como a sua articulação com a Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) e o Modelo Metropolitano de Transporte Integrado (MOMTI), previam intervenções físicas nas principais vias da área central, principalmente no Hipercentro, visando a sua adequação às funções de um típico centro metropolitano. Nesse contexto, a LUOS determinava a forma e a localização das atividades econômicas, enquanto o MOMTI ordenava a articulação do centro metropolitano à sua área de influência, através de profundas intervenções no sistema viário e de transporte¹⁶⁷. Os principais mecanismos utilizados para modificar os usos considerados “inadequados” à área central foi a instituição de corredores de transporte, a eliminação dos terminais de ônibus da área, adequação dos itinerários e horários de forma a evitar longos percursos nos transbordos, e a implantação de novos modelos de transporte de massa, que será efetivado com a introdução de linhas de metrô a partir da década de 90.

Com a LUOS em vigor desde 1976, a implantação do PACE iniciada em 1980 e a METROBEL atuando desde 1981, os efeitos esperados de tais intervenções sobre os padrões de ocupação residencial e sobre as econômicas não se manifestaram de forma efetiva. Tais projetos e políticas pressupunham que a população da RMBH continuaria crescendo a taxas elevadas, seguindo a tendência das décadas anteriores. Contudo, o Censo Demográfico de 1980, realizado pelo IBGE, acusou uma desaceleração do crescimento metropolitano, inclusive com taxas negativas na área central. Por outro lado, a pesquisa OD 82 mostrou que o Hipercentro apresentava uma economia fortemente dependente das demais unidades espaciais, concentrando a maioria dos empregos no comércio e nos serviços da metrópole. Fato que contribuiu para a consolidação do centro em relação às demais áreas metropolitanas.

Em resumo, o PACE tinha como objetivo maior a hierarquização, fluidez e, conseqüentemente, melhoria do sistema viário e do transporte coletivo no centro da cidade. As áreas ambientais definidas pelo projeto eram destinadas a fluidez do trânsito e do pedestre, ao controle do tráfego de veículos particulares e ao incentivo do transporte coletivo. Entretanto, apenas parte do projeto foi implantada e as áreas ambientais ficaram sem qualquer tratamento paisagístico.

¹⁶⁷ As ações mais efetivas do MOMTI foram as realizadas pelo Programa de Reorganização do Transporte por Ônibus (PROBUS) e a criação da Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte (METROBEL) para a operação do transporte e do trânsito. Cf. Souza & Carneiro, 2003.

PROPOSTAS DO PACE/80			
Áreas Ambientais	Definição de 20 áreas ambientais	Bolsões de áreas preservadas do fluxo de passagem	
Estruturação do transporte	Implantação da estrutura de laços de recobrimento, pistas e faixas exclusivas; modificações na operação das linhas; e regulamentação dos estacionamentos e locais de carga e descarga	Criação de pistas exclusivas para ônibus	Ao longo das avenidas Paraná e Santos Dumont localizada no canteiro central com plataforma de 8m e dois sentidos de tráfego
		Criação de faixas exclusivas	Avenida Afonso Pena (ambos sentidos) entre Praça Rui Barbosa e Praça 21 de Abril; Avenida Amazonas (ambos sentidos); Avenida Assis Chateaubriand (sentido centro-bairro); Avenida do Contorno entre Av. Assis Chateaubriand e viaduto da Floresta; rua da Bahia entre Praça Rui Barbosa e Avenida Afonso Pena
		Pistas de tráfego misto	No restante da malha

Fonte: PLAMBEL. Estudo de viabilidade técnica e econômica do projeto da área central – PACE. Belo Horizonte, s/d.

2.2. BH-Centro:

Em 1989, a Prefeitura de Belo Horizonte lança o Concurso Nacional para a Reestruturação do Centro de Belo Horizonte (BH-Centro) visando captar soluções capazes de realizar melhorias na qualidade físico-ambiental da área, com ênfase na recuperação do patrimônio cultural e arquitetônico, na ampliação de áreas verdes, redução da poluição sonora, atmosférica e visual, além da dinamização dos espaços e melhoria das condições de transporte público e circulação de pedestres e veículos. Para isso, as soluções deveriam apresentar propostas para as áreas onde os chamados “problemas urbanos” se manifestassem com maior intensidade, de forma a maximizar o retorno das intervenções propostas. Assim, foram eleitos quatro pontos significativos (o Parque Municipal, Complexo viário da Lagoinha, Praça Raul Soares e Praça Rui Barbosa), e, posteriormente

subdivididos em 14 pólos, segundo suas diferenças de uso e apropriação do espaço urbano¹⁶⁸.

O BH-Centro foi um concurso de idéias estabelecido através de uma iniciativa da BHTRANS, no intuito de dar soluções arquitetônicas às diretrizes de circulação já estabelecidas, numa perspectiva de integração entre as obras viárias a serem realizadas e o contexto urbano (já que a BHTRANS foi muito criticada na época pelas obras de “arrasa quarteirões”). As soluções apontadas pelo concurso foram apresentadas como estudo preliminar (sem maiores detalhamentos), sendo muitos deles contratados, posteriormente, para a elaboração de projetos executivos ou modificados conforme as demandas¹⁶⁹.

O resultado do concurso, divulgado em 1990, deu o primeiro lugar a três equipes, duas de Belo Horizonte e uma de São Paulo. Para melhor adequação das propostas, a PBH, através da comissão julgadora, solicitou das equipes vencedoras um projeto-síntese, compatibilizando as propostas de intervenção num único projeto, o que daria oportunidade de discussão dos pontos mais conflitantes, como também, redimensionar e orientar um cronograma para ação¹⁷⁰. Desse modo, as equipes vencedoras (um total de aproximadamente 80 arquitetos) retomaram as intervenções com o objetivo de criar idéias que garantissem a melhoria da qualidade de vida da população de usuários do centro, como previa o edital do concurso. Os projetos de intervenção foram, então, ajustados e adaptados mesclando as propostas das equipes.

Maria Luiza Grossi Araújo faz, em seu estudo, uma descrição detalhada dos projetos vencedores e dos elementos de intervenção do projeto-síntese. De modo geral, as alterações propostas são físicas e qualitativas, com a finalidade de revitalizar o centro da metrópole, aumentar o seu conforto ambiental e a qualidade de uso do espaço. Elas se limitam, basicamente, em propostas de mobiliário urbano, recuperação de passeios e

¹⁶⁸ “1. Praça Sete de Setembro; 2. Praça Rio Branco (da Rodoviária); 3. o conjunto rua Guarani-avenida Paraná-rua Rio Grande do Sul; 4. avenida Santos Dumont-rua dos Caetés; 5. rua Curitiba; 6. Praça Raul Soares; 7. Minascentro-Mercados; 8. avenida Augusto de Lima; 9. Praça Afonso Arinos; 10. Parque Municipal; 11. rua da Bahia (trecho Praça Rui Barbosa /viaduto Santa Tereza); 12. Praça Rui Barbosa (pólo rua Guaicurus/Antártica); 13. Casa do Conde de Santa Marinha e 14. Complexo da Lagoinha”. ARAÚJO, Maria Luiza Grossi. *Percepção e planejamento em ambiente urbano: o projeto de renovação do centro de Belo Horizonte*. Dissertação de Mestrado – Instituto de Geociências/UFMG, Belo Horizonte, 1995. p.53.

¹⁶⁹ As informações apresentadas foram obtidas através de uma “conversa” com o arquiteto urbanista Rogério Palhares, da Praxis Projetos e Consultoria, devido a participação nos estudos para a implementação do Plano Diretor de Belo Horizonte, ainda em andamento.

¹⁷⁰ Araújo, 1995: 70.

mudança na pavimentação, assim como a restauração de imóveis de interesse ou a retirada de alguns “empecilhos” à imagem que se pretende para a cidade. Nessas intervenções propostas, percebe-se a preocupação em transformar o centro num lugar atrativo ao pedestre através da “maquiagem” do espaço urbano, como se apenas isso fosse suficiente para transformar o centro num lugar “agradável e bonito”¹⁷¹.

¹⁷¹ Cf. ARAÚJO, Maria Luiza. *Op. Cit.*, 1995.

PROPOSTAS DO CONCURSO BH-CENTRO		
PROJETO	PROPOSTA	OBSERVAÇÕES
Eixo dos Três Caminhos	Trecho formado pela rua dos Caetés, Av. Santos Dumont e Rua Guaicurus: resgate da área do ponto de vista histórico e arquitetônico e revitalização das edificações	
Alameda das Palmeiras da Avenida Amazonas	Criação de espaço público de uso múltiplo (parlatório e espaço cultural) articulado com a Praça da Estação, implantação de pórticos demarcando a área das palmeiras	
Museu de Arte de Belo Horizonte	Construção de museu de arte em terreno localizado na Praça da Estação	Proposta para a Praça da Estação
Parque Linear do Vale do Arrudas	Criação de um parque em dois níveis desde a Estação da Lagoinha até a Serraria Souza Pinto, com aproveitamento da vedação do percurso do metrô para feiras populares e outros equipamentos públicos	Viabilização a partir da construção de quatro grandes torres de habitação ou pela construção subterrânea de grandes estacionamentos, conforme interesse demonstrado por algumas empresas
Praça Sete de Setembro	Demarcação do espaço da Praça através de desenho do piso, valorização do ponto central (obelisco), redesenho dos quatro quarteirões fechados da praça criando espaços flexíveis de uso público e lazer, iluminação e mobiliário urbano	
Espaço Cultural da Rua dos Guaicurus	Criação de equipamentos culturais e a cobertura do trecho da Rua dos Guaicurus entre ruas da Bahia e Espírito Santo, de forma a integrar-se aos prédios da UFMG	Proposta complementar do Eixo dos Três Caminhos
Despoluição Visual da Avenida Afonso Pena	Previsão de estratégia e legislação específica para colocação de placas comerciais no trecho mais central da avenida, e ainda a recomposição de calçadas.	Proposta implantada e viabilizada pelo Código de Posturas
Praça Rui Barbosa	Restauração da praça, constituição de amplo espaço de uso público através de tamponamento de trecho do Ribeirão Arrudas e criação de estacionamento subterrâneo	
Praça Rio Branco	Integração da área livre da praça da Rodoviária através de laje sobre a Avenida Santos Dumont; construção de uma parte comercial, como prolongamento da Avenida Afonso Pena, em elevação sobre o Ribeirão do Arrudas e Avenida do Contorno; e a transferência do estacionamento rotativo para o subsolo com aproveitamento da área remanescente para uso público	Implantada a intervenção de valorização do monumento e do eixo da Avenida Afonso Pena, com aumento da área verde e novo paisagismo, com proteção e direcionamento para o caminho dos pedestres
Avenida Amazonas/Alameda das Palmeiras	Redesenho do trecho que liga a Praça da Estação à Praça Sete	Sem continuidade de execução

Fonte: ARAÚJO, Maria Luiza Grossi. Percepção e planejamento em ambiente urbano: o projeto de renovação do centro de Belo Horizonte. Belo Horizonte, 1995.

2.3. PACE/99:

A partir de 1995, a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTRANS), atendendo as diretrizes que viriam a se consubstanciar nas leis promulgadas no ano seguinte através do Plano Diretor (Lei 7165/96) e da LPUOS (Lei 7166/96), começa a desenvolver dois importantes projetos destinados à reestruturação do transporte e do trânsito de Belo Horizonte: o Plano da Área Central de Belo Horizonte (PACE) e o Plano de Reestruturação do Transporte Coletivo de Belo Horizonte (BHBUS). O PACE propõe uma reformulação geral da circulação de pedestres e veículos na área central, criando condições para a implantação do BHBUS, o qual previa novos moldes para a operação do sistema de transporte coletivo.

O BHBUS concebeu proposições para a reestruturação dos transportes, a partir das diretrizes definidas no PD numa visão metropolitana, considerando os serviços intermunicipais com origem ou destino em Belo Horizonte. Essas proposições serviram de diretrizes para o PACE, dentre as quais, pode-se destacar criação de uma rede de estações de integração¹⁷² com vistas à desconcentração da ocupação e indução de crescimento de novos pólos regionais; e a modificação da circulação do Hipercentro com vistas à priorização do transporte coletivo e restrição do tráfego de passagem.

O PACE/99 definiu outras áreas ambientais, diferentes daquelas propostas pelo PACE/80, não sendo mais possível dissociá-las das intervenções que envolvem o espaço, seja nos seus aspectos ambientais, seja nos espaços construídos ou livres (de uso público ou circulação). Em linhas gerais, o PACE/99 propunha: a priorização dos pedestres em relação aos veículos, com atenção especial ao Hipercentro; a priorização do transporte coletivo em relação aos veículos privados, com definição de rotas específicas; a criação de rotas alternativas para desvio do tráfego de passagem do Hipercentro; o tratamento de áreas formadas por conjunto de vias locais (consideradas como Áreas Ambientais); e a

¹⁷² Proposta para as estações de integração: 1. Lagoinha, transformação do terminal rodoviário em estação de ônibus urbano interligada à Estação Lagoinha de Metrô; 2. Central, proposição de três cenários possíveis (o aproveitamento do edifício adjacente à Estação Central de Trem Metropolitano na rua Aarão Reis, o espaço viário da Rua Aarão Reis entre rua Tupinambás e rua dos Caetés ou, ainda, o aproveitamento parcial ou total do Edifício Central. Essas propostas foram objeto de estudo do Concurso Ruas da Cidade e detalhadas no Projeto Quatro Estações.

implantação de um sistema de controle de tráfego e semaforico do tipo adaptativo em tempo real¹⁷³.

O PACE, projeto finalizado em 1999, foi dividido em duas grandes etapas de implantação, a primeira (para 2000) englobando medidas de curto prazo, objetivando melhorias em pontos viários críticos¹⁷⁴, a segunda (prevista para 2005), com medidas de médio e longo prazos, consiste em intervenções estruturais no sistema viário e na circulação, inclusive com obras viárias impactantes, tais como a recuperação e ampliação dos principais viadutos de acesso à área central. Embora regido por uma proposta geral, o PACE seguiu com projetos elaborados, aprovados e executados isoladamente, facilitando a condução do processo quando submetido às instâncias responsáveis pela avaliação e aprovação de cada proposta.

O projeto definiu 27 Áreas Ambientais, as quais foram agregadas em 9 Áreas Urbanas, de acordo com uma “identidade comum”¹⁷⁵, que deveriam receber um tratamento paisagístico enfatizando essa identidade, destacando a vocação da região e seus valores sócio-econômicos, culturais e históricos. Dentre essas Áreas Urbanas, três foram selecionadas como objeto de estudo para o Concurso Ruas da Cidade: o Hipercentro, a Área Hospitalar e a Savassi.

¹⁷³ Cf. BELO HORIZONTE, Prefeitura Municipal. BHTRANS. *PACE – Plano da Área Central de Belo Horizonte: resumo dos estudos e proposições*. Belo Horizonte: BHTRANS, 1999.

¹⁷⁴ Principais ações: criação de mecanismos de priorização do transporte coletivo através da implantação de vias e faixas exclusivas, de estações de embarque/desembarque e de um novo sistema de controle de tráfego; tratamento visando a melhoria da circulação e a segurança de pedestres através da redução dos caminhamentos entre os pontos de embarque do transporte coletivo, da ampliação das áreas exclusivas de circulação, da melhoria das travessias e da manutenção de baixas velocidades dos automóveis no Hipercentro; criação de rotas alternativas de circulação através da implantação de anéis de distribuição do tráfego interno à Área Central e de corredores de travessia nas demais regiões na forma de binários; e a melhoria da qualidade ambiental através da definição e tratamento das Áreas Ambientais com medidas moderadoras de tráfego e de desenho urbano. BELO HORIZONTE, Prefeitura Municipal. BHTRANS *Concurso Ruas da Cidade: termo de referência*. Belo Horizonte: BHTRANS, SMPL, ARCS, 1999.

¹⁷⁵ Por identidade comum, o referido documento, entende áreas com predominância de homogeneidade, sejam elas de estilo arquitetônico, de usos, de determinadas tipologias de ocupação ou de formas de apropriação do espaço urbano.

PROPOSTAS DO PACE/99			
PROJETO	DATA	PROPOSTA	OBSERVAÇÕES
Rotor Central		Criação de um rotor através da modificação da circulação, operando em sentido único, das avenidas Amazonas, Santos Dumont e Paraná, utilizado essencialmente pelo transporte coletivo.	Objetivo: priorização do transporte coletivo no Hipercentro e aumentar a segurança e conforto do pedestre ao desviar o tráfego de passagem para outras vias de maior capacidade
		Permissão do tráfego de automóveis e de veículos de carga	Objetivo: garantir a acessibilidade aos imóveis lindeiros
Acessibilidade para pedestres na área central		Criação de áreas de trajeto de pedestres com condições adequadas de conforto e segurança, inclusive para pessoas portadoras de deficiências de mobilidade, implantação de mobiliário urbano e sinalização adequada	Objetivo: melhoria das condições do pedestre tendo em vista o significativo volume de pedestres principalmente nos horários de pico
Espaços compartilhados com acesso restrito de automóveis		Trechos: Rua dos Tupinambás entre Afonso Pena e Amazonas, Rua Rio de Janeiro entre Rua dos Tupinambás e Rua dos Caetés e entre Caetés e Avenida Santos Dumont, rua dos Carijós entre rua São Paulo e Rua Curitiba, Rua Rio de Janeiro entre Rua dos Tamóios e Rua dos Tupis	
Alteração de vias		Alteração de algumas vias internas e próximas ao Hipercentro para permitir a acessibilidade mas não incentivar sua utilização como itinerário de atravessamento	

Fonte: BELO HORIZONTE, Prefeitura Municipal. BHTRANS Concurso Ruas da Cidade: termo de referência. Belo Horizonte: BHTRANS, SMPL, ARCS, 1999.

