

VILA VIVA NO AGLOMERADO DA SERRA: IMPACTOS NA MOBILIDADE URBANA E QUESTÃO AMBIENTAL¹

Nayara Kelly Batista² e Matheus Rodrigues Gonçalves Batista³

RESUMO

Desde o planejamento e construção da cidade de Belo Horizonte, estiveram presentes os efeitos da desigualdade, em termos habitacionais para os trabalhadores que estiveram no projeto. Dessa forma, o Programa Vila Viva objetivou construção espacial em busca de mudanças no que se refere a aspectos ambientais, acesso e de mobilidade urbana em regiões de risco geológico. O estudo objetivou identificar e analisar os impactos no meio ambiente e na mobilidade urbana após a implantação do Programa Vila Viva no Aglomerado da Serra, no município de Belo Horizonte – MG. A base teórica do estudo levou em consideração a contextualização da construção da cidade de Belo Horizonte, sua relação com as vilas e favelas e o processo de implantação do Programa Vila Viva. Em termos metodológicos, a pesquisa caracterizou-se como descritiva, de abordagem qualitativa e caráter fenomenológico, sendo os dados coletados por meio de entrevistas semiestruturadas com seis moradores e uma funcionária envolvida na implantação do programa. Em síntese, o estudo mostrou que o Programa Vila Viva no campo pesquisado possibilitou o planejamento habitacional tendo como pressuposto o direito à moradia e também a proteção ambiental tendo em vista que o local dispõe de muitas nascentes que vinham sendo deterioradas diante das construções irregulares e dispensa de dejetos de forma incorreta, poluindo as áreas fluviais e prejudicando a permanência da mesma. Um ponto negativo encontrado com o estudo foram os relatos de indivíduos e famílias que tornam a invadir as reservas ambientais localizadas na região para a construção de moradias, fazendo-se necessário constante fiscalização do local. A locomoção dos moradores também passou por mudanças significativas tendo em vista o aumento das vias de transporte.

¹ Orientado pela professora pesquisadora do curso de Serviço Social da Puc Minas – Maria Consolação Gomes de Castro.

² Acadêmica do curso de Serviço Social – Faculdade Novos Horizontes. E-mail: nayarakbatista@yahoo.com.br.

³ Acadêmico do curso de Serviço Social – PUC Minas. E-mail: matheus-r.batista@hotmail.com.



Palavras-chave: Meio ambiente. Mobilidade urbana. Programa Vila-Viva. Aglomerado da Serra.

ABSTRACT

From planning and construction of the city of Belo Horizonte, was present the effects of inequality in housing terms for workers who have been in the project. Thus, Vila Viva program aimed spatial construction seeking changes in regards to environmental aspects, access and urban mobility in a geological risk areas. The study aimed to identify and analyze the impacts on the environment and urban mobility after the implementation of the Vila Viva Program in agglomerate of Serra, in the municipality of Belo Horizonte - MG. The theoretical basis of the study took into account the context of the construction of the city of Belo Horizonte, his relationship with the villages and slums and the Vila Viva Program implementation process. In terms of methodology, the research was characterized as descriptive, qualitative and phenomenological character approach, and the data collected through semi-structured interviews with six residents and an official involved in the program implementation. In summary, the study showed that the Vila Viva Program of the search field enabled the housing planning taking for granted the right to housing and also environmental protection given that the site has many springs that were being deteriorated before the irregular constructions and dismissal waste incorrectly, polluting the river areas and undermining the permanence of it. A negative point found with the study, were the stories of individuals and families that make invade environmental reserves located in the area for the construction of housing, making it necessary constant inspection of the site. The mobility of the residents also underwent significant changes with a view to increasing transport routes.

Keywords: Environment. Urban mobility. Vila Viva program. Agglomerate of Serra.

INTRODUÇÃO

A cidade de Belo Horizonte foi construída em 1893 a fim de se tornar a nova capital de Minas Gerais no lugar da cidade histórica de Ouro Preto (BELO HORIZONTE, 2010). No processo de construção da cidade, vários impactos são gerados, neste estudo, uma questão se coloca para nós: Quais os impactos ambientais e de mobilidade urbana foram gerados na implementação do Programa Vila Viva no Aglomerado da Serra?