PROPOSTAS DO BH-BUS		
PROJETO	PROPOSTA	OBSERVAÇÕES
Anel para Tráfego Geral Central	Anel de circulação que circunda o Hipercentro	
Estações de Integração Metrô/ônibus	Estação de Integração Central	Aproximar fisicamente os sistemas de ônibus/TMBH, através da implantação de uma plataforma para embarque/desembarque
	Estação de Integração Lagoinha	Ponto de controle das linhas rodoviárias da RMBH e das linhas radiais, viabilizando trocas e transferências entre as linhas complementares que operam na Zona Central
Viaduto	União da Avenida Francisco Sales à Avenida do Contorno, sobre a via férrea	Rota alternativa ao viaduto da Floresta, ligando a região da Floresta, da Área Hospitalar e do Complexo da Lagoinha com a região sul da cidade
Ponte da Rua da Bahia	Ponte sobre o Ribeirão Arrudas na junção com a Rua da Bahia	Essa obra só se justifica com a implantação do viaduto de ligação da avenida Francisco Sales com a avenida do Contorno, permitindo o acesso da Rua da Bahia ao Complexo da Lagoinha
Alça da Avenida Nossa Senhora de Fátima	Ligação da Avenida Pedro II com as Avenidas Cristiano Machado e Antônio Carlos, utilizando o Complexo da Lagoinha	O objetivo principal é criar uma rota alternativa, reduzindo o tráfego no Hipercentro
Duplicação e acréscimo do viaduto da Floresta	Obra prevista no Plano Diretor – Anexo II, aumento da capacidade do viaduto com ligação em duplo sentido	Objetivo: melhoria do acesso ao bairro através da ampliação da capacidade do viaduto
Duplicação da Avenida Nossa Senhora de Fátima	Duplicação do trecho entre as avenidas Cristiano Machado e Pedro II	Objetivo: ampliação da capacidade de tráfego complementando a rota de desvio de tráfego do Hipercentro
Túnel da Praça Raul Soares	Priorização do tráfego de passagem através de interseções em desníveis	
Ampliação do Viaduto Leste	Ampliação do viaduto de modo a absorver o fluxo proveniente das avenidas Francisco Sales e Contorno	Objetivo: aumento da capacidade do viaduto existente no sentido centro-bairro

Fonte: BELO HORIZONTE, Prefeitura Municipal. BHTRANS Concurso Ruas da Cidade: termo de referência. Belo Horizonte: BHTRANS, SMPL, ARCS, 1999.

2.4. Concurso Ruas da Cidade:

O Concurso Público Nacional Ruas da Cidade¹⁷⁶ constituía-se em uma seleção de propostas metodológicas para a melhoria da qualidade das Áreas Urbanas definidas pelo PACE/99 para a Zona Central de Belo Horizonte, com o objetivo de estimular uma ação integrada sobre o espaço público do centro metropolitano. A opção pelo concurso foi justificada pela complexidade dos problemas enfrentados pela área com relação à paisagem urbana, às novas soluções viárias, aos conflitos de interesse entre o trânsito e o comércio, e à apropriação inadequada do espaço dos pedestres pelos mobiliários urbanos, dentre outros. Desse modo, o concurso propunha um grande desafio aos participantes: *“o de incrementar a qualidade de vida urbana no principal centro de Belo Horizonte, conciliando condicionantes diferenciados, e respeitando a paisagem e a memória locais; o de resgatar a qualidade da rua como local de encontro e fruição urbana e a cidade como opção de vida compartilhada”*¹⁷⁷.

O objetivo principal do concurso foi a seleção de equipes para a elaboração de trabalhos de desenho urbano vinculados ao PACE/99 e ao BHBUS para as áreas definidas como objeto de intervenção. A metodologia adotada pressupunha a idéia de impossibilidade de desvinculação do desenho urbano com os aspectos urbanísticos, proporcionando um tratamento dos espaços inseridos num contexto mais abrangente de planejamento. Desse modo, não era esperada nenhuma proposta de alteração dos instrumentos de legislação urbanística, nem das diretrizes gerais em vigor, ficando a cargo dos concorrentes a compatibilização das propostas às diretrizes e normas já existentes.

Esperava-se que as propostas apresentadas pelo concurso conduzissem à requalificação urbanística, à reinvenção da paisagem, à superação das deficiências apontadas, à conciliação entre a preservação do patrimônio edificado, à qualidade ambiental e à apropriação dos espaços públicos, através de intervenções previstas no sentido de melhorar o trânsito e o transporte. Segundo o termo de referência do concurso, a área central demandava por um processo urgente de requalificação, e não por um programa de

¹⁷⁶ O concurso foi uma iniciativa da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, coordenada pela Secretaria Municipal de Planejamento (SMPL), pela BHTRANS e pela Administração Regional Centro-Sul (ARCS), envolvendo outros órgãos que atuam sobre o espaço urbano e o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB-MG).

¹⁷⁷ BELO HORIZONTE, Prefeitura Municipal & BHTRANS. *PACE – Plano da Área Central de Belo Horizonte: resumo dos estudos e proposições*. Belo Horizonte: BHTRANS, 1999, p. 6.

revitalização, o que era justificado pela presença de uma ocupação múltipla e uma grande diversidade de usos, com as mais altas densidades e intensidade de vida urbana, entretanto com graves problemas de circulação tanto de veículos quanto de pedestres, de segurança e qualidade ambiental.

Vale ressaltar que o PACE/99, ao remodelar a circulação da área central, modificando fluxos, passou a interferir diretamente nas determinações de localização das atividades econômicas, sejam elas formais ou informais. Desse modo, ele provocou uma significativa modificação da dinâmica de produção e ocupação dessa região, visto que, como já foi mencionado, as atividades comerciais e de serviços são extremamente dependentes do fluxo de pessoas no Hipercentro de Belo Horizonte.

Uma das Áreas Urbanas objeto do concurso Ruas da Cidade, e que particularmente interessa muito à análise deste trabalho, é a Área Urbana do Hipercentro. Nela se reúnem as maiores referências de conflitos urbanos da área central, principalmente, por exercer o papel de ponto de articulação de um sistema viário concêntrico, de onde partem as principais vias de acesso às diversas regiões da cidade. Isso gera um número excessivo de ônibus circulando nessa área cuja descentralização foi a principal meta da política de trânsito e sistemas viários executada pela BHTRANS através do PACE e do BHBUS. Soma-se a isso, a grande diversidade de usos e a vitalidade da circulação de pessoas, que provocaram efeitos negativos da concentração e saturação os quais os planos e projetos desenvolvidos ainda não conseguiram minimizar.

O resultado do Concurso Ruas da Cidade foi tornado público em 2000, sendo vencedora para a Área Urbana do Hipercentro, a equipe da iZPL Arquitetura Ltda, o que, mais tarde, deu origem ao Projeto Quatro Estações. O objetivo principal do projeto, segundo o estudo urbanístico apresentado pela equipe vencedora, foi a requalificação do Hipercentro, imposta pelo processo de deterioração que, progressivamente, provocara a sua desvalorização evidenciando problemas tais como: o esvaziamento da área como centro de negócios e moradia, problemas de circulação de veículos, comércio informal invadindo o espaço do pedestre e problemas de distribuição e acessibilidade.

Nesse sentido, o Projeto Quatro Estações caminhou junto com o Concurso Ruas da Cidade e teve como principal objetivo realizar uma requalificação ambiental e paisagística na área

ao longo do vale do Ribeirão Arrudas, entre as Estações de Integração Lagoinha e Central. O Projeto apresentava três cenários possíveis para a Estação Central, cujo resultado levou à opção pelo espaço viário da Rua Aarão Reis localizado entre as ruas Tupinambás e Caetés, enquanto a Estação da Lagoinha foi precariamente implantado, ignorando grande parte do projeto proposto. Ao final, o Concurso Ruas da Cidade e o Projeto Quatro Estações se tornaram uma única proposta com dois pontos fundamentais, intervir na Praça Sete e na Praça da Estação, considerados como os principais pontos simbólicos de Belo Horizonte¹⁷⁸.

¹⁷⁸ “O Projeto Quatro Estações nasceu de uma idéia inicial de intervir, de realizar alguma intervenção na Praça da Estação que iniciasse no Parque Municipal e fosse até a Rodoviária. Depois nós misturamos os dois projetos, o da Área Central [Ruas da Cidade] e do Quatro Estações. Mas os dois pontos fundamentais da área Central eram a Praça Sete e a Praça da Estação. Os dois pontos chaves da identidade da cidade”. Cf. Entrevista de José Abílio Belo Pereira, Secretário de Regulação Urbana na gestão Célio de Castro, concedida a autora deste trabalho em 14/10/2005.

PROPOSTAS DO PROJETO QUATRO ESTAÇÕES			
INTERVENÇÕES	ATIVIDADES COMUNS	ESPECIFICIDADES	PROPOSTAS
Requalificação urbanística e ambiental dos espaços públicos	Elaboração de um Catálogo de Mobiliário Urbano; apropriação e valorização do patrimônio cultural e ambiental existente; relocação e regularização do comércio informal; policiamento e segurança; recuperação e criação de novos espaços verdes.	Tratamento urbanístico do Conjunto Urbano da Praça da Estação	Adequação para grandes eventos; tratamento viário e urbanístico das vias do entorno; instalação de sanitários públicos; aproveitamento dos terrenos e edificações sub-utilizados
		Tratamento urbanístico, paisagístico e ambiental do Vale do Arrudas	Resgate simbólico do ribeirão; revalorização das rotas de pedestres através de paisagismo; extensão de áreas verdes pelas áreas remanescentes
		Requalificação urbanística dos eixos Santos Dumont, Oiapoque, Guaicurus	Melhoria e tratamento paisagístico das vias; padronização e reabilitação do mobiliário urbano
		Requalificação urbanística da Rua dos Caetés	Melhoria e tratamento paisagístico das vias; padronização e reabilitação do mobiliário urbano
Reordenamento viário e da circulação	Implantação de medidas moderadoras de tráfego; de faixas exclusivas e controle de fluxo de ônibus; melhoria da sinalização nas rotas preferenciais de pedestres		
Recuperação do patrimônio edificado	Criação de um fundo de reposição dos incentivos fiscais; elaboração de uma política de incentivos fiscais; mediação das demandas dos moradores; captação de investimentos através de parcerias, patrocínios e eventos; revisão dos parâmetros urbanísticos; padronização dos letreiros dos estabelecimentos comerciais.	Requalificação dos galpões adjacentes ao Parque Municipal	Estabelecimento de parcerias com os proprietários e prioridade nos fundos de incentivos fiscais
		Recuperação dos imóveis de caráter histórico do complexo da Av. do Contorno e Rua dos Caetés	Estabelecimento de parcerias com os proprietários e prioridade nos fundos de incentivos fiscais
		Reforma do Pilotis do Edifício Central	Desapropriação do pavimento térreo do edifício; relocação temporária das atividades comerciais e de prestação de serviços; reforma do pavimento térreo e reassentamento definitivo das atividades relocadas nos novos espaços do complexo Aarão Reis-Edifício Central
Revitalização do comércio e da prestação de serviços formais e das atividades culturais	Captação de micro-créditos; organização de cursos de capacitação empresarial; ampliação da participação popular nos processos de	Instalação do Pólo de Artes e Artesanato Aarão Reis	Parceria com a CODEVALE; construção /reforma de imóvel para a instalação do Museu de Arte Popular Mineira; Oficina-Escola de Arte Popular Mineira; parceria com o Instituto Cultural Flávio Gutierrez para a instalação da Oficina de Artes e Ofícios

	planejamento; capacitação e mobilização da comunidade; reuniões e eventos para promover a região; atendimento permanente ao cidadão; divulgação da região como pólo de investimentos; campanhas publicitárias para a população local; valorização dos ambientes; complexo de sinalização interpretativa	Requalificação dos usos e atividades do Complexo da Avenida do Contorno (área delimitada pelas ruas 21 de Abril, Curitiba, Oiapoque, Contorno até Espírito Santo e pela Linha Férrea até o viaduto Nansen Araújo)	Contratação de cursos de capacitação empresarial para comerciantes e prestadores de serviço; estabelecimento de parcerias com entidades não governamentais para execução das atividades de capacitação
Inclusão sócio-econômica dos setores informais e da população com trajetória de rua	Requalificação comerciantes informais; abertura de linha de crédito no Banpop; inserção dos moradores de rua nos programas de integração da PBH; investir na capacitação de toda a cadeia produtiva	Adequação do espaço sob o viaduto Santa Tereza para receber os equipamentos de comércio e serviços alimentícios e de entretenimento	Parceria com ONGs (ASMARE, Pastoral de Rua e associações locais) para viabilização e inserção social
		Requalificação sócio-econômica das atividades situadas no complexo da Avenida do Contorno	Estabelecimento de parceria (Pastoral de Mulheres e outras ONGs, PM-MG); relocação da Feira de Camelôs da avenida Oiapoque
Formação e funcionamento da Equipe de Gestão Facilitada	Viabilização das propostas citadas através de: definição, organização e promoção de circuitos de apropriação e valorização do patrimônio cultural; mediação das demandas dos moradores; estabelecimento de parcerias; recuperação dos imóveis de caráter histórico; ampliação da participação, capacitação e mobilização popular; reuniões e eventos, etc.		
Fortalecimento de ações em outras instâncias da PBH	Viabilização das propostas citadas através de: elaboração de uma política de incentivos fiscais com critérios diferenciados (estímulos de despoluição visual, recuperação dos imóveis tombados, implementação de novas alternativas, recuperação e/ou adaptação de imóveis para usos residenciais, negócios geradores de trabalho e renda, atividades atratoras de grande público, capacitação de investimentos, implantação de circuitos de policiamento e segurança, promoção e divulgação da região)		

Fonte: Projeto Quatro Estações: Estudo Urbanístico – caracterização e análises. Belo Horizonte: BHTRANS, ARCS, 2002.

2.5. BH-Hipercentro:

Por volta do início do segundo mandato do Prefeito Célio de Castro (aproximadamente 2001-2002) iniciou-se uma tentativa de levantamento, organização e articulação dos programas, projetos e ações (de iniciativa pública ou privada) que tinham como área de atuação o centro, ou mais precisamente, o Hipercentro de Belo Horizonte. A partir daí, realizou-se uma reunião dos projetos, propostas ou ações que cada Secretaria dispunha, numa perspectiva de realizar intervenções de curto prazo, dando origem ao Plano de Ação BH-Hipercentro. Esse plano tinha como objetivo principal integrar e propor ações, num período de dois anos (pois o então Prefeito Célio de Castro já se encontrava no segundo mandato), para requalificar o Hipercentro de Belo Horizonte, através da “*manutenção e reforço de sua vitalidade como centro administrativo, pólo econômico, lugar de moradia, ampliando o seu papel de centro simbólico da cidade e do estado, e lugar de encontro e valorização da diversidade, da inclusão e do desenvolvimento social*”¹⁷⁹.

Nesse sentido, o Plano propunha uma série de medidas divididas em três grandes linhas de atuação: desenvolvimento econômico, social, turístico e cultural; desenvolvimento urbanístico e ambiental; e educação urbana. Para implementação desse plano de ações, a primeira iniciativa foi a realização de um diagnóstico, que teria como base uma pesquisa de uso e ocupação dos imóveis na área do Hipercentro¹⁸⁰, a qual foi realizada no final de 2002 (novembro-dezembro). No momento em que este trabalho se concretiza, essa pesquisa está sendo atualizada (através de uma amostragem na área já pesquisada e realizada nas quadras do entorno da Praça Raul Soares, que passam agora a integrar a área de estudo) para subsidiar uma proposta para a elaboração do Plano Diretor da Área Central e uma requalificação na área da Praça Raul Soares e dos Mercados¹⁸¹.

PROPOSTAS DO PLANO DE AÇÃO BH-HIPERCENTRO		
Linhas temáticas	Áreas de atuação	Propostas
Econômico, social, turístico e cultural	Desenvolvimento econômico, social, turístico e cultural	Pesquisa de Uso e Ocupação do Solo
		Camelôs
		Centro de Apoio à Economia Popular
		Qualificação e preparação para o trabalho
		Geração de renda <i>Ecobloco</i>
		Núcleo de Formação Artística

¹⁷⁹ Cf. BELO HORIZONTE, Prefeitura Municipal. *Plano de Ação BH-hipercentro*. Belo Horizonte, 2000.

¹⁸⁰ PRAXIS. *Projeto BH-hipercentro: Pesquisa de Uso e Ocupação dos Imóveis*. Belo Horizonte, 2003.

¹⁸¹ A atualização da pesquisa foi realizada pela Praxis Projetos e Consultoria (julho de 2006), contratada pela PBH, assim como os estudos básicos estão em processo de desenvolvimento para subsidiar o Plano.

		Restaurante Popular
		Espaço para promoção de eventos culturais
	Segurança Pública e Defesa Social	Rede Institucional, Segurança Pública e Policiamento
		Segurança no trânsito
		População de rua
Urbanístico e ambiental	Serviços urbanos	Programa <i>Miguilim</i>
		Eficientização/melhoria da iluminação pública
		Mobiliário urbano
		Despoluição visual
		Valorização do Patrimônio
		Limpeza urbana
		Coleta seletiva
	Reordenamento do transporte coletivo	
	Intervenções urbanísticas	Projeto Quatro Estações
		Estações de Integração da Área Central
		Esplanada Praça da Estação
		Controle Inteligente de Tráfego
		Passo a passo – Caminhos da Cidade
		Revitalização da Praça Sete
		Rua dos Caetés – quarteirão 12
		Eixo Cultural Rua da Bahia
		Parque 21
		Arborização do hipercentro
		Habitação
Educação Urbana		Desenvolvimento e divulgação de campanhas de educação ambiental

Fonte: Plano de Ação BH-hipercentro. Belo Horizonte, 2000.

Após uma rápida amostragem das ações referentes aos projetos e concursos apresentados, percebe-se que, muitas das idéias que norteiam as propostas interpõem-se temporalmente, algumas vezes modificadas, outras completamente reestruturadas, de acordo com as necessidades impostas pelo desenvolvimento urbano. Observa-se o enorme esforço concernente ao planejamento e ao aprimoramento dos mecanismos de gestão que se exprimem de forma mais intensa no centro, conduzindo a resultados que revelam a grande dificuldade da tentativa de acomodar a “cidade real” na “cidade que se pretende”.

Não se pode esperar que esses planos e projetos resultem em intervenções sem contradições, visto que estabelecem injunções políticas e econômicas que se deparam com questões importantes, como as da atuação dos capitais que constituem o chamado setor imobiliário, nem sempre equacionadas no discurso e na garantia de uma “nova vida” para determinada área.

PROPOSTA E PROJETOS ISOLADOS			
PROJETO	Data	PROPOSTA	OBSERVAÇÃO
Parque Central	1991	Despoluição das águas, e criação de um riacho de águas limpas – proposta complementar ao Parque Linear do Arrudas	Proposta inicial que deu origem à proposta do Bulevar Arrudas – em implantação pelo Estado
Conjuntos Urbanos Tombados	1996	Regulamentação urbanística dos Conjuntos Tombados na Zona Central	Política consolidada através de Lei do Conselho do Patrimônio
Rua Guaicurus (BH Noite)		Projeto de lei de iniciativa da Prefeitura Municipal que propõe a revitalização e requalificação da Rua dos Guaicurus, através de medidas urbanísticas de incentivos às atividades de lazer e cultura	Proposta iniciada no Concurso BH-Centro (não foi implantada) e retorna num novo estudo relacionado à habitação proposto pelo grupo HBH da EA-UFMG
Centro de Referência da Criança e do Adolescente	1995	Construção de um Centro de Referência para a criança e para o adolescente com instalação de oficinas, pátio para múltiplo uso, auditório	O edifício não foi construído, mas as atividades são realizadas no terreno proposto.
Rua dos Caetés	1996	Recuperação e valorização dos edifícios de valor arquitetônico – iniciativa da CDL-BH	Recuperação da via foi implantada, os edifícios encontram-se em negociação com os proprietários.
104 Tecidos	1997	Transformação do edifício em um Centro Comercial varejista	Não foi implantado
Estação de Integração Aarão Reis	1998	Implantação de plataformas para embarque e desembarque local, com o objetivo de aproximar fisicamente o sistema de ônibus do Trem Metropolitano – proposta desenvolvida no Projeto Quatro Estações que apresentava três cenários possíveis	Proposta implantada na Rua Aarão Reis
Rua da Bahia Viva	1999	Projeto que prevê uma série de medidas urbanísticas que incentivem o uso 24 horas da Rua da Bahia, bem como a valorização de seus equipamentos culturais e a vida noturna	O projeto se estende a alguns trechos de ruas transversais: Guajajaras, Goiás e Goitacazes – não foi implantada, mas ainda em discussão
Avenida Paraná		Projeto de recuperação da via e despoluição de fachadas	Proposta implantada
Lajão da Lagoinha	2000	Construção de laje interligando a futura Estação de Integração Lagoinha ao Metrô e utilização desse espaço para a criação de espaço público de uso comercial	Iniciativa da CDL-BH com possibilidades de parcerias – não foi implantado, a estação de metrô foi integrada precariamente.
Centro Apoio Turístico Viaduto Sta Tereza	2000	Instalação de equipamento com sala para o turista, informações gerais, venda de artesanato mineiro, cafeteria	Não foi implantada
Casa do Conde de Santa Marinha	2000 2001	Implantação de um espaço revitalizado que privilegie atividades de lazer e cultura. Iniciativa do IAB	A Operação Urbana foi instituída, mas não houve interesse de parcerias no setor privado.
Museu de Artes e Ofícios	2001	Museu de Artes e Ofícios – restauração e adequação dos imóveis no cenário e melhoria do entorno imediato	Parcialmente implantado

Fonte: Resultado da pesquisa realizada nos documentos citados nas referências bibliográficas.

IV: PROGRAMA CENTRO VIVO



Folder de Divulgação do Programa Centro Vivo - 2006

É a partir do início da década de 1990 que os projetos de intervenções em áreas urbanas centrais apresentam uma nova forma de agir, assumem um papel de destaque no mundo, inclusive na América Latina. Pode-se dizer que esse retorno ao planejamento urbano, uma vez que este termo estava em desuso, teria surgido com um modelo de inspiração no “plans cap al 92”¹⁸² de Barcelona, onde uma nova urbanística ficou conhecida como a matriz do Planejamento Estratégico¹⁸³. Nesse contexto, as cidades deveriam ser “gerenciadas” como empresas a fim de gerarem respostas competitivas aos desafios da globalização através de um processo, ou melhor, de um empreendimento de divulgação e promoção.

No Brasil, esse processo é um fenômeno relativamente recente que teve início com o Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro (PECRJ) realizado em 1994 com consultoria de uma empresa catalã¹⁸⁴. Esse modelo que Barcelona exportou para o mundo pode ser entendido como uma ação capaz de “*desenvolver uma imagem forte e positiva da cidade, explorando ao máximo o seu capital simbólico, de forma a reconquistar sua inserção privilegiada nos circuitos culturais internacionais*”¹⁸⁵. Trata-se, na verdade, de construir uma imagem de cidade voltada para a competitividade satisfazendo as exigências do capitalismo, pois tal competitividade significará, entre outros aspectos, que cidades providas com os atributos espaciais requeridos pelos capitais internacionais irão disputá-los, fazendo-lhes concessões de toda ordem. Não por acaso, o modelo proposto anula a política, ou seja, as possibilidades de oferecer qualquer sorte de constrangimentos aos capitais que se busca atrair junto ao mercado, tais como o turismo de negócios, de lazer e cultural.

Há, entretanto, uma escassa e dispersa literatura concernente aos processos de intervenções em áreas centrais, a qual se poderia atribuir ao fato de que o modelo, de certo modo, vem sendo implementado (com nuances de cada caso) acriticamente. Na verdade, falta análise, e análise crítica, embora a atuação de profissionais (como arquitetos e urbanistas) seja

¹⁸² Plano de reestruturação da cidade de Barcelona como preparação para sediar as Olimpíadas de 1992.

¹⁸³ O modelo desenvolvido por Barcelona, segundo Otília Arantes, é uma aplicação de um dos instrumentos básicos do Planejamento Estratégico, concebido e modelado na Harvard Business School (Forças, Fraquezas, Oportunidades e Ameaças). Cf. ARANTES, Otília Beatriz Fiori. “Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas”. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000.

¹⁸⁴ A empresa contratada é a Technologies Urbanas Barcelona S. A. (TUBSA), cujo presidente era Jordi Borja, que, juntamente com Manuel Castells divulgaram o modelo de Barcelona e exportaram-no para todo o mundo. Cf. VAINER, 2000: 105-106.

¹⁸⁵ ARANTES, 2000: 54.

fundamental para o futuro do planejamento das cidades. Essa situação “*dificulta um confronto sobre as ações que vêm sendo encaminhadas pelo público em geral e pelos estudantes, futuros profissionais das cidades*”.¹⁸⁶ No momento em que este trabalho se realiza, Heliana Comin Vargas e Ana Luisa Howard de Castilho acabaram de publicar um livro que sistematiza e divulga alguns estudos já realizados na tentativa de atenuar essa lacuna existente, tema ainda pouco explorado na literatura internacional e, principalmente, nacional¹⁸⁷. Essa seria também, segundo as autoras, uma forma de estimular a pesquisa e instigar a reflexão sobre essas práticas, já que os projetos apresentados no livro, que retratam o que vem acontecendo, são pouco divulgados e pouco partilhados, mesmo no meio acadêmico. As poucas experiências relatadas são feitas por acadêmicos, gestores públicos, arquitetos e urbanistas que de alguma forma participaram da história de seus lugares, sejam trabalhando ou refletindo sobre as recentes intervenções urbanas.

Em Belo Horizonte, as intervenções na área central começam mais tardiamente que em outras cidades do Brasil, talvez por ser uma cidade recente e não apresentar ainda um centro em avançado estado de deterioração e/ou degradação como nos outros casos, ou ainda por ter reunido tardiamente as condições político-institucionais necessárias a tais intervenções. Os vários projetos, sejam eles de reestruturação, de requalificação ou de revitalização, pelos quais passou a área central descritos no capítulo anterior, procuravam de alguma forma corrigir pequenos “problemas” decorrentes da expansão urbana e talvez, principalmente, da ausência de um planejamento urbano consistente, adequado à realidade urbana criada pela metropolização.

Apesar de terem sido separados cronologicamente, segundo seus objetivos, ações e intervenções, para uma melhor apresentação, os projetos e concursos, descritos no capítulo anterior, possuem certa ligação e seqüência de desenvolvimento, visto que muitas propostas eram reconsideradas por ações posteriores. Além disso, o planejamento urbano não é um fator isolado, ele é uma ação que, necessariamente, pressupõe a interação dos vários agentes produtores do espaço urbano: econômicos, políticos e sociais.

¹⁸⁶ VARGAS & CASTILHO. *Op. Cit.*, 2006, p. XIV.

¹⁸⁷ O livro citado apresenta projetos produzidos ou em andamento em sete centros de capitais brasileiras: Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre, São Luís, Belém, Aracaju e Fortaleza. Entretanto, não há nenhum sobre Belo Horizonte.

Desde que foi tornado público, todas as intervenções na área central passaram a ser “carimbadas” como pertencentes ao Programa Centro Vivo. Entretanto, muitos dos projetos apontados bem como os já executados pelo programa, no ato do lançamento, resultaram de programas ou concursos realizados anteriormente, como, por exemplo, a requalificação da Praça Sete (proposta original do Concurso BH-Centro), da Praça da Estação (Projeto Quatro Estações) etc., conforme mencionados no capítulo anterior. Por outro lado, ele mostra o papel fundamental exercido pela iniciativa privada na realização dos projetos e nas ações de recuperação e requalificação de lugares degradados.

Uma questão, nesse momento, apresenta-se como primordial na compreensão desse processo que se realiza: se o Programa Centro Vivo apresenta muitas intervenções que, de alguma forma, já foram propostas em projetos e concursos anteriores, como explicar que elas não obtiveram sucesso antes, mas agora, no atual contexto, são executadas com êxito? Que fatores provocaram essa mudança nos processos e tornam os projetos executáveis agora e não antes?

De modo geral, o Programa Centro Vivo pode ser definido como uma tentativa de contrabalançar as “políticas de requalificação com as ações sociais”¹⁸⁸, e, nesse sentido, ele se apresenta como uma organização articulada entre atores públicos e privados no sentido de promover estratégias de desenvolvimento através de uma ação conjunta. Assim, ele se pretende uma ação “política”, cuja base está na convergência de discursos que apontam para um objetivo comum, induzindo a uma ação, pode-se assim dizer, mais sintonizada com a realidade urbana atual. Em outros termos, trata-se de uma articulação dos interesses privado em função de um projeto de Estado, pois este não opera politicamente, ou seja, nele os interesses particulares não necessariamente são alçados a uma racionalidade superior (esses capitais não atuariam se não resultassem em taxas de lucros em determinados patamares). Talvez seja esse um dos fatores responsáveis pelo sucesso que vem adquirindo o Centro Vivo, que, aliado a uma perspectiva do governo estadual de atuar na reestruturação da metrópole, consegue realizar obras de intervenção que o poder público municipal não conseguiu executar anteriormente.

¹⁸⁸ NOTÍCIAS PBH, disponível em www.pbh.gov.br; em 13/01/2004.

IV.1: PROPOSTAS E AÇÕES

Dando seqüência aos processos de intervenção urbana no centro de Belo Horizonte, a Prefeitura Municipal, no dia 13 de janeiro de 2004, lançou o Programa de Requalificação da Área Central de Belo Horizonte – Centro Vivo. Segundo informam os documentos oficiais e os profissionais que atuam na Prefeitura, o programa consiste em um “conjunto de obras e projetos sociais” que visam à recuperação da área central da cidade através do reforço do seu papel de centro metropolitano. Até então, o Centro Vivo apresenta o mesmo discurso usado pelos projetos e/ou concursos anteriores: a requalificação do centro, o reforço do seu papel como região simbólica da cidade, a valorização da diversidade de suas atividades, etc. Segundo as diretrizes estabelecidas pelo Programa, suas ações se caracterizam pela “interdisciplinaridade”, podendo ser resumidas em três grandes eixos de atuação: inclusão social, econômica e cultural; requalificação urbanística e ambiental; e segurança social¹⁸⁹.

Segundo Maria Fernandes Caldas¹⁹⁰, o Programa Centro Vivo nasceu da “vontade” de sinalizar uma política de investimento no centro amarrada com as ações que a Prefeitura vinha desenvolvendo, ou seja, das ações e/ou projetos desconexos realizados na área central de Belo Horizonte. Maria Caldas define o Programa como “um estado de espírito para intervir no centro” sem preocupação com terminologias (sejam elas de requalificação, revitalização, ou qualquer outra), a principal preocupação, segundo ela, é a ação norteadora do Centro Vivo: que não seja uma ação geradora de exclusão, econômica ou social. Dessa forma, ela justifica todas as ações concretas através da terminologia adotada: requalificação. Provavelmente, a adoção desse termo foi baseada nas críticas freqüentes que o termo renovação sofreu por ter produzido, na sua maioria, intervenções acompanhadas por processos de expulsão da população local ou exclusão social, como mencionado no capítulo anterior. Entretanto, somente outra terminologia não garante que

¹⁸⁹ “As ações do Centro Vivo caracterizam-se pela interdisciplinaridade e podem ser resumidas nos seguintes eixos: inclusão social, econômica e cultural; requalificação urbanística e ambiental; e segurança social. Muitas das ações já estão concluídas, outras em andamento. O Programa Centro Vivo envolve requalificação de espaços públicos, ruas e avenidas, preservação do patrimônio e obras de melhoria e manutenção da infraestrutura. Também contempla a qualidade ambiental, a valorização da paisagem urbana, a melhoria das condições de mobilidade e a segurança. O fomento das atividades econômicas é outra frente do programa, por meio de ações que estimulem o comércio e gerem emprego e renda.” NOTÍCIAS PBH, disponível em www.pbh.gov.br; em 13/01/2004.

¹⁹⁰ Maria Fernandes Caldas, consultora técnica da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, em entrevista concedida em 17/10/2005.

tais processos não se repetirão. Ou a elevação dos preços dos aluguéis não resulta em expulsão?

O Programa Centro Vivo foi lançado com algumas obras já concluídas, como a reforma da Praça Sete e da Praça da Estação. Essas intervenções não foram escolhidas aleatoriamente, elas foram estratégicas, serviriam como “sementes”, plantadas especialmente em locais de grande teor simbólico e grande fluxo de pessoas para “germinar” e propagar-se por toda a cidade. Jaime Lerner denomina esse tipo de intervenção de “acupuntura urbana”: *“uma centelha que inicia uma ação e a subsequente propagação desta ação. É o que chamo de uma boa acupuntura”*.¹⁹¹ Para este autor, as intervenções que recuperam ou corrigem as *“feridas que o homem produziu”* na cidade ou na natureza possibilitam excelentes resultados enquanto acupunturas urbanas.

Nesse sentido, há de se destacar no modelo de Barcelona uma enorme semelhança com o Centro Vivo, posto que, em ambos, havia uma gama de intervenções pontuais norteadas por um único princípio: o da recuperação do conjunto maior que era a cidade¹⁹². Contudo, as semelhanças não param por aí: a promoção e divulgação do Programa junto à população; o estabelecimento de um consenso sobre a necessidade de melhoria demandada pela região e o resultado benéfico para toda a cidade; promoção do sentido de “patriotismo cívico”, do sentido de pertencimento e da vontade de participação etc.

Um bom exemplo disso é o projeto denominado “Caminhos da Cidade”, cujo objetivo é a recuperação dos espaços dedicados aos pedestres através de um melhoramento da via, da iluminação pública com vistas à segurança, das calçadas, passeios e travessias em várias ruas da cidade. O projeto já está em andamento desde 2004 e teve início com as obras de recuperação da Rua dos Caetés, em parceria com a iniciativa privada. Também a Rua dos Carijós sofreu intervenções e, dando seqüência ao Programa Centro Vivo, esta requalificação seguirá por todas as ruas do centro (já foi anunciada a recuperação da Rua Rio de Janeiro que deve iniciar neste segundo semestre de 2006) na intenção de melhorar a qualidade ambiental e visual dos espaços destinados ao uso do pedestre.

¹⁹¹ LERNER, Jaime. *Acupuntura urbana*. Rio de Janeiro/São Paulo: Editora Record, 2003, p. 8.

¹⁹² Com esse propósito, Oriol Bohigas (à frente da Secretaria de Projeto Urbano de Barcelona) propõe um projeto ambicioso: a construção de cem praças no intuito de, por difusão, provocar a reurbanização geral. Cf. ARANTES, 2003: 53.

PROPOSTAS DO PROGRAMA CENTRO VIVO			
Eixos de atuação	Principais objetivos	Principais ações	Propostas
Inclusão social e econômica	Melhoria das condições de ocupação e habitabilidade; promoção da inclusão social, econômica, da saúde e segurança alimentar; reorganização comercial	Shoppings populares	Remanejamento de ambulantes, camelôs e toreros para shoppings populares – adaptação de imóveis vazios ou subutilizados no centro
		Restaurantes populares	Comercialização de refeições a preços populares
		Habitação no centro	Estímulo à habitação para a população de baixa renda através do aproveitamento de imóveis não utilizados
Requalificação urbanística e ambiental	Melhoria da paisagem urbana; preservação, restauração e valorização dos espaços simbólicos; promoção de oficinas de lazer e cultura; educação urbana; melhoria do trânsito de veículos; promover a integração dos sistemas de transporte; ações de regulação de atividades urbanas e de ocupação da área	Região Praça da Estação – Praça da Estação, rua dos Caetés e Bulevar Arrudas	Requalificação dos espaços públicos, melhoria da acessibilidade e valorização do patrimônio cultural e ambiental
		Centralidades urbanas – Praça Sete, Praça Raul Soares e Savassi	Requalificação dos espaços de convivência, praças, largos, monumentos e referências urbanas
		Caminhos da cidade	Requalificação dos espaços públicos das calçadas, passeios e travessias de pedestres
		Conjuntos Urbanos Tombados	Despoluição visual dos conjuntos urbanos protegidos – readaptação da legislação
		Planejamento	Plano Diretor Regional Centro-Sul e Plano Urbanístico do Hipercentro
Segurança	Adequação dos espaços públicos às normas de segurança; garantia de tranquilidade como forma de atração da população para o local	Criação da Guarda Municipal, Programa Olho Vivo, Controle Inteligente de Tráfego (CTI) e melhoria da iluminação pública	

Fonte: Apresentação do Programa Centro Vivo por ocasião do Seminário Cidade em Debate 2004 com o tema “Requalificação da Área Central de BH”, realizado no Shopping Cidade em 22/03/2004.