Diante da referida questão, apresentamos como objetivo geral, identificar e analisar os impactos no meio ambiente e na mobilidade urbana após a implantação do Programa Vila Viva no Aglomerado da Serra, no município de Belo Horizonte - MG, e como objetivos específicos os seguintes: a) identificar a percepção dos moradores em relação à implantação do Programa Vila Viva; b) identificar os impactos positivos no que se refere ao aspecto ambiental; c) identificar os impactos positivos no que se refere à mobilidade urbana; d) identificar os impactos negativos no que se refere ao aspecto ambiental; e) identificar os impactos negativos no que se refere à mobilidade urbana.

A justificativa do presente estudo se constrói por meio de três argumentos: acadêmica, social e organizacional. No que se refere ao contexto acadêmico, possibilita discussões acerca da implantação e rebatimentos de políticas públicas que alteram a questão ambiental e de mobilidade urbana, em especial o Programa Vila Viva. Busca também, incentivar estudos relacionados à esta área, contribuindo para o aprofundamento e desenvolvimento de debates sobre o tema em questão.

Sob a perspectiva social, o estudo promove reflexões acerca dos impactos gerados aos indivíduos atingidos por projetos, programas e políticas públicas que alteram a realidade e estrutura física e, conseqüentemente mudanças no modo de vida dos sujeitos.

Do ponto de vista organizacional, contribui para reflexão de órgãos responsáveis pela implantação de programas destinados à habitação e meio ambiente, possibilitando mudanças a fim de se obter maior eficiência na construção do mesmo.

Este artigo está estruturado cinco seções, incluindo esta introdução. A seção seguinte aborda o referencial teórico, na terceira seção o percurso metodológico, na quarta, a apresentação e análise dos resultados, na quinta as considerações finais, e por fim, as referências.

REFERENCIAL TEÓRICO

Nesta seção, aborda-se em primeiro plano a história da cidade de Belo Horizonte. Em seguida, aprofunda-se o estudo relacionando as vilas e favelas, e por fim, o processo de implantação do Programa Vila Viva.

Belo Horizonte: A Construção Da Nova Capital

Belo Horizonte foi inaugurada em 12 de dezembro de 1897, como capital de Minas Gerais, “foi projetada pelo engenheiro Aarão Reis e foi a primeira cidade brasileira moderna planejada” (BELO HORIZONTE, 2014).

De acordo com Passos (2009) o intuito de sua criação, trás consigo uma presença marcante da elite mineira com forte influência política, econômica e social, tornando-se uma cidade hierarquizada.

Em sua formação, pode-se perceber que a consolidação social existente no processo de ocupação do solo da capital mineira, baseava-se em uma distribuição sólida e clara entre poder econômico e político, causando desigualdades sociais por intermédio do próprio projeto estrutural, segundo Coura (2009 p. 52): “[...] A disposição dos grupos sociais no espaço da capital perseguiu critérios hierarquizantes condizentes com a estética da cidade planejada para convencionar uma ordem e funcionalidade ao espaço”.

No projeto original, não havia contemplações aos trabalhadores que construíram a capital, causando assim o primeiro efeito de desigualdade das classes populares, onde antes de sua inauguração a capital possuiu grupos populacionais fora do projeto, o Córrego do Leitão (Barro Preto e a favela da Estação - Santa Tereza) (COURA, 2009).

Havia um combate efetivo a formação de aglomerados populacionais fora do projeto de Belo Horizonte. De acordo com Guimarães (1991, p. 118), a construção da capital não contemplava “[...] medidas relativas à moradia do trabalhador, o combate à construção dos barracos, a não delimitação de uma área para a habitação do operário e o conjunto de exigências ao acesso legal ao terreno”, demonstrava como a política existente no desenvolvimento da cidade, mantinha um isolamento de moradores com características de poder econômico inferior.

A cidade foi se desenvolvendo e crescendo seu contingente populacional, onde em sua maioria aglomerava-se fora da Avenida 17 de Dezembro (atual Avenida do Contorno), conforme pontuado por Andrade (2003 p. 181), ao ressaltar que 70% dos habitantes em 1912, localizavam-se fora da zona urbana.