De acordo com a mídia local e a própria prefeitura, há uma enorme aceitação da população e dos comerciantes locais com relação às obras de intervenção e ao Centro Vivo como um todo. Segundo o atual prefeito de Belo Horizonte, "*o Programa Centro Vivo está requalificando o centro de Belo Horizonte. Não é só uma obra, não é só uma intervenção física, mas toda uma mudança conceitual sobre o tratamento a ser dado ao centro. Nós temos grandes expectativas em relação a esse programa e ele está sendo muito bem aceito pela população*".¹⁹³ Além do Olho Vivo, medidas como a criação da Guarda Municipal e, mais recentemente, a sua instalação na Praça Rui Barbosa¹⁹⁴, próximo às áreas de maior atuação, contribuem para a melhoria na segurança relatada pelos jornais e pelo público em geral.

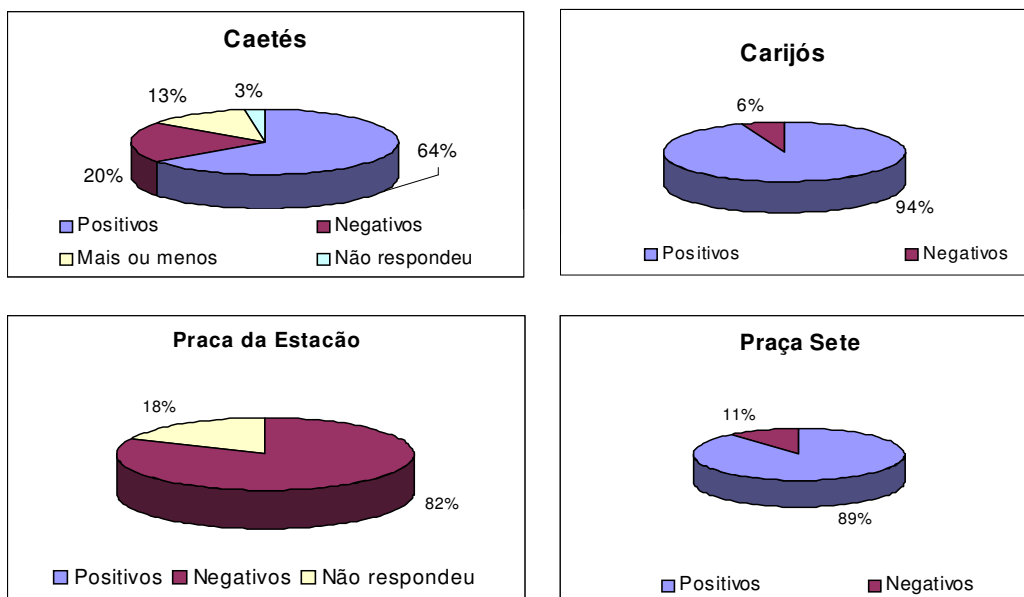
Uma pesquisa de opinião realizada em julho de 2006 mostrou a satisfação dos comerciantes locais e da população de passantes nas áreas que sofreram intervenções¹⁹⁵. O resultado aponta para satisfação da grande maioria nas ruas dos Caetés (64%), Carijós (94%) e na Praça Sete (89%) por parte dos comerciantes locais, enquanto na Praça da Estação, a grande maioria (82%) vê a reforma como negativa. Esse resultado pode ser explicado pelo fato dos entrevistados serem os comerciantes do Edifício Central, especialmente dedicados ao comércio popular para o público de passagem, que após a reestruturação do transporte coletivo implantada, perdeu a sua maior clientela. Por outro lado, quase toda a população de passantes (91%) aprova as intervenções apontando para a percepção de mudança e valorização da região, na qual o maior destaque é dado à remoção dos camelôs e à liberação do espaço público para o pedestre.

¹⁹³ Fala do Prefeito Fernando Pimentel no Projeto Cidade em Debate 2004 realizado no dia 22/03/2004. Cf. NOTÍCIAS PBH, disponível em www.pbh.gov.br

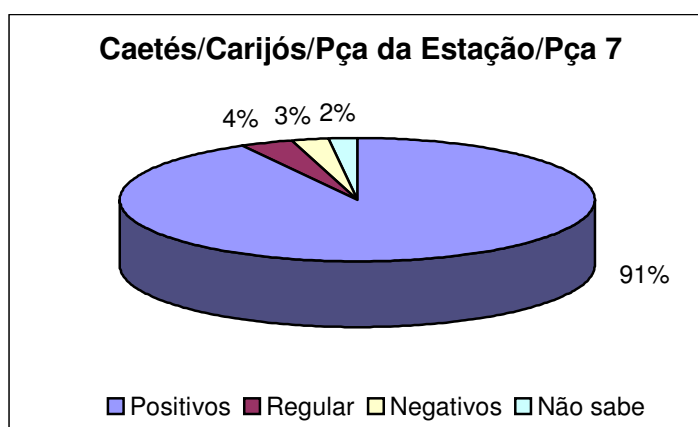
¹⁹⁴ De acordo com decreto (12.369/06) o prédio da antiga fábrica 104 Tecidos, localizado na Praça Rui Barbosa, foi desapropriado e será a nova sede da Guarda Municipal além da Corregedoria da corporação e a Secretaria Municipal de Segurança Urbana e Patrimonial. Cf. Estado de Minas, 09/05/2006.

¹⁹⁵ A referida pesquisa, realizada pela Praxis Projetos e Consultoria, faz parte de um estudo mais amplo encomendado pela Prefeitura de Belo Horizonte como parte da proposta de implementação do Plano Diretor do Hipercentro.

Avaliação dos comerciantes (amostra 33%):



Avaliação dos passantes (273 pessoas):



Fonte: pesquisa de opinião realizada pela Praxis Projetos e Consultoria em Julho de 2006.

As obras de requalificação e os projetos já implementados pelo Programa funcionam como catalizadores do processo mais geral de requalificação da área, especialmente expressos na perspectiva de melhoria (tema freqüente nas avaliações sobre o Hipercentro pautado pela pesquisa de opinião referida) e de continuidade da ação do Centro Vivo, apontando para pontos positivos, tais como: a retirada dos camelôs possibilitando maior conforto e segurança; o retorno de um público de maior poder aquisitivo; a retomada dos preços dos

aluguéis; a instalação de grandes empreendimentos culturais, como o SESC Paladium¹⁹⁶; e o reconhecimento e a valorização das ações integradas para realização das obras, como por exemplo, na requalificação da Rua dos Carijós.

A pesquisa ainda mostra a percepção de uma mudança no perfil do público usuário da Praça da Estação e Praça Sete em função das intervenções já realizadas como aspecto positivo e instaura uma esperança na melhoria das condições atuais. Com a conclusão das obras, a área do entorno da Praça da Estação foi requalificada e revitalizada, a área ficou “limpa” com a retirada dos camelôs, da intensa circulação de ônibus após a inauguração da Estação BHBUS Aarão Reis etc. Entretanto, os comerciantes localizados no primeiro andar e térreo do Edifício Central, que fica no meio desse imenso canteiro de obras que virou a região, reclamam da decadência do comércio depois das obras. De acordo com o síndico, as obras do entorno são responsáveis pela evasão dos comerciantes e pela taxa de 40% de desocupação das lojas¹⁹⁷. Contudo, os comerciantes locais que ainda resistem estão esperançosos de que a revitalização da região traga de volta o público e melhore o comércio. Por outro lado, há uma percepção de melhoria em relação à mudança no perfil do usuário local e na segurança: “*em termos de comércio, está fraco, mas o ambiente aqui melhorou 200%. Só de sair na rua a gente era assaltado. Agora não, saio tranquilo por volta da meia-noite, uma hora da madrugada, e vejo os casais namorando nos bancos da praça*”¹⁹⁸.

Dando seqüência ao conjunto de obras realizadas na Praça da Estação pelo Centro Vivo, o governo estadual já iniciou o projeto do *Boulevard* Arrudas e da Linha Verde. O *Boulevard* Arrudas é um projeto desenvolvido pela Prefeitura, dentro das diretrizes gerais do Programa Centro Vivo, mas que é viabilizado pelo governo estadual na medida em que atende também às suas propostas para a construção da Linha Verde, uma obra de reestruturação viária que criará uma via expressa ligando o centro ao Aeroporto Internacional Tancredo Neves numa extensão de 35 km. O projeto do *Boulevard* Arrudas dará continuação à obra de requalificação da Praça da Estação, na medida em que promove

¹⁹⁶ O Sesc Paladium Domu Artium é um empreendimento cultural com um grande teatro para 1.350 pessoas, um cinema com 120 lugares, um teatro de bolso com 120 lugares, uma galeria de arte e um espaço para cursos voltados para artes cênicas que será instalado no extinto Cine Paladium, e cujo investimento é de aproximadamente R\$ 25 milhões. Cf. Jornal O Tempo, 19/02/2006.

¹⁹⁷ Cf. Diário da Tarde, 29/03/2006.

¹⁹⁸ Altair de Freitas Neto, proprietário de um restaurante no Edifício Central, em entrevista concedida ao jornal Diário da Tarde em 29/03/2006.

o alargamento da via, amplia a calçada e promove um tratamento paisagístico a partir da cobertura do leito do Ribeirão do Arrudas, criando um *boulevard*, e promovendo a recuperação do traçado original da Praça que foi seccionada ao meio e perdeu espaço para a criação de vias desde o começo do século passado. O projeto de recuperação da Praça da Estação foi, originalmente, elaborado em 1985 a partir do concurso BH-Centro, passou por adequações e, agora, com sua integração à Linha Verde e financiado pelo governo estadual, começou a ser implantado desde o início deste ano.

Dentre os aspectos mais elogiados, na pesquisa de opinião citada, está a melhoria na segurança que se deve, dentre outros fatores, à instalação de câmeras de vigilância proporcionadas pelo projeto “Olho Vivo”, uma parceria entre a Câmara de Dirigentes Lojistas de Belo Horizonte (CDL) e os governos municipal e estadual, desde dezembro de 2004. O projeto consistiu na instalação de 72 câmeras de vigilância 24 horas em regiões tradicionais de comércio, Centro, Savassi e Barro Preto, com o objetivo de prevenir a violência, garantir maior segurança e permitir o retorno da população. Após a instalação, pesquisas mostraram que os índices de violência apresentaram uma redução de 40% na comparação entre os anos de 2004 e 2005. Segundo uma pesquisa realizada pela CDL, entre comerciantes e consumidores em março deste ano, apontou que: 77,5% dos empresários conhecem o sistema de monitoramento e apenas 7,5% dos proprietários foram alvo da ação de bandidos após a instalação das câmeras; quanto aos consumidores, 67,5% avaliam que as câmeras transformaram o Centro em um lugar mais agradável e 93,5% acreditam que o projeto dever ser expandido para outras regiões. A sensação de segurança proporcionada pelo projeto é apontada como um dos fatores de aquecimento do comércio na região, que sinalizam com uma mudança de comportamento das pessoas, entretanto o alto custo do projeto é apontado como o maior obstáculo para a sua expansão pelo vice-presidente de Relações Internacionais da CDL, Marcelo Silva¹⁹⁹. As reportagens nos jornais mostram como a população e os comerciantes estão esperançosos com as melhorias realizadas pela Prefeitura e perspectivas de uma cidade mais bonita e segura: “*Gosto de vir ao Centro para comprar, mas andei meio sumida com medo de assalto*”²⁰⁰.

¹⁹⁹ Cf. Jornal Estado de Minas. “Olho Vivo reduz violência em BH”, 24/03/2006.

²⁰⁰ Simone dos Santos, entrevistada na reportagem “Interdição na Rua São Paulo e obra na Carijós” do Jornal Hoje em Dia, 04/01/2006.

Além das obras de requalificação e revitalização e da instalação do projeto Olho Vivo, pode-se somar a tudo isso, a implantação do novo Código de Posturas²⁰¹ que determinou a retirada dos camelôs e toreros das ruas (conforme será detalhado mais adiante) e a padronização dos engenhos de publicidade, numa tentativa de reverter o quadro de poluição visual apresentado pela região central. Dentre outras medidas, o novo Código de Posturas proíbe a instalação de empenas e engenhos de publicidade em prédios residenciais e a distribuição de panfletos em vias públicas, além de estabelecer multa para o não cumprimento de suas determinações. Entretanto a fiscalização não possui equipamento necessário para a retirada do material que, muitas vezes, encontra-se no alto de edifícios e as notificações não são suficientes para que os proprietários retirem tais materiais, posto que o aluguel do espaço de edifícios residenciais para a instalação de painéis de publicidade é algo que rende em média R\$ 2 mil para os condomínios²⁰².

Parece meritório o empenho da Prefeitura em realizar a despoluição visual do Hipercentro, entretanto não se pode deixar de considerar as determinações estabelecidas pelo Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural do Município de Belo Horizonte (CDPCM-BH), mais especificamente através da consolidação da Legislação referente aos Conjuntos Urbanos Tombados, que ao próprio Código de Posturas.

²⁰¹ O Código de Posturas de Belo Horizonte (Lei 8616/03) foi sancionado em 14 de Julho de 2003: “Art. 1º – Este Código contém as posturas destinadas a promover a harmonia e o equilíbrio no espaço urbano por meio do disciplinamento dos comportamentos, das condutas e dos procedimentos dos cidadãos no Município de Belo Horizonte”.

²⁰² Cf. Jornal Hoje em Dia, 12/01/2006.

IV.2: PROPOSIÇÕES E PRÁTICAS QUANTO AOS CAMELÔS

As discussões em torno da necessidade de revitalização ou requalificação da área central sempre trazem à tona os transtornos causados pela multidão que passa por ali todo dia, pressupondo que ao torná-lo limpo, evitar-se-iam esses “problemas”. Contudo, as políticas de “limpeza do centro” quase sempre se resumem na retirada dos indesejáveis e na sua periferação. Nesse sentido, essas obras de intervenção levam, em muitos casos, aos fenômenos de exclusão e gentrificação, conduzindo a uma complicação ainda maior da questão social relacionada com os projetos de intervenção urbana.

Um dos maiores transtornos, considerados pela Prefeitura de Belo Horizonte a partir da década de 1980, é a invasão da área central pelos comerciantes informais (camelôs, ambulantes, toreros). A partir de 1982, iniciou-se uma crise político-econômica que tem como conseqüências a elevação dos índices de desemprego e o aumento da inflação²⁰³, afligindo grande parte da população. Essa situação de crise, aliada à recuperação ambiental e alargamento dos passeios (possibilitadas pelo PACE/80²⁰⁴), contribuiu para a ocupação de diversas ruas movimentadas da capital pelo chamado comércio informal. Há uma redefinição na forma de utilização e no conceito de espaço público: por um lado, a afluência de setores mais capitalizados do comércio para os *shopping centers*, que surgem a partir da década de 70, propiciando a substituição do espaço da rua pelo espaço dos *shoppings* e, por outro, a ocupação do espaço público pelos comerciantes informais significando a privatização do espaço público da rua.

A partir do início da década de 1990, a Prefeitura parte para uma tentativa de regulamentação do exercício da atividade de comércio informal através da criação da Comissão de Disciplinamento da Atividade Camelô e da elaboração de decretos com dispositivos para a limitação do número de vagas destinadas a eles na Área Central, abertura de processo licitatório para o preenchimento dessas vagas e padronização dos

²⁰³ A derrocada do “milagre brasileiro” (aumento da dívida externa e das taxas de inflação, inchaço do setor financeiro em detrimento do setor produtivo, incremento do desemprego e subemprego etc.) conduz a adoção de uma política recessiva, marcada pela contenção de crédito, elevação dos juros internos e realização de cortes nos gastos públicos. Cf. PLAMBEL, 1986, v. 1, s/p.

²⁰⁴ O PACE/80 reestruturou o sistema de circulação da Área Central, seja pela redução do tráfego de passagem contribuindo para a melhoria da qualidade ambiental, seja pelo aumento dos espaços de circulação de pedestres e ampliação dos espaços de convivência.

equipamentos e mercadorias permitidas²⁰⁵. Entretanto, apesar da abertura de 1400 vagas para licitação (destas, 273 foram cassadas e 45 novos camelôs foram chamados, totalizando 1172 camelôs licenciados em 1996), em 1998, as ruas estavam novamente ocupadas pelos toreros (não licenciados) disputando espaço com os camelôs (licenciados).

Vários estudos foram realizados e muitas propostas apresentadas para discussão na Administração Regional Centro-Sul (ARCS), inclusive observações em outras cidades brasileiras que enfrentaram situações semelhantes (como Recife, Brasília, Fortaleza e Rio de Janeiro). Por fim, a solução adotada foi a delimitação de uma área no centro da cidade com prioridade absoluta de desocupação, denominada Área Zero²⁰⁶, na qual não era permitida a presença de camelôs não licenciados, e a posterior reinstalação destes em mini-feiras localizadas em quarteirões fechados no centro de Belo Horizonte, que ficaram conhecidos como camelódromos²⁰⁷. Foi também nesta época que se realizou a desocupação da Praça Rio Branco, a qual foi totalmente revitalizada.

Já nessa época, a ARCS trabalhava uma proposta estratégica para a “resolução definitiva” dessa questão, a qual consistia na remoção dos camelôs e toreros das ruas e a sua instalação em *shoppings* populares localizados no Hipercentro, através da utilização de imóveis existentes ou, numa outra alternativa, de utilização do segundo pavimento do edifício do Terminal Rodoviário, fazendo uma integração, através de passarelas, com o metrô, o que significaria também a otimização do seu uso²⁰⁸. Por volta de 2002, o projeto BH-Hipercentro, através do seu Plano de Ação, retoma a questão e propõe a criação de camelódromos ou *shoppings* populares, além da promoção de cursos de qualificação profissional, na tentativa de incorporar os camelôs à economia formal.

²⁰⁵ Lei 3.841/85 – Decreto 7.635/93, modificados posteriormente pelos Decretos 8.204/95 e 8.530/95. Cf. BELO HORIZONTE, Prefeitura Municipal. *Área Central de Belo Horizonte: hipercentro*. S/d.

²⁰⁶ Os limites da Área Zero eram: Avenida Paraná, Rua dos Caetés, Rua da Bahia, Área Hospitalar, Avenida Augusto de Lima, Rua São Paulo, Avenida Amazonas e, incluída mais tarde, a Avenida Santos Dumont. Cf. PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. *Área Central de Belo Horizonte: hipercentro*. Documento de circulação interna. Belo Horizonte, s/d.

²⁰⁷ Esses quarteirões fechados destinados à ocupação do comércio informal localizavam-se, geralmente, em regiões mais afastadas e por isso eram bastante criticados pelos camelôs, já habituados ao grande movimento das ruas.

²⁰⁸ A partir de 2000 surgiu uma proposta do Lajão da Lagoinha, um projeto que previa a construção de uma laje ligando a Estação de Integração da Lagoinha cujo espaço seria destinado ao uso comercial, mais precisamente, para assentamento dos camelôs, ou ainda, o aproveitamento do segundo pavimento do Terminal Rodoviário. Esta era uma proposta da CDL-BH que previa parcerias, mas não foi implantada. Cf. *Projeto Quatro Estações: Estudo Urbanístico – caracterização e análises*. Belo Horizonte: BHTRANS, ARCS, 2002.

Entretanto, somente a partir da aprovação do novo Código de Posturas do Município (agosto de 2003), que passa a vigorar em janeiro de 2004, é que se estabelecem normas para a utilização do espaço público, além da previsão de penalidades para o não cumprimento das suas determinações. O novo código foi apresentado como um avanço na legislação urbanística de Belo Horizonte por ser um verdadeiro “estatuto da vida urbana”²⁰⁹ e regular os diversos interesses particulares e públicos na disputa pelo espaço público, disciplinando o funcionamento das atividades que nele se realizam. De fato, ao estabelecer a proibição da utilização desse espaço pelos camelôs e toreros para a realização de atividade comercial, o código está garantindo que os interesses coletivos prevaleçam sobre os interesses particulares no processo de apropriação do espaço urbano. Portanto, a retirada dos comerciantes informais significa a restituição do espaço público do centro à sua função precípua numa metrópole, a do fluxo (passagem) e do que Henri Lefebvre chama de espaço-tempo de exposição às mercadorias.

A partir daí, a Prefeitura de Belo Horizonte, com o apoio da CDL-BH, começa a implementar o projeto dos *shoppings* populares utilizando-se de imóveis desocupados no Hipercentro, normalmente, edificações tombadas e em avançado estado de degradação. A idéia de reunir fisicamente os comerciantes informais, segundo os idealizadores, seria a oportunidade deles se organizarem e realizarem ações conjuntas, que proporcionaria, futuramente, uma forma de sair da informalidade (uma das principais preocupações dos comerciantes ditos formais e da prefeitura era os impostos que os informais deixavam de pagar). Por outro lado, a organização de tal atividade econômica em um espaço fechado facilitaria uma ação de fiscalização mais efetiva.

Contudo, a viabilização dos *shoppings* populares só foi possível através de um instrumento do Plano Diretor (Lei 7.165/96) denominado Transferência do Direito de Construir (TDC), o qual permite a comercialização do saldo de potencial construtivo gerado pelo imóvel em relação aos limites de edificabilidade²¹⁰. Por outro lado, a lei só permite como receptores imóveis localizados em áreas de pouco interesse para o mercado, como as Zonas de

²⁰⁹ “Nós estamos aqui celebrando a promulgação de uma lei que é um verdadeiro estatuto da vida urbana, que é a regulação da convivência no espaço de Belo Horizonte”. Prefeito Fernando Pimentel em solenidade na qual foi apresentada a promulgação Código de Posturas do Município realizada no dia 14 de julho de 2003. Cf. PUBLICIDADES PBH, 15/07/2003.

²¹⁰ A Transferência do Direito de Construir (TDC), segundo a definição do Plano Diretor no Art. 60, “é o direito de alienar ou exercer o potencial construtivo previsto na LPOUS que não possa ser exercido no imóvel de origem”.

Adensamento Preferencial (ZAPs). Mas, a mesma lei, no seu artigo 65, permite que os imóveis objetos de Operações Urbanas possam receber este potencial adicional. Foi com o objetivo de recuperação e requalificação da área central que se constituiu, em 30 de dezembro de 2003, a Operação Urbana do Conjunto Arquitetônico da Avenida Oiapoque (Lei 8.728/03). A partir de uma negociação com empreendedores do *Shopping* Pátio Savassi, o qual estava com o projeto inviabilizado pelo fato de ultrapassar o coeficiente construtivo praticado na região da Savassi, que foi possível a recuperação do conjunto arquitetônico e a disponibilização do espaço para a criação do primeiro *shopping* popular de Belo Horizonte: o *Shopping* Oiapoque.

Para ocupação dos *shoppings* populares, a PBH sorteou vagas entre os toreros e camelôs cadastrados entre 1998 e 2002 pela Secretaria Municipal da Coordenação de Gestão Regional Centro-Sul que atuavam na região de instalação dos *shoppings*, conforme estabelecido nas negociações. Após esse período, não houve mais cadastramento e não há previsão, segundo a ARCS, para nova fase de cadastros.

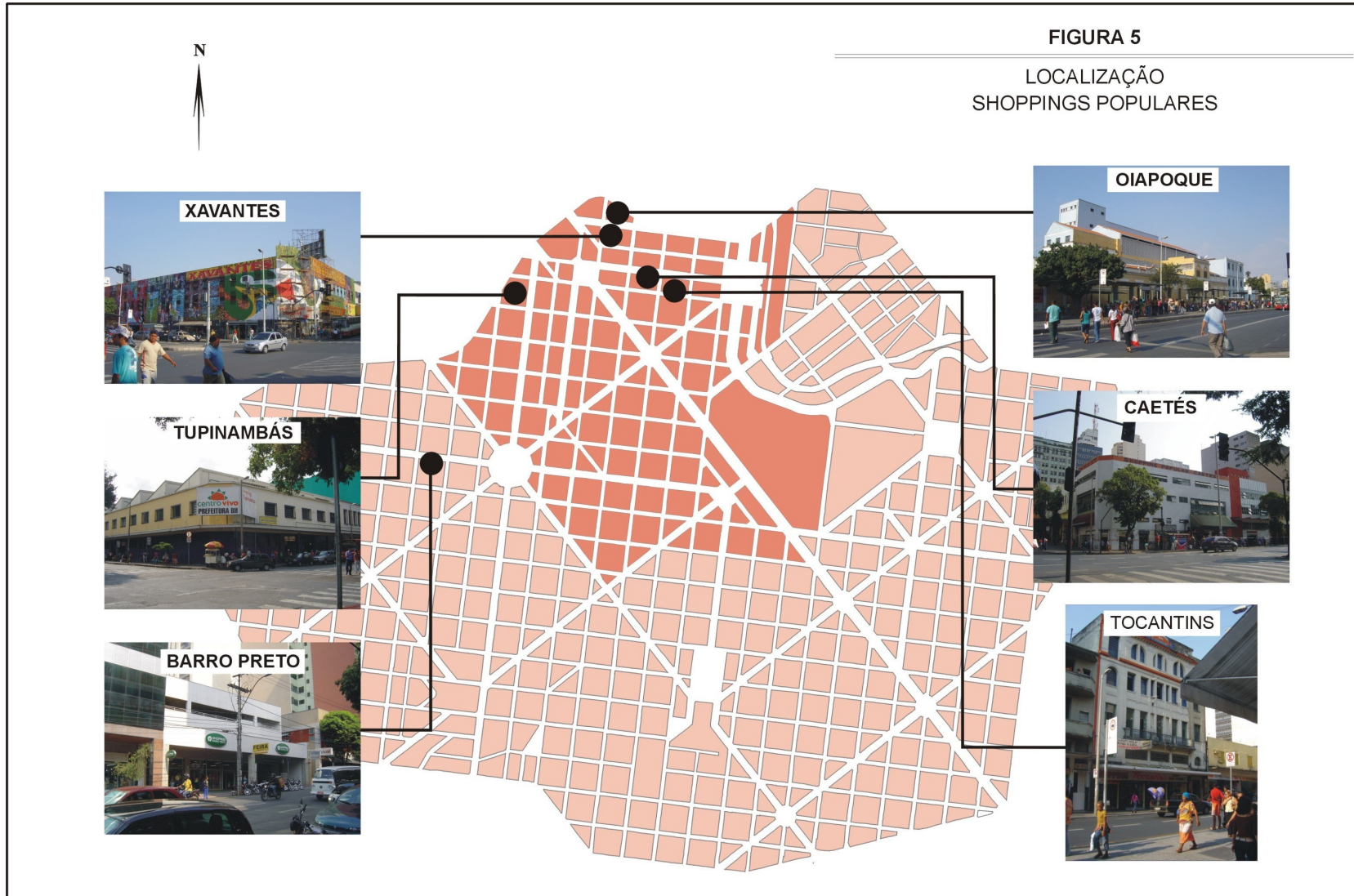
A partir de maio de 2004, começou a funcionar o *Shopping* Oiapoque, logo seguido pelos *shoppings* Xavantes e Tupinambás.

Tabela: *Shoppings* populares

<i>Shoppings</i> ^(*)	Número de boxes	Situação
Oiapoque	650	Concluído: 2003
Xavantes	280	Concluído: 2004
Tupinambás	767	Concluído: 2004
Caetés	433	Concluído: 2004
Tocantins	171	Concluído: 2006
Barro Preto	70	Concluído: 2006
Total	2371	Instalados até 16/02/2006

Fonte: publicações em jornais de Belo Horizonte e no site da PBH (www.pbh.gov.br).

(*) Não estão incluídos os *shoppings* localizados fora da área central: *Shopping* Céu Azul e O Ponto em Venda Nova e *Shopping* Barreiro.



Depois da retirada dos camelôs e toreros das ruas e da criação dos *shoppings* populares, aqueles que não conseguiram se manter nos *shoppings* ou surgiram depois, transformaram-se em efetivos ambulantes insistindo em driblar a fiscalização: “*a cidade tem 2.371 camelôs cadastrados e foram exatamente estes que deixaram as ruas da cidade. No entanto, basta circular por vias como avenidas Paraná e Olegário Maciel e ruas Tamóios, Carijós, Curitiba, São Paulo e imediações para ver os velhos toreros insistindo na prática ao ar livre. Com ar assustado, eles agora não se instalam em um único local. Andam de um lado para o outro, vendendo CDs, cigarros, relógios, bijuterias, capas de celulares*”²¹¹.

*“O que os empreendedores [camelôs que ocuparam os shoppings] têm que saber é que hoje a forma de organização é outra, é localizada e elimina as falsas lideranças que surgiram enquanto eles estavam nas ruas. Agora as despesas que tinham mudaram, e estão em forma de aluguel. Eles não podem pensar que é obrigação da Prefeitura sustentá-los. A população não nos autorizou a tirar dinheiro para isso. Achemos que está havendo má vontade: Já instruímos, o empreendedor do Shopping Xavante a melhorar as condições do local, colocando elevador, e ligando a entrada da Rua Caetés à da Avenida Santos Dumont. No mais eles vão ter que compreender que uma decisão é certa e irreversível: para a rua eles não voltam mais. A cidade está limpa e é isso que a população queria”*²¹².

Após alguns anos sob o esquema de propinas pagas a fiscais e o aluguel ilegal de barracas quando ainda instalados nas ruas, os camelôs, agora nos *shoppings* populares enfrentam os custos de regularização de suas atividades: impostos, aluguel e taxa de condomínio. Muitos deles não conseguiram se estabelecer nos *shoppings* e abandonaram os boxes que receberam nos sorteios: “[...] dos 477 sorteados para o Shopping Tupinambás, só restam 121. Os outros voltaram para as ruas, porque não conseguem pagar aluguel de R\$300,00 e a taxa de condomínio de R\$ 123,00”²¹³.

Dos 767 camelôs transferidos para o *Shopping Tupinambás*, apenas cerca de 100 deles, a maioria inadimplente, ainda resistem no local, mas devendo aluguéis e condomínios,

²¹¹ Rovena Nacif, gerente de fiscalização da ARCS em entrevista ao Jornal Diário da Tarde em 16/02/2006.

²¹² Fernando Cabral, secretário municipal da ARCS em entrevista concedida ao jornal Diário da Tarde em 08/02/2006.

²¹³ Maria de Lourdes Reis Gomes, presidente da Associação de Camelôs e Toreros de Minas Gerais em entrevista ao Jornal Estado de Minas em 24/01/2006.

garantem que não têm como pagar a dívida e maldizem o dia em que concordaram em se instalar no local²¹⁴. A inadimplência põe em risco o modelo dos *shoppings* populares criado pela PBH, e talvez seja a responsável por estar, aos poucos, obrigando os camelôs a voltarem para as ruas, principalmente, após a decisão da Prefeitura de cassação da licença dos comerciantes que atrasavam o condomínio e o aluguel. Segundo o Jornal Hoje em Dia, somente este ano 403 comerciantes tiveram o registro anulado, e somando um total de 661 nos dois últimos anos, o que representa 28% do total de comerciantes instalados (2.371). Entretanto, no *Shopping* Tupinambás, a situação é mais crítica, dos 767 instalados, 171 foram despejados por atraso de pagamento do aluguel e da taxa de condomínio²¹⁵.

A situação dos *shoppings* é preocupante e significa um retrocesso em todo o processo, pois se tratou de uma desprivatização do espaço público, entretanto o processo se deu às custas de operações para a restituição de uma, pode-se dizer, monofuncionalização dos passeios. Por isso, houve um avanço, mas ele ainda é bastante parcial na busca de uma solução para esse problema. Talvez a solução seja viabilizar a capacitação destes profissionais, tais como acesso a linhas de crédito que a realização de atividades comerciais nos *shoppings* populares exige.

Segundo a presidente da associação, Maria de Lourdes, os camelôs não querem voltar para as ruas, eles apenas reivindicam o que a PBH lhes prometeu: preços populares nos aluguéis e melhores condições de trabalho. Entretanto, o *Shopping* Xavantes, por exemplo, está com algumas partes inacabadas onde não vão compradores: “[...] A Prefeitura não está cumprindo o papel social dela e não vai demorar essa gente sacrificada será substituída por pequenos comerciantes com recursos financeiros”²¹⁶.

Não há dúvidas de que a estrutura nos shoppings é melhor que nas ruas, mas há que se preocupar também com a manutenção e sobrevivência desses comerciantes nos shoppings através de treinamento para a integração no mercado ou readequação do produto comercializado às novas demandas, pois muitos deixam o local por falta de opção de produtos para comercializar, posto que exerciam atividade que não está adequada aos *shoppings* (produtos alimentícios, por exemplo).

²¹⁴ Cf. Jornal Hoje em Dia, 09/05/2006.

²¹⁵ Cf. Jornal Hoje em Dia, 27/05/2006.

²¹⁶ Maria de Lourdes, presidente da Associação dos Camelôs e Toreros de Minas Gerais em entrevista ao Jornal Diário da Tarde, 08/02/2006.

No início deste ano, foram levantadas algumas denúncias sobre irregularidades nos *shoppings* populares, que, aliadas à inadimplência dos camelôs, apontaram para a criação de uma área para prática de feira livre. Nesse local, os camelôs seriam os responsáveis pela gestão e rateio do condomínio, numa tentativa de solucionar a questão dos preços dos aluguéis, considerados altos (aluguéis em torno de R\$300,00 e até venda de boxes por R\$ 160 mil)²¹⁷ por alguns comerciantes. Percebe-se aqui, como as dificuldades encontradas pelos comerciantes em se estabelecerem têm a ver com os novos patamares de realização das rendas territoriais. A resistência para o deslocamento para os *shoppings* é baseada no argumento de que o aluguel não condiz com a localização, que é afastada do grande movimento que a rua proporciona:

*“Ganho R\$300 por mês com minhas vendas e não tenho condição de pagar quase esse valor para um shopping. Amigos que foram se arrependeram e tiveram que voltar para a rua, senão morriam de fome”*²¹⁸.

O *shopping* Barro Preto foi inaugurado em 2003 e possui uma infra-estrutura que impressiona (piso em porcelanato, duas entradas, quatro escadas rolantes, ar-condicionado central, boa iluminação, dois elevadores, estacionamento e praça de alimentação). Possui 300 boxes, dos quais 70 foram destinados aos camelôs. Por localizar-se no maior pólo de confecções de Belo Horizonte, atrai clientes de várias partes do Brasil que chegam de ônibus de várias cidades e até de outros estados²¹⁹. *“Não posso reclamar de nada. Acho que qualquer um pode mudar de vida, mas, nas ruas, ninguém vai para a frente”*²²⁰.

Com as últimas vagas já sorteadas, no dia 31 de janeiro de 2006, a PBH deu o ultimato para os comerciantes cadastrados saírem das ruas da área central, numa operação denominada “tolerância zero”. Essa expressão foi muito adequada para denominar também a ação que resultou num confronto entre um torero e um fiscal da prefeitura, ocorrido no dia 08 de fevereiro deste ano, e que acabou envolvendo várias pessoas, entre ambulantes e outros fiscais que vieram ao auxílio, numa “pancadaria generalizada”. Segundo uma

²¹⁷ Cf. Jornal O Tempo, 05/01/2006.

²¹⁸ Elvécio de Araújo, vendedor de balas e artigos eletrônicos em entrevista ao Jornal O Tempo, 24/01/2006.

²¹⁹ Cf. Jornal Estado de Minas, 24/01/2006.

²²⁰ Cássia Maria da Silva, alugou um boxe pro conta própria no Shopping Barro Preto, há três anos e hoje, ocupa mais dois espaços, em entrevista ao Jornal Estado de Minas, 24/01/2006.

vendedora do local “quem começou a briga toda foram os fiscais. Antes de falar qualquer coisa com o torero, eles já chegaram chutando a caixa de isopor do moço, sem motivo algum, na maior ignorância”²²¹.