Como consequência do acúmulo populacional superior a cidade planejada, desenvolve-se de forma mais ampla a cidade de Belo Horizonte e a formação de cidades que são caracterizadas como Região Metropolitana de Belo Horizonte.

A progressiva conurbação com os municípios vizinhos, nos anos posteriores, sedimentou, na década de 70, a criação da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), constituindo hoje, uma das maiores do país. As diferenças intrametropolitanas evidenciam a constituição de um espaço segregado. (COURA, 2009, p. 54).

Observa-se de forma clara que desde o planejamento à inauguração de Belo Horizonte, a presença da diferenciação entre burguesia e força de trabalho braçal constituíram a capital mineira, provocando aglomerações históricas que possivelmente contribuíram para o atual cenário populacional da cidade e das cidades circunvizinhas.

Vilas e Favelas de Belo Horizonte

Construção Espacial

Segundo Filho; Ávila (2008), o ritmo acelerado de crescimento econômico e das cidades, incentivou no decorrer dos anos, o êxodo rural resultando na precarização das estruturas fornecidas pelas cidades urbanas. Diante deste fenômeno, as cidades não conseguiram atender às demandas dos novos moradores, elevando assim, o crescimento desordenado de favelas e aglomerados no entorno dos centros urbanos:

O êxodo rural vigoroso, um dos principais fatores para explicar o inchamento das metrópoles latino-americanas, se deveu principalmente ao fato de que, mesmo que o nível de salários oferecidos pela indústria não fosse muito superior às rendas monetárias e não-monetárias que poderiam ser obtidas nas áreas rurais, a possibilidade de melhoria do padrão de vida em ambientes urbanos era maior do que no meio rural. A existência de uma massa de trabalhadores rurais sem as mínimas possibilidades de acesso à terra, dada uma estrutura agrária desigual, tornava os ambientes urbanos mais atrativos à migração, dado que as possibilidades de ascensão social nas cidades, mesmo que mínimas, eram praticamente inexistentes no meio rural.(FILHO; ÁVILA, 2008, p.5).

Dados do censo elaborado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no ano de 2010, referente às informações territoriais de Aglomerados Subnormais⁴, apontam a identificação de 6.329 aglomerados distribuídos no país totalizando cerca de 11.425.644 pessoas residentes. Em Belo Horizonte, foram localizadas a formação de 543 aglomerados subnormais, totalizado 87.763 residências e 307.038 pessoas inseridas dentro deste contexto. Segundo Tonucci-Filho (2009), o número de

⁴ Conceituado como um conjunto, constituído de no mínimo 51 unidades habitacionais em situação de carência de serviços públicos essenciais (IBGE, 2010).

aglomerados subnormais e da população inserida é superior aos dados identificados pelo censo do IBGE.

Segundo Tonucci-Filho (2009), a cidade de Belo Horizonte, assim como outras capitais brasileiras que foram planejadas, se transformou em uma dinâmica estruturada por meio de centro-periferia, ou seja, encontra-se evidente as disparidades econômicas e sociais diante a evidência de que o centro encontra-se habitado predominantemente pela população de maior concentração monetária e, em contrapartida, a população mais vulnerável economicamente e socialmente está localizada em regiões periféricas e distantes dos centros urbanos.

Ainda segundo o mesmo autor,

Este padrão de ocupação teve origem nos primórdios da cidade, quando ainda em suas primeiras décadas diversas ocupações irregulares se instalaram dentro da Zona Urbana, espaço planejado e delimitado pela Avenida do Contorno. As famílias mais pobres e os trabalhadores que construíam a cidade moravam em barracos e cafuas, alojamentos dos empreiteiros e casas antigas do arraial ainda não demolidas. Essas primeiras favelas se localizaram ao longo da Avenida Afonso Pena, acima da Estação Ferroviária e no atual bairro Barro Preto. Mesmo dentre a população residente na Zona Urbana, parcela considerável morava em favelas. (TONUCCI FILHO, 2009, p.9).

Dentro deste contexto, o crescimento acelerado da cidade de Belo Horizonte trouxe consequências para a infraestrutura da cidade, dentre elas o crescimento desordenado em uma topografia de característica acidentada, grande volume de degradação ambiental e deterioração da qualidade de vida urbana (BELO HORIZONTE, 2008).