Apesar do enorme esforço para a retirada dos camelôs das ruas e na fiscalização, algumas bancas de jornais e revistas da área central estão alugando espaço na lateral ou traseira para os toreros que continuam na rua exercerem suas atividades comerciais sem preocupação com os fiscais da prefeitura²²². Por outro lado, mesmo com a criação dos *shoppings* populares, os comerciantes insistem em vender produtos falsificados, como mostrou a fiscalização dos agentes da Polícia Civil no *Shopping* Oiapoque, na qual foram apreendidos vários materiais de marca duvidosa²²³. Parece que a criação dos *shoppings* possibilitou, de certo modo, uma formalização do comércio de produtos populares de origem duvidosa, muitas vezes contrabandeadas ou falsificadas.

Diante desse quadro, a Prefeitura nega que os camelôs estejam voltando às ruas, insiste na fiscalização reforçada e na aplicação de multas de acordo com o Código de Posturas. Numa tentativa de melhorar o movimento nos *shoppings* populares, questão bastante abordada pelos comerciantes, algumas medidas foram tomadas, tais como: a instalação da Farmácia Popular no *Shopping* Tupinambás, refeições servidas no *Shopping* Tocantins durante as obras de reforma do Restaurante Popular 1, incentivos para decoração etc. Segundo o prefeito de Belo Horizonte, o que se vê são “[...] os frutos da construção de uma parceria sólida entre a Prefeitura, a iniciativa privada e os trabalhadores da economia informal, que têm agora um local adequado, digno para desenvolver a sua atividade e tirar o sustento da sua família”²²⁴.

²²¹ Cf. Jornal O Tempo, 09/02/2006.

²²² Cf. Diário do Comércio, 15/02/2006.

²²³ Cf. Jornal Hoje em Dia, 10/03/2006.

²²⁴ Fala do prefeito Fernando Pimentel na visita ao Shopping Oiapoque, disponível em: NOTÍCIA PBH, 28/05/2004, www.pbh.gov.br

IV.3: O USO RESIDENCIAL NO HIPERCENTRO

Como já mencionado, Belo Horizonte tem sua origem marcada por uma acentuada interferência do Estado na produção do espaço, determinando o assentamento da população e das atividades de forma a consolidar a segregação: privilegiando e valorizando os locais de moradia das classes de mais alta renda, favorecendo a formação do centro através da concentração de infra-estrutura urbana e serviços de consumo coletivo, ao mesmo tempo em que atua no sentido de excluir do centro as classes de menor renda, as quais formam as periferias²²⁵.

De fato, um elemento comumente presente nas análises sobre Belo Horizonte, e que tem origem na construção da cidade, diz respeito à dificuldade de acesso à moradia urbana, destinada a poucos que a recebiam em forma de doação (funcionários públicos, ex-proprietários de Ouro Preto ou moradores do antigo arraial do Curral Del Rei) ou no mercado imobiliário que se dinamizava juntamente com a construção da cidade, numa distribuição espacial que reflete diretamente, em sentido inverso, a distribuição dos valores fundiários²²⁶.

No final da década de 1950, Belo Horizonte já apresentava graves problemas relativos à habitação, expressos na proliferação de favelas por toda a capital²²⁷. O fim do movimento contínuo de expansão extensiva praticado nas décadas de 30 e 40 esgotou as possibilidades de acesso à moradia barata, culminando na década de 1970 com um período marcado pelo agravamento da questão da habitação, o qual desencadeou um processo de intenso adensamento nas áreas menos valorizadas e o crescimento indiscriminado das favelas²²⁸. Esse processo significou também a acentuação e o aprofundamento dos padrões de

²²⁵ “Muitos autores já abordaram o crescimento da cidade no sentido contrário ao originalmente planejado, ou seja, extramuros, para fora da Avenida do Contorno, sob diferentes enfoques: em alguns momentos enfatiza-se o caráter da transgressão, da não-obediência ao ordenamento imposto pelo plano original da cidade; em outros momentos enfatiza-se a exclusão, segundo a qual o plano original não previa o assentamento dos próprios construtores da cidade, bem como de todos os que para lá acorreram e não tinham como arcar com os custos de aquisição de lotes urbanos” COSTA & BAPTISTA, *A arquitetura silenciosa*, p. 268.

²²⁶ Cf. COSTA & BAPTISTA. *Op. Cit.*, p. 268.

²²⁷ Os estudos realizados pela SAGMACS (em 1958) apontam para 47% da população de Belo Horizonte vivendo em condições consideradas sub-humanas: carência de equipamentos de assistência médica, escolas, moradia, sistema de água e esgoto etc. A sugestão apresentada foi a elaboração de um plano para solucionar os problemas das favelas e implantação de parques industriais.

²²⁸ Nesse período o acesso à cidade passa a ser condicionado, principalmente, pela atuação do setor privado, provocando um aumento generalizado do preço da terra urbana. A ocupação ilegal dos espaços se coloca como alternativa, mostrando um alto índice de favelização comprovado pelo Censo de 1980 que registra uma população favelada superior a 190 mil pessoas. Cf. COSTA, Heloísa. *Habitação e produção do espaço em Belo Horizonte*, p. 59-60.

segregação da população, marcadamente expressos na elitização dos espaços mais centrais e, por conseqüência, melhor estruturados, em detrimento do novo padrão de produção do espaço desenvolvido na periferia: o loteamento popular.

“O caso de Belo Horizonte materializa de forma exemplar a experiência habitacional urbana praticada no final do século XX: o diálogo (ou a sua falta) entre o planejamento e o espontâneo, entre o visível e o silencioso, constitui uma marca constante na cidade”²²⁹.

A partir do final da década de 1990, com o Plano Diretor (Lei 7.165/96), através de uma de suas diretrizes²³⁰, passa a se definir uma nova estratégia de habitação que passa a ser desenvolvida no Programa Centro Vivo: o estímulo ao uso residencial na região do Hipercentro. Em linhas mais gerais, esse processo poderia significar, de alguma forma, o retorno dos excluídos, aqueles indesejados que o Plano da Capital expulsou rumo à, considerada, não cidade. Entretanto, as atuais ações apontam para outro caminho.

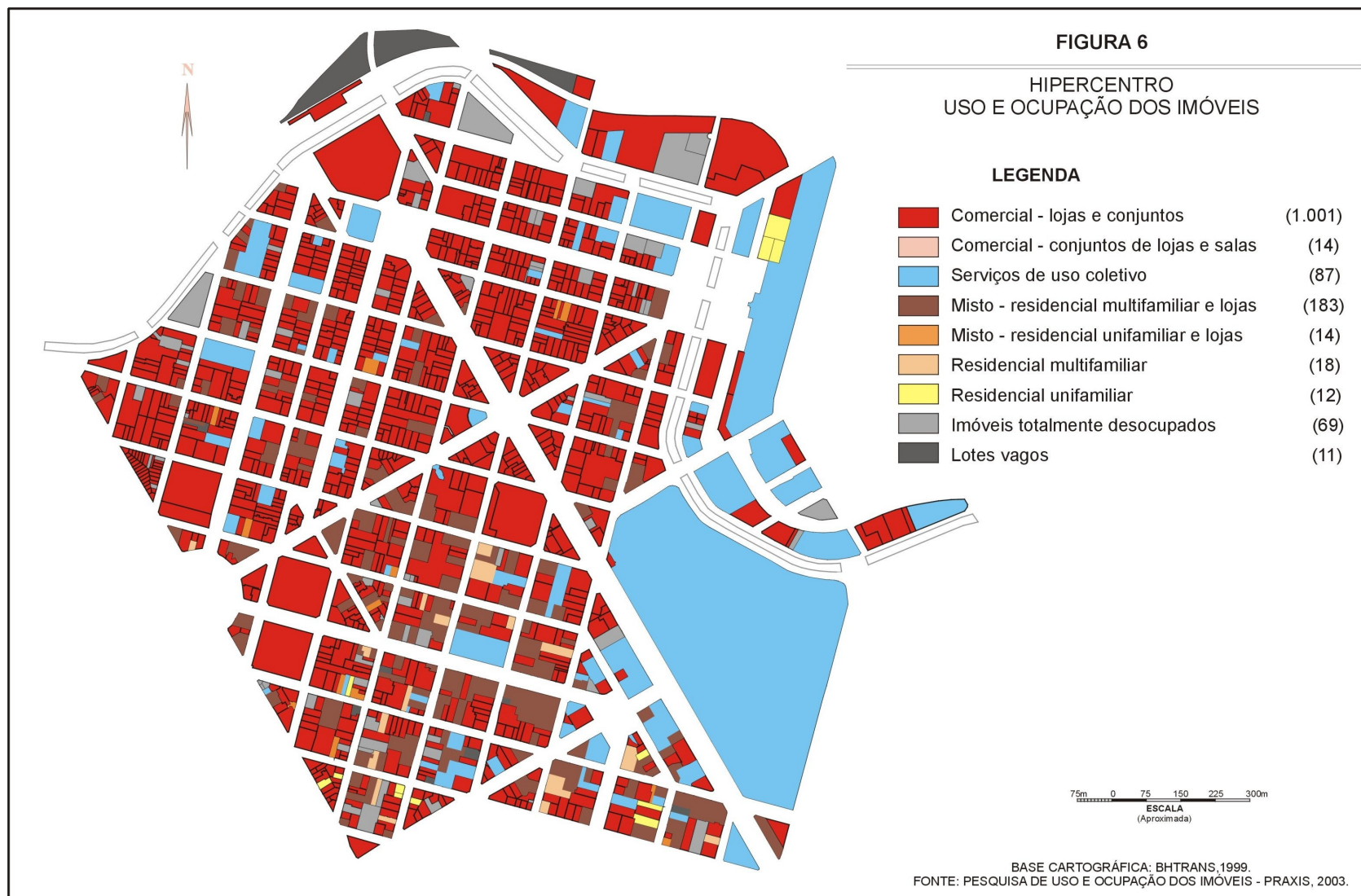
Segundo o programa habitacional desenvolvido pela Secretaria Municipal de Habitação de Belo Horizonte (SMHAB), a proposta de ampliação do uso residencial no Hipercentro, garantindo a diversidade social, tem dois objetivos básicos: estabelecer-se como um fator de sustentabilidade da intervenção mais global que é a requalificação do Hipercentro e, por outro lado, ampliar a possibilidade de moradia para o trabalhador dessa área, visando maior conforto e melhor qualidade de vida. A idéia surgiu, inicialmente, de duas premissas básicas, melhorar as condições de habitabilidade e estimular a utilização de edifícios vazios para programas habitacionais²³¹. Desse modo, através de um levantamento do uso e ocupação dos imóveis, constatou-se um grande número de imóveis, até edificações de vários pavimentos, completamente vazios, em torno de 70 edifícios de escritórios ou lojas²³². Com base nesse levantamento, foram selecionados alguns edifícios interessantes para serem adaptados ao uso residencial, visto que alguns seriam inviáveis posto que resultariam em um condomínio muito alto (tais como os edifícios nos quais funcionavam agências bancárias, com *halls* em mármore, muitos elevadores etc).

²²⁹ COSTA & BAPTISTA, *Op. Cit.*, p. 268.

²³⁰ Como citado no início deste trabalho, o Plano Diretor, através do artigo 12 estabelece, dentre outras diretrizes, o restabelecimento das condições de moradia como premissa para a promoção da recuperação do Hipercentro através de intervenções urbanísticas.

²³¹ Informações obtidas através de entrevista: Mônica Cadaval Bedê, Secretaria Municipal de Habitação, realizada em 21/10/2005.

²³² PRAXIS Projetos e Consultoria Ltda. *Bhipercentro: pesquisa de uso e ocupação dos imóveis*. Belo Horizonte, 2003.



O Ministério das Cidades está realizando um Programa de Reabilitação dos Centros, através do qual pretende estimular a construção de moradias populares nas áreas centrais de sete capitais, São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, São Luís, Recife, Salvador e Belo Horizonte, financiadas através do Programa de Arrendamento Residencial (PAR) da Caixa Econômica Federal (CEF), numa tentativa de inibir o crescimento das periferias²³³. Nesse sentido, a PBH procurou estabelecer uma articulação com o empresariado, principalmente, da construção civil para a realização de um programa de habitação social, possibilitando, assim, a captação dos recursos provenientes do Ministério das Cidades. Segundo Maria Caldas, assessora técnica da PBH, a parceria com a iniciativa privada para o programa de habitação surgiu porque havia uma linha de financiamento disponível, se não existisse, segundo a assessora, dificilmente apareceria interesse.

O Centro Vivo, como já mencionado, é uma sistematização das ações que já vinham se realizando no Hipercentro e expressa uma tentativa de agrupar todas elas em eixos da atuação, além de acrescentar outros que não tinham sido contemplados nas propostas e projetos anteriores, como a habitação, por exemplo. Com inspiração em programas de recuperação de áreas centrais em outras capitais, a idéia inicial era de melhorar a segurança local através da produção de “*movimento nos horários mortos do Hipercentro*”. Vários projetos realizados nesse sentido conseguiram estabelecer atividades ligadas ao lazer, como cinemas, teatros etc., entretanto esse tipo de atividade, normalmente, realiza-se nos primeiros andares, restando todo o resto (a torre dos edifícios) em completo abandono²³⁴.

Entretanto, a adaptação dos imóveis vazios do Hipercentro esbarra na legislação em vigor, a qual estabelece parâmetros e critérios que inviabilizam esse processo, tais como exigências de vagas de garagem, cota de terreno por unidade habitacional, e do tamanho mínimo de cômodos estabelecido pelo Código de Obras. Nesse sentido, fez-se necessária uma readequação da LPOUS e do Código de Obras do município para atender a esse caso específico: a adequação de imóveis não residenciais para fins residenciais ou mistos. A partir dessa necessidade e da demanda criada pela disponibilidade de recursos, foi criada

²³³ O programa do Ministério das Cidades pretende construir moradias de até R\$ 40 mil, financiadas em 15 anos com prestações de até R\$ 200 para famílias com renda entre 3 e 6 salários mínimos. Cf. Jornal Aqui, 22/02/2006.

²³⁴ Cf. Mônica Bedê, SMHAB, em entrevista realizada em 21/10/2005.

uma comissão²³⁵ para discutir as modificações na atual legislação para viabilizar o aproveitamento dos edifícios existentes, uma vez que, nos atuais padrões, seria impossível a realização do programa habitacional.

O que se vê no centro, hoje, é um esvaziamento que pode ser atribuído a dois fatores preponderantemente: do ponto de vista econômico, as grandes empresas financeiras abandonaram o centro e foram para outras capitais, como São Paulo, por exemplo, e do ponto de vista populacional, mudou-se o perfil do morador e o estilo de vida da população que os edifícios não conseguem acompanhar. Além disso, o mercado imobiliário produz novos edifícios mais modernos e em locais mais atrativos, com mais segurança e conforto, induzindo na criação de um novo padrão imposto pelo mercado e que o centro não consegue mais atender – prédios sem garagem, que não comportam ar condicionado central, não possuem vista panorâmica –, o que leva ao consumo de outros lugares, como os condomínios fechados etc.

Portanto, há uma grande contradição, o centro continua sendo um local de extrema importância, pois ele constitui-se como centro econômico e financeiro, mas está “esvaziando”. Uma situação que se agravou com os *shopping centers*, como já mencionado, ao atrair o comércio e, conseqüentemente, a clientela. Isso é uma típica contradição do espaço, ou seja, da sua (re)produção.

Na proposta de flexibilização da legislação em vigor, a adaptação dos edifícios desocupados teria que atender aos padrões de segurança e acessibilidade, mas os outros parâmetros seriam reelaborados. Hoje, o Hipercentro possui um perfil de morador diferente daquele da época de construção dos prédios: um morador que não possui uma demanda muito grande do uso de automóvel, tendo em vista a acessibilidade possibilitada pela grande oferta de ônibus e infra-estrutura. É para esse tipo de morador, normalmente jovens estudantes, pessoas idosas, casais sem filhos que trabalham na região, que o mercado está se voltando.

²³⁵ A Comissão do Hipercentro foi formada por representantes do governo, da CEF, do SINDUSCOM, da FIEMG e da Associação Corretora de Imóveis para discutir e realizar modificações na LPOUS e no Código de Obras de Belo Horizonte. O resultado foi a elaboração do projeto de lei nº 820 de 2005 que ainda está tramitando na Câmara de Vereadores à espera de aprovação.

Contudo, não bastam programas e incentivos, há que se estabelecer uma política mais rígida no combate à ociosidade dos imóveis no Hipercentro para conseguir um bom resultado. Um dos instrumentos seria a utilização compulsória através da implementação do IPTU progressivo nos imóveis desocupados. Segundo um projeto, em tramitação na Câmara, o proprietário seria notificado e teria um ano para colocar o imóvel no mercado, seja ocupar, alugar, pedir alvará de uso, ou, enfim, tomar alguma providência. Caso não o faça, num período de cinco anos a alíquota do IPTU dobraria a cada ano, e, por fim, se não for dada uma destinação social ao imóvel, ele seria desapropriado e pago com títulos da dívida pública. *“Vamos aplicar o Estatuto da Cidade que assegura o direito à propriedade desde que ela cumpra a sua função social”*²³⁶.

Além disso, o projeto de lei (conforme anexo deste trabalho) para a adaptação dos imóveis desocupados pretende estimular as ações em Empreendimentos Habitacionais de Interesse Social (EHIS) com medidas como a dispensa de licenciamento para estudo de impacto e a isenção de taxas de aprovação e multas provenientes do atraso na adaptação.

O programa de habitação no Hipercentro é uma parceria da PBH com a CEF, o Sinduscom (Sindicato da Indústria da Construção Civil) e o Ministério das Cidades, que dará prioridade aos inscritos no Orçamento Participativo da Habitação com renda em torno de seis salários mínimos, que somam um total de 13 mil famílias cadastradas à espera de moradia. A flexibilização da lei que está tramitando na Câmara Municipal permitirá não só a habitação social, como também outros segmentos, como apartamentos para estudantes, considerados como um dos públicos mais adequados aos padrões do Hipercentro e de maior demanda atualmente.