Mobilidade Urbana

Segundo o IBAM; Ministério das Cidades (2005) a mobilidade está relacionada aos deslocamentos realizados pelos indivíduos em suas atividades dentre elas, o trabalho e o lazer. Dessa forma, as cidades necessitam de condições adequadas para atender tais demandas populacionais de locomoção.

Nesse sentido, o Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (2009), estabelece que a mobilidade urbana no município se sustenta por meio do conceito de cidade sustentável - Desenvolvimento Orientado pelo Transporte - TOD, caracterizado pelo desenvolvimento em torno da rede de transporte coletivo. Esta rede abarca a promoção da cidadania em todos os seus contextos:

O conceito de TOD envolve políticas de promoção de uma maior densidade de residências, postos de trabalho, lojas e serviços nas proximidades da rede de transporte coletivo oferecendo facilidades de acesso ao sistema e um serviço de alta qualidade.

Tipicamente este padrão de desenvolvimento é compacto, com usos mistos do solo, e também oferece uma variedade de facilidades para pedestres e ciclistas através da criação de parques e ruas projetadas segundo a ótica dos pedestres (BELO HORIZONTE, 2009, p.7).

No que se refere a mobilidade urbana no município de Belo Horizonte, a mesma corresponde a 1,65 viagens/hab por dia, e as mesmas estão mais concentradas onde a população dispõe de situação socioeconômica favorável: Sion, Buritis/Belvedere, Savassi, Centro, Barroca, São Bento e Pampulha, levando a relação de geração de viagens e a situação socioeconômica predominante dos indivíduos (BELO HORIZONTE, 2008).

Para Follador; Moreira (2011) a questão da mobilidade urbana deve estar interligada aos programas de uso e ocupação do solo. levando assim à necessidade da análise da aplicação do Programa Vila Viva em Belo Horizonte e os seus rebatimentos na mobilidade urbana dos residentes.

O Programa Vila Viva Em Belo Horizonte

A implantação do Programa Vila Viva em Belo Horizonte teve suas origens pautadas no PAC - Programa de Aceleração do Crescimento, promovido pelo ex-presidente Lula, cujo objetivo principal determinante era a promoção da inclusão socioespacial (FERNANDES; PEREIRA, 2010).

O Programa Vila Viva foi originado em 2005, com implementação piloto no Aglomerado da Serra que tem por objetivo um estudo aprofundado da realidade das vilas e favelas de Belo Horizonte, com a participação direta da comunidade ali inserida. Dentro deste contexto, são observados os problemas encontrados na dada realidade e a definição das prioridades para atendê-las como registrado no Portal da Prefeitura de Belo Horizonte.

O Vila Viva engloba obras de saneamento, remoção de famílias, construção de unidades habitacionais, erradicação de áreas de risco, reestruturação do sistema viário, urbanização de becos, implantação de parques e equipamentos para a prática de esportes e lazer. Após o término da urbanização, a área será legalizada com a emissão das escrituras dos lotes aos ocupantes. (BELO HORIZONTE, 2013, p. 12)

Este programa, parte da premissa ao direito à moradia, participação popular e o direito à cidade, buscando a efetivação da garantia dos referidos direitos dos moradores cujo foram beneficiados com a implantação do programa (DIAS; FIGUEIREDO; MELO, 2016).

Após a implantação no Aglomerado da Serra, foram contemplados também o Morro das Pedras e Santa Lúcia; das vilas Califórnia, São José, Pedreira Prado Lopes, Taquaril, São Tomás, Aeroporto, Cemig, Alto das Antenas; além dos moradores do entorno da avenida Belém e do Córrego Santa Terezinha, e do Complexo Várzea da Palma (BELO HORIZONTE, 2013).

Conforme Cury (2011),

[...] O Programa Vila Viva no Aglomerado da Serra, como foi destacado anteriormente, é defendido por ampla maioria de pesquisadores e gestores públicos como um caso de atuação do governo de expressiva magnitude e complexidade. Este programa é traduzido, dessa maneira, pelo caráter peculiar e ousado em e de seu escopo, uma vez que dentre as propostas já experimentadas no quadro das políticas urbanas para habitação e regularização de favelas no Brasil, este oferece um rico terreno para formulação de hipóteses do que viria a ser de fato uma prática democrática por parte do Estado e uma abertura para o horizonte da prática social. (CURY, 2011, p. 39).

O Programa Vila Viva dispõe de mecanismos que visam a promoção social, educação sanitária e ambiental, qualificação profissional e geração de renda, promovendo então, a promoção social e da qualidade de vida dos moradores inseridos (CARNEIRO, *et al.*, 2010).

No que se refere à mobilidade urbana e a questão ambiental, o programa propõe o abastecimento de água potável, tratamento do esgoto e coleta de lixo, melhorias no acesso ao transporte público, canalização e tratamento das nascentes e córregos, preservação das áreas verdes e criação de parques no entorno das vias fluviais (BELO HORIZONTE, 2005).

PERCURSO METODOLÓGICO

A pesquisa em referência foi de natureza descritiva, que, conforme Gil (2008); Collis; Hussey (2006) busca indicar características de determinado fenômeno, objetivando estabelecer relações entre as variáveis estudadas. No caso deste estudo, buscou descrever os impactos no meio ambiente e na mobilidade urbana após a implantação do Programa Vila Viva no Aglomerado da Serra, no município de Belo Horizonte – MG.

A metodologia para Minayo (1996) é abordada como “o caminho do pensamento e a prática exercida na abordagem da realidade” (MINAYO, 1996). Mediante as técnicas metodológicas abordadas pela autora, a abordagem que norteou esta investigação é de abordagem qualitativa.

Por sua vez a abordagem qualitativa nos permite um foco de interesse amplo, por intermédio de uma aproximação maior entre o pesquisador e o objeto vivido, sua realidade e concepção, demonstrando o significado, explicitando as motivações e valores (MINAYO, 1996; MARTINS; THEÓPHILO, 2009).

O estudo também apresenta caráter fenomenológico, pois possibilita analisar a manifestação do Programa Vila Viva sob a abordagem do meio ambiente e mobilidade urbana, sob a perspectiva dos moradores inseridos (DARTIGUES, 2008).

O campo de estudo foi o Aglomerado da Serra, situado na zona Centro-sul de Belo Horizonte - Minas Gerais, abordando quais os impactos no meio ambiente e na mobilidade urbana após a implementação do Programa Vila Viva e foi realizado no ano de 2016.

A técnica de coleta de dados utilizada foi entrevista semiestruturada, abordando a percepção dos entrevistados sobre o Programa Vila Viva, os impactos ocorridos na mobilidade urbana, locomoção na comunidade, mudanças ambientais, possíveis impactos ocorridos no meio ambiente, possibilidade de alteração de acesso ao centro de Belo Horizonte e demais alterações percebidas pelos entrevistados.

As entrevistas foram realizadas com seis sujeitos, sendo cinco moradores beneficiados pelo Programa Vila Viva e um profissional atuante na política de implementação do Programa de Aceleração do Crescimento fase dois - PAC2 - Vila Viva Aglomerado da Serra.

A análise de dados baseou-se na análise do conteúdo (BARDIN, 2009) por meio de relatos dos entrevistados, com o distanciamento entre pesquisador e pesquisado, utilizando o princípio da visão íntegra do real concreto e vivido pelo indivíduo entrevistado, e por fim, estratificando os resultados em categorias e subcategorias de análise.

APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

O Programa Vila Viva objeto deste estudo, consiste em uma análise aprofundada da realidade das vilas e favelas da cidade de Belo Horizonte, envolvendo a participação efetiva das comunidades atendidas. Iniciou-se em 2005 com implantação piloto no Aglomerado da Serra. O projeto consistiu em interferir na realidade da comunidade, no que se refere aos aspectos ambientais, sociais, educacionais, saúde, mobilidade, geração de emprego e renda, proporcionando à comunidade melhores condições de vida.