A Construtora Diniz Camargos, numa atitude pioneira, investiu na compra de um dos imóveis identificados como passíveis de adaptação para o uso residencial, o Edifício Francisco Lopes Evangelista, localizado na Rua São Paulo esquina com Caetés, que pertencia à Companhia Vale do Rio Doce e estava desocupado há oito anos. Desde agosto de 2005, o edifício está sendo adaptado ao uso residencial, ainda dentro dos parâmetros da Lei em vigor: são 179 unidades de um e dois quartos, que estão sendo comercializadas

²³⁶ Cf. Maria Fernandes Caldas, assessora técnica da PBH, em uma palestra na Escola de Arquitetura da UFMG, 17/10/2005.

entre R\$ 36 mil e R\$ 69 mil, gerando uma prestação média mensal em torno de R\$ 400²³⁷. Apenas a estrutura do imóvel e a fachada foram mantidas, todo o sistema hidráulico, elétrico e de telefonia foi refeito, com tecnologia moderna. Segundo Teodomiro Diniz Camargos, proprietário da construtora, esse edifício servirá de “teste” para o poder público e os empresários avaliarem a viabilidade do programa. Ele acredita no retorno rápido do empreendimento e admite que já adquiriu outro edifício na Rua dos Caetés, esperando resultados concretos para investir mais²³⁸. Entretanto, esse empreendimento que recebeu licença de implantação em 2004, ainda não é um exemplo de habitação social (entendido como destinado à população de baixa renda), e seguramente, não será através da ação dos empresários que se dará o retorno dos indesejados.

As imobiliárias que atuam na área registram um aumento na demanda por imóveis na região central após as obras de requalificação, além de conseguirem um preço melhor nos aluguéis. Outra constatação é que a revitalização está atraindo redes comerciais de outros estados (Drogaria Pacheco, lojas Mig, Ótica Diniz)²³⁹.

Segundo Murilo Valadares, secretário municipal de Políticas Urbanas, somente o Plano Diretor do Hipercentro, que será finalizado este ano, vai determinar quantos prédios estão ociosos para serem adaptados ao uso residencial. Mas a população está preocupada com o morador que esse tipo de habitação vai atrair para o Hipercentro: *“Queremos ter vida boa nesta região não só no horário comercial, mas 24 horas por dia. O Centro tem que voltar a ser um local de convivência. Só tememos que a área central vire uma favela, uma localidade ocupada por pessoas que não tem qualidade para morar no centro. Sugiro que estes prédios sejam transformados em moradia para policiais militares, o que dará mais segurança para o Hipercentro”*²⁴⁰.

A idéia de trazer moradores da periferia para ocupar os prédios vazios divide moradores da região, vereadores e representantes do próprio executivo e empresários. Para alguns, o projeto só será bem sucedido se determinar a venda dos imóveis para entidades de classes, como a associação de policiais, ou para estudantes universitários. *“A presença de uma população de baixa renda morando no centro não é interessante para a cidade. Há um*

²³⁷ Cf. Jornal Valor, São Paulo, 25/04/2006.

²³⁸ Cf. Jornal do Comércio, 21 a 24/03/2006.

²³⁹ Cf. Jornal O Tempo, 19/02/2006.

²⁴⁰ Pedro Bacha, presidente da Associação do Hipercentro ao Jornal Diário da Tarde, 22/02/2006.

*temor de uma favelização do Hipercentro como ocorre em São Paulo ou então nos prédios do bairro Santa Tereza, em Belo Horizonte*²⁴¹. Mostra-se, assim, uma tendência ao privilégio cedido à certas classes em detrimento de outras, as quais não podem pagar pelo imóvel ou não são consumidores dos circuitos econômicos que se quer implantar no centro. Esses, de certo modo, são tolerados no centro como passantes ou trabalhadores.

Para a população de baixa renda, a proposta da prefeitura, apoiada pelo governo federal, não terá sentido se não ocorrer um novo programa de financiamento, visto que o PAR tem uma série de exigências e mais 328 famílias de baixa renda esperando uma vaga, com um déficit de 45 mil moradias na cidade. Nesse programa, o Centro Vivo, a população de baixa renda continua excluída²⁴². Por outro lado, enquanto os movimentos populares reivindicam financiamento para a população de menor renda (de um a cinco salários mínimos), os lojistas temem a favelização e a continuação da degradação (querem financiamento em torno de dez salários).

Um dos entraves para a concretização do projeto de habitação social da PBH é a pequena quantidade de imóveis pertencentes ao poder público entre os listados no plano de reabilitação do centro. Segundo Murilo Valadares²⁴³ uma negociação com o setor privado pode implicar em especulação imobiliária, tornando o imóvel mais caro. Isso inviabilizaria a construção de moradias sociais para a população de baixa renda. Um dos poucos prédios públicos disponíveis seria um imóvel na rua Carijós, de propriedade do Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS).

Dando seqüência à revitalização da região, e para fugir do aluguel, a PBH compra o prédio da antiga sede do Banco Nacional, Rua Espírito Santo 605, por R\$ 8,5 milhões para abrigar as secretarias de Finanças; de Planejamento, Orçamento e Informação; e da Controladoria Geral do Município. A Prefeitura tem feito um trabalho “persistente e permanente” para a recuperação do centro. E, entre os objetivos da gestão, está o de trazer toda a administração (hoje espalhada por vários bairros em prédios alugados) para o Hipercentro. Além da Prefeitura que pretende estimular a venda de apartamentos para os funcionários públicos, a CDL pretende criar um fundo de investimentos, formados por empresários do setor, para

²⁴¹ Dario Aguiar, vice-presidente da Associação dos Comerciantes do Hipercentro ao Jornal O Tempo, 22/02/2006.

²⁴² Cf. Jornal O Tempo, 22/02/2006.

²⁴³ Cf. Jornal O Tempo, 22/02/2006.

comprar e reformar imóveis abandonados, que seriam prioritariamente habitados por comerciários que trabalham no centro. Além da economia com transporte, a categoria ganharia com qualidade de vida²⁴⁴.

São grandes obras inacabadas, imóveis comerciais falidos e espaços de lazer que não conseguiram acompanhar o avanço da tecnologia e estão na contramão dos espaços que vêm sendo revitalizados pelo poder público ou a iniciativa privada. Enquanto o Jockey Clube vai dar lugar ao centro administrativo do governo estadual e empreendimentos da região central são transformados em moradias populares, locais como o Mercado Distrital da Barroca, o Cine Brasil e o inacabado hotel cinco estrelas da Avenida do Contorno, esquina da Rua Rio de Janeiro, não têm nem projetos para sair do ostracismo.

²⁴⁴ Cf. Jornal Estado de Minas, 25/04/2006.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

*“Cresce pelas mãos dos operários
Canta pelo timbre dos poetas
Define-se no porte dos guias
Espairece no afã dos atletas
Explode na estridência das máquinas.
A expressão de uma cidade é instável.
Sua grandeza é limitada
À fronteira mesma das cousas.*

*Uma cidade se assemelha às outras
Porém se a amamos é única:
Tem a forma de um coração
Traz nosso aroma predileto
É a paina do travesseiro
Em que repousa nossa fronte.*

Belo Horizonte bem querer”.

Ao percorrer a história, da produção e reprodução da cidade de Belo Horizonte que se transformou na metrópole dos dias de hoje, foi possível compreender um pouco mais sobre a trajetória do centro, explicitando ainda mais o processo considerado como a sua decadência, o qual não foi determinado pelo passar do tempo, pelo fato de ser um lugar “antigo”, mas sim por um processo de valorização (neste caso, desvalorização) das propriedades, pela falta de interesse em realizá-los no centro, ou ainda, pelo deslocamento da atuação dos capitais do chamado setor imobiliário para outras áreas (subcentros) da metrópole.

Permeando os acontecimentos em andamento, este trabalho estruturou-se de forma a compreender melhor as transformações pelas quais vem passando o centro de Belo Horizonte no âmbito do processo mais amplo de estruturação da própria metrópole, ou seja, na sua (re)atualização . Aqui, os fragmentos dessa história, que se procurou percorrer, são apropriados por um discurso que, normalmente baseado numa estratégia política, propõe ações integradas social e economicamente. Mas, de forma geral, as ações, sejam elas do Estado ou da sociedade civil, têm sido capazes de modificar as condições de vida na cidade?

Com o advento da industrialização, a cidade cresceu e se transmutou numa outra realidade urbana, a metrópole. Nesse processo, o Estado se associou à chamada iniciativa privada, aos capitais que se organizam setorialmente, como os do setor imobiliário/financeiro, para explorar as demandas de espaço, asseguradas, pelo próprio crescimento físico e demográfico da cidade, mas, sobretudo pela concentração social da renda. Em consequência disso, o espaço urbano passou a ser, paulatinamente, produzido mediante uma sucessão de empreendimentos imobiliários privados, nos quais os espaços públicos são concebidos de maneira diminuta em relação quantitativa no conjunto do espaço produzido.

Atualmente, os dados mostram que quase dezoito milhões de reais foram investidos nas obras de requalificação no centro de Belo Horizonte desde 2003, conforme anunciam as

manchetes de jornais²⁴⁵. E novas intervenções estão em andamento ou à espera de recursos para serem implementadas, como a recuperação de novas vias (Rio de Janeiro, Paraná, Guarani, Santos Dumont), o projeto do *Boulevard* Arrudas, a requalificação da área do entorno da Praça Raul Soares e dos Mercados, além de obras à escala metropolitana, como a Linha Verde, a duplicação da Avenida Antônio Carlos, recuperação da Avenida Amazonas e do Anel Rodoviário etc²⁴⁶. Pode-se dizer que essas ações fazem parte de um plano de (re)atualização do centro e da própria metrópole, no sentido de atualização dos circuitos superiores do capital, ou seja, a ação do Estado na perspectiva de revalorização do espaço assegura novas condições para a atuação de diferentes frações do capital. A todos os “REs” apresentados no terceiro capítulo (renovação, requalificação, revitalização, restauração etc.), poder-se-ia acrescentar um novo conceito: a reatualização.

Nesse sentido, as ações do Programa Centro Vivo, seja através das suas atuações mais expressivas que são a construção dos *shoppings* populares e a reutilização dos imóveis desocupados, conduzem às possibilidades mais amplas de atuação de vários tipos de capitais, principalmente, do imobiliário. Após uma análise mais detalhada das propostas apresentadas pelo Centro Vivo, pode-se dizer que ele é, mais precisamente, uma articulação dos interesses privados em função de um projeto de Estado, realizado através do acomodamento de certos interesses particulares (como, por exemplo, os do setor imobiliário e da construção civil) em detrimento de outros (como os dos camelôs, por exemplo). A estratégia utilizada é a da construção de uma articulação, que se estabelece dentro do poder público, para buscar uma legitimidade nas suas ações ditas “sociais” frente à sociedade.

Há certamente uma indicação de melhoria na qualidade ambiental do Hipercentro, após a “enxurrada” de obras que o Estado, nas suas mais variadas formas, vem realizando num consenso de bem comum para a sociedade, velando os interesses particulares. Assim, a articulação entre público e privado, não se realiza segundo uma lógica que possa ser considerada como uma ação conjunta, mas sim numa lógica de atuação definida a partir da

²⁴⁵ Só em 2003, a PBH investiu R\$ 13,96 milhões na revitalização das ruas Caetés e Carijós e das praças Sete e da Estação. Com a instalação das câmeras do programa Olho Vivo, sobe para R\$ 17,96 milhões o investimento aplicado no Hipercentro. Cf. Jornal O Tempo, 19/02/2006.

²⁴⁶ Esses projetos, apesar de seguirem uma linha de ação estratégica comum, são a realização mais variados interesses em nome do Estado: a Linha Verde implementada pelo governo estadual, a recuperação do Anel Rodoviário pelo governo federal em atendimento aos interesses da Fiemg, a duplicação da Avenida Antônio Carlos pelo governo municipal etc.

obtenção de taxas de lucros em determinados patamares. Por isso, a afirmação de que, dentro da perspectiva até hoje apresentada pelo Programa Centro Vivo, não se pode considerar que a reutilização dos imóveis desocupados irá, por esse caminho, produzir a produção de habitação popular no centro, e, muito menos que a criação dos *shoppings* populares constitui ação social.

É assunto bastante falado que Belo Horizonte possui vocação para o turismo de negócios, entretanto, faltam-lhe os negócios e, muito mais, a estrutura para possibilitar esse turismo. Não obstante, há uma tentativa de transformar Belo Horizonte numa capital voltada para o chamado turismo cultural e de negócios, o que implica na necessidade de associação desses dois tipos de turismo. A capital disporia da infra-estrutura para os negócios e as cidades históricas da cultura. Entretanto, Belo Horizonte não possui, atualmente, infra-estrutura para atrair negócios do porte que se pretende, talvez, muito menos, vocação para os negócios, visto que as grandes empresas operam em São Paulo, Rio de Janeiro ou Brasília.

É, portanto, nessa perspectiva que a Prefeitura de Belo Horizonte encomendou um diagnóstico à empresa *Chias Marketing*²⁴⁷ para a definição de um Plano Estratégico de Turismo para a cidade. Segundo um primeiro diagnóstico apresentado pela empresa, a capital não tem grandes atrativos e nem estrutura para converter o que existe em foco de atração para turistas. Tudo o que há aqui está desconectado, por exemplo, o Complexo da Pampulha, a Praça da Liberdade etc., falta uma integração para constituir um “valor agregado”. Segundo os estudiosos da empresa, “*o tripé do turismo de sucesso está baseado na cultura, compras e gastronomia. Comer e comprar todo mundo faz e a cultura agrega valor*”²⁴⁸. É necessário agregar outros serviços aos pontos turísticos, tais como restaurantes, cafés, livrarias etc., para que o turista possa, facilmente, passar todo o dia ali. Para a empresa espanhola, a área do Mercado Central é um forte ponto turístico de Belo Horizonte, atrai turistas por suas peculiaridades e seus corredores amontoados de especiarias, queijos e artesanatos, mas que precisa ser revitalizada e limpa.

²⁴⁷ A empresa *Chias Marketing* pertence ao espanhol Josep Chias, responsável pela revitalização das atrações de Barcelona (Espanha), pelo projeto de reformulação do foco turístico do Rio de Janeiro, pelo projeto de marketing turístico do Maranhão em 1998. Chias e sua equipe brasileira está desenvolvendo os planos “Aquarela” e “Cores do Brasil”, ações que a Embratur adotou para expandir o turismo no Brasil.

²⁴⁸ Patrícia Servilha, historiadora de São Paulo, membro da equipe brasileira da *Chias Marketing*, ao *Jornal Estado de Minas*, 27/03/2006.

Não se pode dizer que essa é uma tendência recente de Belo Horizonte, a atuação do Estado se deu, quase sempre, no sentido de favorecer o capital, desde o período da industrialização (através da concessão de incentivos e fornecimento de infra-estrutura) até o momento de redefinição da metrópole através da preparação para sediar grandes eventos, como ocorreu para sediar o encontro do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) realizado no início deste ano. Para isso, foi realizada a recuperação da Avenida Amazonas, a qual se limitou ao recapeamento do asfalto e à recuperação dos canteiros, enquanto as calçadas esburacadas e os imóveis com fachadas pichadas e/ou deterioradas permanecem na mesma situação.

“A Prefeitura de Belo Horizonte, por meio da Superintendência de Desenvolvimento da Capital (SUDECAP), começa hoje o recapeamento dos 9,2 quilômetros da avenida [Amazonas], com asfalto novo e pintura de faixas. Placas de sinalização horizontal e turísticas serão implantadas. Os canteiros contarão com tratamento de jardineiros e os meios-fios serão nivelados”²⁴⁹.

Percebe-se que as obras são declaradamente de “maquiagem” e insuficientes, além de desconsiderar o pedestre, privilegiando apenas o alto escalão que frequentará a cidade nos dias do evento²⁵⁰. *“Vamos receber gente de alto poder aquisitivo, que deve gastar, cada um, de US\$ 800 a US\$ 1 mil por dia. Minas vai estar na mídia internacional”²⁵¹*. Enquanto isso, o descaso com a população local é justificado pela prefeitura através da alegação de que a reforma das calçadas e fachadas são de responsabilidade do dono do imóvel.

Evidentemente, esta pesquisa não conseguiu se ocupar de todos os aspectos concernentes ao assunto em questão, que se mostrou bastante complexo e, principalmente, em pleno curso, dificultando de certa forma uma abordagem baseada em fatos mais concretos, como ações com resultados mais eficientes, à exceção dos *shoppings* populares que já apontam para um caminho de análise crítica. Lacunas certamente serão encontradas, bem como alguns pontos mereceriam maior aprofundamento, como a implicação das ações propostas pelo Programa Centro Vivo no sentido de tentar contornar o processo chamado como

²⁴⁹ Jornal Estado de Minas. “Obras pela metade” 09/01/06.

²⁵⁰ “Como a Avenida Amazonas é o principal acesso ao centro de convenções Expominas, onde são esperados ministros, presidente de bancos centrais e outras autoridades internacionais, receberá tratamento de urgência. No total devem ser gastos R\$ 4 milhões apenas na região com recursos do Ministério do Turismo”. Jornal Estado de Minas, 09/01/06.

²⁵¹ Fernando Lana, presidente da Belotur ao Jornal Estado de Minas em 09/01/06.

deterioração ou degradação do centro. Apresenta-se, neste momento de preparação “para não concluir”, uma contradição entre a instigante possibilidade de analisar o processo em andamento, no auge dos seus acontecimentos, e a impossibilidade de apresentar uma análise mais consistente do ponto de vista crítico, visto que os resultados esperados estão ainda muito longe de se concretizarem.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Reginaldo Magalhães. *Pelo espaço da rua, entre o urbano e o edifício: interações de conflitos e atributos na Savassi e no BH Shopping*. Dissertação de Mestrado – Escola de Arquitetura/UFMG, Belo Horizonte, 1999.

ARANTES, Otília Beatriz Fiori. “Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas”. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000. Pp. 11-74.

ARAÚJO, Maria Luiza Grossi. *Percepção e planejamento em ambiente urbano: o projeto de renovação do centro de Belo Horizonte*. Dissertação de Mestrado – Instituto de Geociências/UFMG, Belo Horizonte, 1995.