Em referência aos dados demográficos do estudo, apresenta-se a seguir, por meio do Quadro 1, o perfil dos sujeitos entrevistados:

Quadro 1 – Perfil demográfico dos sujeitos entrevistados

Entrevistados	Sexo	Estado Civil	Idade	Vínculo empregatício
Entrevistado 1	Feminino	Casado	34	Desempregado
Entrevistado 2	Feminino	Casado	42	Autônomo
Entrevistado 3	Feminino	Casado	45	Celetista
Entrevistado 4	Masculino	Casado	47	Autônomo
Entrevistado 5	Masculino	Casado	30	Desempregado
Entrevistado 6	Masculino	União Estável	38	Celetista

Fonte: dados da pesquisa, 2016.

Os sujeitos da pesquisa, em número de seis, foram quantificados utilizando o nome “Entrevistado”, com a sequência de numeração de “1” à “6”. Em relação ao sexo, verificou-se um equilíbrio entre os entrevistados, ou seja, 50% de homens e 50% de mulheres. A idade variou entre trinta e quarenta e sete anos. Em termos do vínculo empregatício, observou-se que a maioria, ou seja, quatro, possuem relação de emprego e dois, no momento da entrevista encontravam-se desempregados.

Ressalta-se também a participação de uma funcionária responsável pela implantação do programa no local pesquisado, sendo identificada pelo nome “Funcionária”.

Categorias e subcategorias de análise

As categorias de análise, relacionadas aos objetivos do estudo, foram: Percepção dos moradores em relação ao Programa Vila Viva; Impactos positivos e negativos em relação ao contexto ambiental; Impactos positivos e negativos em relação à mobilidade urbana.

Tendo como referência os dados da entrevista, as categorias de análise foram desmembradas em subcategorias, que serão apresentadas e analisadas a seguir.

Percepção dos moradores em relação ao Programa Vila Viva

Da categoria “Percepção dos moradores em relação ao Programa Vila Viva” foram identificadas as seguintes subcategorias: Estrutura de moradia; Processo de mudança de domicílio; Ambiente físico; Vínculos sociais.

Em relação à estrutura de moradia, relatos descreveram de forma positiva e inalteração da realidade, ressaltando as mudanças no que se referem à estrutura anterior à qual residiam:

“Muita coisa né? Porque antes eu morava em beco, agora tá na rua, tem carro na porta, a gente faz a compra, vem na porta pra gente, mudou muita coisa, antes a minha casa era toda... como é que fala? Tinha infiltração, era tudo mofado, aqui a gente já não tem esse problema, né? Então é isso”. (Entrevistado 1)⁵.

E conforme a resposta do entrevistado 5: “[...] não achei muito bom não. Acho que ficou a mesma coisa, não melhorou nada, abriu rua, tirou os beco, mas continua do mesmo jeito”. (Entrevistado 5)⁶.

No que se refere ao processo de mudança para o novo domicílio, os entrevistados apontaram que houve uma falta de acompanhamento dos profissionais do programa após a mudança, conforme relato a seguir: “[...] péssima. Porque no início eles dão assistência, depois eles isolam, então é cada um por si, Deus por todos”. (Entrevistado 3)⁷.

No que diz respeito ao ambiente físico após a implantação do programa, os relatos apontaram, que as mudanças ocorreram somente no que se refere à moradia, e colocam a violência como um problema local: “[...] e assim eu achava que ia melhorar mais em termos de assim, vamos supor de violência, mas a gente sabe que essas coisas melhoram o ponto o lugar, mas não essa expectativa da violência, melhora só a moradia, a melhora mais foi essa. (Entrevistado 4)⁸.

Em referência aos vínculos sociais, os entrevistados apontaram que houve uma quebra de vínculos entre convivências que já coexistiam anteriormente, tendo em vista que alguns moradores foram para outros locais, ou voltaram para o interior, resultando em uma quebra de conexões afetivas, assim como exposto no relato: “[...] eu ponho meio a meio, impacto bom e impacto ruim, porque vamos supor, porque teve muita gente que a gente conhecia e teve que as vezes sair né, porque as vezes não conseguiram pegar, ficar no mesmo lugar [...]”. (Entrevistado 4)⁹.

⁵ Dados da entrevista. Pesquisa de campo realizada no Aglomerado da Serra em 12/04/2016.