ANDRADE, Rodrigo Ferreira & MAGALHÃES, Beatriz de Almeida. “A formação da cidade”. In: CASTRIOTA, Leonardo Barci (org.). *Arquitetura da modernidade*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1998. Pp. 37-78.

BARRETO, Abílio. *Belo Horizonte: memória histórica e descritiva – história antiga e história média*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996.

BOTECHIA, Flávia Ribeiro. *Áreas centrais em transformação: os tempos e os espaços no centro tradicional de Vitória (ES)*. Dissertação de Mestrado – Escola de Arquitetura/UFMG, Belo Horizonte, 2001.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana*. São Paulo: contexto, 2001.

CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

COSTA, Heloísa Soares de Moura. “Habitação e produção do espaço em Belo Horizonte”. In: MONTE-MÓR, Roberto Luis (org.). *Belo Horizonte: espaços e tempos em construção*. Belo Horizonte: PBH e CEDEPLAR, 1994. Pp. 51-77.

COSTA, Heloísa Soares de Moura & BAPTISTA, Maria Elisa. “A arquitetura silenciosa”. In: CASTRIOTA, Leonardo Barci (org.). *Arquitetura da modernidade*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1998. Pp. 263-295.

DINIZ, Clélio Campolina. *Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira*. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1981.

FERREIRA, Tânia Maria de Araújo. *Planejamento urbano: reflexões sobre as práticas no município de Belo Horizonte*. Dissertação de Mestrado – Instituto de Geociências/UFMG, Belo Horizonte, 1999.

FREITAS, Jeanne Marie Ferreira. *Perspectivas do planejamento urbano contemporâneo: reflexões a partir do caso de Belo Horizonte*. Dissertação de Mestrado – Instituto de Geociências/UFMG, Belo Horizonte, 1996.

FRÚGOLI Jr., Heitor. *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo: Cortez; Edusp; FAPESP, 2000.

GOMES, Marco Aurélio A. de Figueiras & LIMA, Fábio José Martins de. “Pensamento e prática urbanística em Belo Horizonte, 1895-1961”. In: LEME, Maria Cristina da Silva (coord.). *Urbanismo no Brasil – 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999. Pp.120-140.

IGLÉSIAS, Francisco. Trajetória e significado de Belo Horizonte. In: MONTEIRO CORRÊA PROMOTORES ASSOCIADOS. *Memória da economia da cidade de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: BMG, s.d.

JULIÃO, Letícia. *Belo Horizonte: itinerários da cidade moderna (1891-1920)*. Dissertação de Mestrado – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas/UFMG, Belo Horizonte, 1992.

LEFEBVRE, Henri. *Le droit à la ville*. Paris: Anthropos, 1968.

_____. *Espace et politique*. Paris: Anthropos, 1972.

_____. *La production de l'espace*. Paris: Anthropos, 1986.

_____. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2004.

LERNER, Jaime. *Acupuntura urbana*. Rio de Janeiro/São Paulo: Editora Record, 2003.

MARTINS, Sérgio. “A metropolização em Belo Horizonte: apontamentos para uma pesquisa sobre a reprodução social”. In: CARLOS, A. F. A. & LEMOS, A. I. G. (orgs) *Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2003. Pp. 398-409.

NORONHA, Carlos Roberto. *Área central de Belo Horizonte: arqueologia do edifício vertical e espaço urbano construído*. Dissertação de Mestrado – Escola de Arquitetura e Urbanismo/UFMG, Belo Horizonte, 1999.

PAULA, João Antônio de & MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo. “As três invenções de Belo Horizonte”. In: PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE . Anuário Estatístico de Belo Horizonte – 2000. Secretaria Municipal de Planejamento, dezembro de 2000.

PINHEIRO, Eloísa Petti. *Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador)*. Salvador: EDUFBA, 2002.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo. Razão e emoção*. São Paulo: HUCITEC, 1999.

SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo: Nacional e Edusp, 1968.

SOJA, Edward W. *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

VAINER, Carlos Bernardo. “Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano”. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000. Pp. 75-103.

VARGAS, Heliana Comin & CASTILHO, Ana Luisa Howard. “Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados”. In: VARGAS, H. C. & CASTILHO, A. L. H. (orgs.). *Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. Barueri/SP: Manole, 2006. Pp. 1-51.

VASCONCELLOS, Lélia Mendes de & MELLO, Maria Cristina Fernandes de. “Re: atrás de, depois de...” In: VARGAS, H. C. & CASTILHO, A. L. H. (orgs.). *Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. Barueri/SP: Manole, 2006. Pp. 53-65.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998.

PERIÓDICOS E FONTES DIVERSAS

CALDEIRA, Maria Teresa Pires do Rio. “Os enclaves fortificados: a nova segregação urbana”. In: *Novos Estudos Cebrap*. São Paulo: Cebrap, n. 47, mar. 1997. Pp. 155-176.

FREIRE, Ana Lucy Oliveira. “O comércio tradicional na cidade que se produz: o centro de Belo Horizonte”. In: *Revista Geosp*, n. 3, 1998. Pp. 63-77.

NOTÍCIAS. *Prefeitura Municipal de Belo Horizonte*. Disponível em: < URL: http://portal1.pbh.gov.br/pbh/index.html?id_nivel1=12; acessado em 24/08/2006.

PENNA, Alícia Duarte. “Belo Horizonte: um espaço infiel”. In: *Vária História*. Revista do Departamento de História – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas/UFMG, n.18 novembro 1997. Pp 101-121.

SIMÕES Jr., José Geraldo. “Revitalização de centros urbanos”. In: *Pólis*, n.19, 1994.

SOUZA, José Moreira de & CARNEIRO, Ricardo. “O Hipercentro de Belo Horizonte: conformação espacial e transformações recentes”. In: *Anuário Estatístico de Belo Horizonte*, 2003. Disponível em: < URL: http://portal2.pbh.gov.br/pbh/pgEDOCUMENT_VisualizaConteudo_Header.html?query=p_p_conteudo.id=5186; acessado em junho de 2005.

BELO HORIZONTE, Prefeitura Municipal. *Plano Diretor e Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo* – Leis Municipais nº 7.165/96 e 70166/96. Belo Horizonte: PBH/SMPL, 1996.

_____. *Altera o Plano Diretor e a Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo* – Lei Municipal nº 8.137/00. Belo Horizonte: PBH/SMPL, 2000.

_____. *Área Central de Belo Horizonte: hipercentro..* Documento de circulação interna. Belo Horizonte, s/d.

_____. *Plano de ação do BH-Hipercentro.* Documento de circulação interna. Belo Horizonte, 2000.

_____. *Código de Posturas do Município de Belo Horizonte* – Lei nº 8.616/03.

BELO HORIZONTE, Prefeitura Municipal & BHTRANS. *PACE – Plano da Área Central de Belo Horizonte: resumo dos estudos e proposições.* Belo Horizonte: BHTRANS, 1999.

_____. *Concurso Ruas da Cidade: termo de referência.* Belo Horizonte: BHTRANS, SMPL, ARCS, 1999.

_____. *Projeto Quatro Estações: Estudo Urbanístico – caracterização e análises.* Belo Horizonte: BHTRANS, ARCS, 2002.

PLAMBEL. *Estudo de viabilidade técnica e econômica do projeto da área central – PACE.* Belo Horizonte, s/d.

_____. *A estrutura urbana da Região Metropolitana de Belo Horizonte: o processo de formação do espaço urbano.* Vol. 1 e 2. Belo Horizonte, 1986.

PRAXIS Projetos e Consultoria Ltda. *Bhipercentro: pesquisa de uso e ocupação dos imóveis.* Belo Horizonte, 2003.

SAGMACS. *Estrutura Urbana de Belo Horizonte.* Belo Horizonte, 1958-1959.

_____. *Relatório do plano diretor de Belo Horizonte.* Belo Horizonte, s/d.

PROJETO DE LEI Nº 820/2005

Dispõe sobre normas específicas para adaptação de edificações situadas no Hipercentro de Belo Horizonte.

**CAPÍTULO I
DAS NORMAS GERAIS**

Art. 1º – Esta Lei dispõe sobre normas específicas para a adaptação de edificação localizada no Hipercentro de Belo Horizonte.

§ 1º – Considera-se Hipercentro, para efeito desta Lei, a área definida no § 1º do art. 7º da Lei nº 7.165, de 27 de agosto de 1996.

§ 2º – A adaptação de edificação referida no *caput* deste artigo somente poderá ser efetuada, nos termos desta Lei, para os usos residencial e misto e, desde que, cumulativamente:

I – seja comprovada a existência da edificação anterior à data de publicação desta Lei;

II – não haja acréscimos de área líquida, exceto para os casos de que dispõe a Seção II do Capítulo II desta Lei.

Art. 2º – Nas adaptações de edificações, o número de unidades residenciais existente não poderá ser reduzido.

Art. 3º – As edificações adaptadas conforme os critérios desta Lei deverão respeitar as seguintes exigências:

I – manutenção e utilização dos fossos, caso existentes na edificação atual, como área para ventilação, podendo ser utilizados também para adequação da edificação às normas de prevenção e combate a incêndio;

II – apresentação da Anotação de Responsabilidade Técnica – ART, que ateste sobre a não redução da eficiência do sistema de prevenção e combate a incêndio, conforme legislação pertinente;

III – apresentação de solução de sistema de armazenamento dos resíduos sólidos a ser analisada e aprovada pela Superintendência de Limpeza Urbana – SLU, para as edificações que não atenderem às normas técnicas do Regimento de Limpeza Urbana.

Parágrafo único – A solução a que se refere o inciso III deste artigo deverá atender aspectos referentes ao acondicionamento e armazenamento dos resíduos sólidos, considerando a quantidade e o tipo de resíduos gerados, classificados em conformidade com a legislação pertinente.

Art. 4º – Para os casos de que dispõe esta Lei, serão aceitos parâmetros diferenciados daqueles exigidos pela Lei nº 7.166, de 27 de agosto de 1996 e suas alterações posteriores, com relação a Coeficiente de Aproveitamento, Quota de Terreno por Unidade Habitacional, Taxa de Permeabilização e Áreas de Estacionamento.

CAPÍTULO II

DA ADAPTAÇÃO DE EDIFICAÇÃO PARA O USO RESIDENCIAL

Seção I

Das Normas Gerais

Art. 5º – A adaptação de edificação para o uso residencial fica submetida às normas e critérios definidos nos Capítulos I e II desta Lei.

Art. 6º – Nos casos de que dispõe este Capítulo, é obrigatório o respeito às seguintes exigências:

I - previsão de 01 (um) banheiro e 01 (um) cômodo de uso comum do condomínio;

II - previsão de espaço para uso comum do condomínio, com área mínima correspondente a 25% (vinte e cinco por cento) da área do pavimento-tipo, nas edificações destinadas ao uso residencial e que apresentarem mais de cinco pavimentos residenciais.

Art. 7º – Quanto às condições mínimas de segurança, conforto ambiental, higiene e salubridade, os empreendimentos deverão respeitar os seguintes critérios:

I - área útil interna das unidades habitacional de, no mínimo, 24 m² (vinte e quatro metros quadrados), respeitando os cômodos e os parâmetros relativos ao mobiliário e circulação mínimos, constantes do Anexo I desta Lei;

II - profundidade máxima igual a três vezes a medida do pé-direito para que o compartimento seja considerado iluminado e ventilado;

III - total da superfície das aberturas para o exterior, em cada compartimento, não inferior a 1/8 (um oitavo) da superfície do piso, podendo ser utilizada exaustão mecânica nos compartimentos destinados a banheiro e área de serviço.

§ 1º – Os cômodos da unidade residencial poderão ocorrer em espaço sem compartimentação física, excetuado o banheiro.

§ 2º – Os equipamentos constantes do Anexo I para a Área de Serviço poderão estar previstos no compartimento do banheiro.

§ 3º – Em respeito aos parâmetros técnicos dispostos nos incisos anteriores deste artigo desconsidera-se, para os efeitos desta Lei, os Capítulos VII e VIII do Decreto-Lei nº 84, de 21 de dezembro de 1940.

Art. 8º – Os edifícios com mais de 4 (quatro) pavimentos destinados ao uso residencial multifamiliar deverão apresentar unidades acessíveis às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida correspondentes a, pelo menos, 2% (dois por cento) do total das unidades residenciais de todo o empreendimento.

Parágrafo único – Para os casos dispostos no *caput* não se aplica o disposto no art. 23 da Lei nº 9.078, de 19 de janeiro de 2005.

Art. 9º – Os empreendimentos adaptados nos termos desta Lei, enquadrados nos casos dispostos neste Capítulo, não serão considerados empreendimentos de impacto para efeitos de licenciamento.

Seção II

Das Normas Específicas para Empreendimentos Habitacionais de Interesse Social - EHIS

Art. 10 – Para efeito desta Lei, considera-se Empreendimento Habitacional de Interesse Social - EHIS, aquele vinculado ao atendimento de um dos programas de financiamento público subsidiado, bem como aquele que atende aos critérios da Lei nº 6.326, de 18 de janeiro de 1993 e da Resolução nº II do Conselho Municipal de Habitação – CMH, de 1º de dezembro de 1994.

Art. 11 – A adaptação de edificação que resultar em unidades residenciais de Empreendimento Habitacional de Interesse Social – EHIS, deverá atender às normas definidas nos Capítulos I e II desta Lei.

Parágrafo único – Para os casos de que dispõe o *caput* deste artigo, poderá ser acrescida área líquida à edificação até o limite de 20% (vinte por cento) acima do coeficiente praticado, desde que a área acrescida se destine a unidades habitacionais de interesse social ou à área de uso comum do condomínio.

Art. 12 – Para os casos de que dispõe esta Seção, o Executivo Municipal deverá definir procedimentos específicos para facilitar a aprovação de projetos.

Art. 13 – Não será cobrado preço público referente à aprovação de projeto de edificação no caso de Empreendimento Habitacional de Interesse Social - EHIS, nos termos desta Lei.

Art. 14 – Fica cancelada multa decorrente da Lei nº 9.074, de 18 de janeiro de 2005, incidente sobre edificação adaptada para EHIS, vedada a restituição dos valores pagos a esse título.

CAPÍTULO III DA ADAPTAÇÃO DE EDIFICAÇÃO PARA O USO MISTO

Art. 15 – Considera-se uso misto o exercício concomitante dos usos residencial e não residencial em uma mesma edificação.

Parágrafo único – Para efeito de aplicação desta Lei, considera-se uso misto quando, no mínimo, 30% (trinta por cento) da área líquida da edificação for ocupada por unidades de uso residencial.

Art. 16 – Para os casos de que dispõe este Capítulo não se aplica o disposto no art. 68 da Lei nº 7.166/96.

Art. 17 – A parte residencial das edificações de uso misto fica submetida às normas e critérios definidos nos Capítulos I e II desta Lei.

Parágrafo único – A parte residencial dos empreendimentos de uso misto enquadrados nos casos de que dispõe este Capítulo não será considerada empreendimento de impacto para efeitos de licenciamento.

Art. 18 – A parte não residencial da edificação de uso misto, adaptada nos termos desta Lei, fica submetida às normas e critérios definidos no Capítulo I desta Lei, devendo atender às normas de acessibilidade previstas em lei federal.

Parágrafo único – Não se enquadra nesta exigência a parte não residencial da edificação cuja atividade já se encontrar instalada no momento do licenciamento da edificação e se a área ocupada pela atividade não for alterada.

Art. 19 – Na adaptação de edificação para uso misto, nos termos desta Lei, as vagas destinadas a estacionamento ou carga e descarga, quando existentes, deverão ser mantidas.

Art. 20 – O projeto de adaptação de edificação para uso misto deverá ser licenciado pela Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana - SMARU.

Parágrafo único – Caberá ao Executivo Municipal definir, em Decreto, os procedimentos e critérios para facilitar o licenciamento das edificações de uso misto.

Art. 21 – O licenciamento de atividades somente será permitido após o licenciamento da edificação.

Art. 22 – No caso de adaptação de edificação para o uso misto em que a parte residencial ocupe mais de 50% (cinquenta por cento) da área total da edificação e seja considerado EHIS, considera-se válido o disposto no art. 13 desta Lei.

CAPÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 23 – Caberá ao Conselho Municipal de Políticas Urbanas – COMPUR, definir diretrizes específicas para os casos omissos desta Lei.

Art. 24 – Integra esta Lei o Anexo I que define os parâmetros mínimos relativos ao mobiliário e à circulação a serem considerados nas Unidades Residenciais Multifamiliares resultantes da adaptação de edificação, nos termos desta Lei.

Art. 25 – Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, permanecendo válida por 4 (quatro) anos contados da data de sua publicação, podendo este prazo ser prorrogado por mais 4 (quatro) anos, desde que haja interesse público atestado por parecer do COMPUR.

Anexo I
Parâmetros mínimos relativos ao mobiliário e à circulação a serem considerados nas Unidades Residenciais Multifamiliares

Compartimentos ou cômodo único	Móvel ou equipamento	Dimensões			Circulação
		Largura	Profundidade	Diâmetro	
Estar	Sofá	2,00	0,80	-	0,60
	Estante/armário para TV	1,20	0,50	-	0,60
	Mesa retangular ou mesa redonda	1,20	0,80	-	0,75
		-	-	0,95	0,75
Primeiro Dormitório (* Os demais dormitórios deverão ter área mínima de 6 m ²)	Cama de casal	1,40	1,90	-	0,55
	Guarda-roupa	1,60	0,53	-	0,55
	Criado-mudo	0,50	0,50	-	0,55
Cozinha	Pia	1,20	0,50	-	0,85
	Fogão	0,55	0,60	-	0,85
	Geladeira	0,70	0,75	-	0,85
Área de serviço	Tanque	0,55	0,55	-	0,60
	Máquina de lavar roupa	0,65	0,65	-	0,60
Banheiro (*O lavatório pode ser externo ao cômodo do banheiro)	Lavatório ou lavatório com bancada	0,40	0,30	-	0,50
		0,80	0,55	-	0,50
	Espaço para vaso sanitário (caixa acoplada) ou espaço para vaso sanitário (descarga)	0,60	0,65	-	0,45
		0,60	0,60	-	0,50
	Box quadrado ou box retangular	0,80	0,80	-	0,50
		0,70	0,90	-	0,50

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)