⁶ Dados da entrevista. Pesquisa de campo realizada no Aglomerado da Serra em 14/05/2016.

⁷ Dados da entrevista. Pesquisa de campo realizada no Aglomerado da Serra em 14/05/2016.

⁸ Dados da entrevista. Pesquisa de campo realizada no Aglomerado da Serra em 14/05/2016.

⁹ Dados da entrevista. Pesquisa de campo realizada no Aglomerado da Serra em 14/05/2016.

Entretanto, houve um relato que demonstrou que o programa não efetivou mudanças significativas à vida dos moradores, conforme destacou o Entrevistado 5: “[...] não achei muito bom não. Acho que ficou a mesma coisa, não melhorou nada, abriu rua, tirou os beco, mas continua do mesmo jeito”. (Entrevistado 5)¹⁰.

Impactos no aspecto ambiental

Da categoria “Impactos no aspecto ambiental” foram identificadas as seguintes subcategorias: meio ambiente; invasão; infraestrutura.

No que se refere às subcategorias meio ambiente e infraestrutura, os relatos apontaram aspectos positivos e negativos. Dentre os positivos, destacam-se mudanças com relação à infraestrutura local, conforme relato à seguir: “Mudou tudo, o ambiente, mudou tudo. Assim também, tem horário certo pra buscar (lixo), vem todo dia a noite, pega, é muita coisa, mudou completamente” (Entrevistado 1)¹¹.

No entanto, também foram pontuados pontos negativos com relação ao meio ambiente após a implantação do programa pelos moradores entrevistados, destacando-se aspectos inerentes à subcategoria encontrada invasão populacional de áreas verdes preservadas e arborização do local de forma insuficiente, de acordo com os relatos, “A gente observa que faltou ter mais áreas verdes né? Eles até melhoraram porque antes as áreas verdes era dentro de quintal, de beco o acesso é, mas eu acho que faltava ter mais, mais áreas verdes ficaria melhor” (Entrevistado 4)¹².

[...] aqui pra mim tá tranquilo, a invasão que é um ponto negativo né? Tipo, é, desvaloriza o apartamento da gente. Tem sim o povo que invadiu aqui em baixo, já vieram a prefeitura, o pessoal da URBEL, polícia e tudo, entrou com trator, quebrou a casa tudo, agora o povo tá invadindo outra vez” (Entrevistada 1).

Com relação à subcategoria infraestrutura, os moradores entrevistados relataram de forma geral, mudanças positivas no que se refere ao acesso à água encanada, rede de esgoto e acesso melhorado com a retirada de becos e ampliação das ruas.

Nesse norte, implantação do Programa Vila Viva trouxe mudanças tanto positivas quanto negativas no que se refere à questão ambiental conforme disposto pelos moradores entrevistados e também de acordo com funcionária responsável pela implantação do programa entrevistada pelos pesquisadores:

“[...] não é nada solto, que aqui já tem muito equipamento público, basta ser bem utilizado pelo moradores, né, e em todos os eixos do programa, ele trás essa promoção da família também, as

¹⁰ Dados da entrevista. Pesquisa de campo realizada no Aglomerado da Serra em 14/05/2016.

¹¹ Dados da entrevista. Pesquisa de campo realizada no Aglomerado da Serra em 12/04/2016.

¹² Dados da entrevista. Pesquisa de campo realizada no Aglomerado da Serra em 12/04/2016.

famílias aprendem muito, com a questão da economia doméstica, a questão da armazenagem do lixo quando a gente trabalha educação ambiental, porque elas vem de uma cultura onde jogava tudo nos becos, os becos era muito lixo, esgoto a céu aberto, jogava sofá nas áreas de preservação ambiental, você via muito sofá jogado, pedaços de madeira, guarda-roupa, então se foi trabalhando, até a cultura de não acumular tanta coisa, porque para ir para o apartamento, tem que levar menos coisas, né? Tem que levar pouca coisa, então muitas famílias tiveram a oportunidade de comprar os móveis tudo novinho”. (Funcionária 1)¹³.

Impactos positivos e negativos em relação à mobilidade urbana

Da categoria “Impactos positivos e negativos em relação à mobilidade urbana” foram identificadas as seguintes subcategorias: mobilidade de acesso; segurança pública; transporte público.

Segundo apontamentos de Fernandes; Pereira (2010), a implantação do Programa Vila Viva na cidade de Belo Horizonte, agravou os processos de segregação socioespacial devido à remoção da população inserida para a construção dos projetos de urbanização de vilas e favelas. Os dados encontrados por meio do estudo não vão de encontro aos apontamentos dos autores, diante da emergência da subcategoria mobilidade de acesso. Segundo o Entrevistado 5: “[...] eu morava num beco muito acidentado, muito íngreme, muita escadaria, quando chovia a escadaria escorregava muito já vi muitas pessoa se acidentar já, tinha muita dificuldade”. (Entrevistado 5)¹⁴. O Entrevistado 4 aponta sobre a abertura de vias públicas: “[...] A questão da rua, né, que abriu e tal mas é isso”. (Entrevistado 4)¹⁵.

Pôde-se verificar que o Entrevistado 3 pondera sobre a abertura de vias e segurança pública: “Não, eu acho que assim, melhorou no sentido de estar mais visível, porque agora as coisas a polícia vê”. (Entrevistado 3)¹⁶.

Assim como o impacto de mobilidade foi visível para os entrevistados, verifica-se também o destaque realizado pelo Entrevistado 1 sobre a inclusão de um espaço de convivência aos moradores: “[...] antes era bem pior né, agora melhorou muito com essa praça aqui, mais espaçoso”. (Entrevistado 1)¹⁷.

O Entrevistado 2¹⁸, expressa sobre a melhoria de acesso as vias e a necessidade da inclusão de um transporte complementar o deslocamento no aglomerado: “[...] a gente tinha, era muita subida, viela né, agora o acesso melhorou bastante. Ônibus é, só falta o

¹³ Dados da entrevista. Pesquisa de campo realizada no Aglomerado da Serra em 12/04/2016.

¹⁴ Dados da entrevista. Pesquisa de campo realizada no Aglomerado da Serra em 12/04/2016.

¹⁵ Dados da entrevista. Pesquisa de campo realizada no Aglomerado da Serra em 12/04/2016.

¹⁶ Dados da entrevista. Pesquisa de campo realizada no Aglomerado da Serra em 12/04/2016.

¹⁷ Dados da entrevista. Pesquisa de campo realizada no Aglomerado da Serra em 12/04/2016.

¹⁸ Dados da entrevista. Pesquisa de campo realizada no Aglomerado da Serra em 12/04/2016.

amarelinho pra nós né? Falta só o amarelinho pra complementar, mas o resto tá tudo bem”. (Entrevistado 2)¹⁹.

Os dados apresentados corroboram o estudo de Carneiro *et al.*, (2010); Almeida (2012), tendo em vista que as intervenções propostas pelo Programa Vila Viva possibilita melhora nas condições de vida da população no que se refere à redução de risco geológico, reestruturação física das residências e mudanças ambientais.

Observa-se também o apontamento de uma nova inclusão de comunidades, posteriormente ao planejado pelo programa Vila Viva, assim como aponta Guimarães (1991, p. 118) no surgimento da capital.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo em referência atingiu o objetivo geral que consistiu em identificar e analisar os impactos no meio ambiente e na mobilidade urbana após a implantação do Programa Vila Viva no Aglomerado da Serra, no município de Belo Horizonte – MG, tendo como referência os relatos dos moradores residentes no campo de estudo.

O referencial teórico buscou contextualizar a construção da cidade de Belo Horizonte, sua relação com as vilas e favelas e por fim, o processo de implantação do Programa Vila Viva, em especial no Aglomerado da Serra.

Em termos metodológicos, a pesquisa caracterizou-se como descritiva, de abordagem qualitativa e caráter fenomenológico, utilizando a entrevista semiestruturada como coleta de dados e análise percorreu a metodologia de análise de conteúdo.

Mediante a interação teoria e análise da realidade dos entrevistados, pode-se observar que o Programa Vila Viva causa mudanças significativas, sendo elas no âmbito pessoal, familiar, arquitetônico e cultural conforme exposto por Cury (2011).

Mudanças ocorridas como de mobilidade urbana, trás para os moradores facilidades de locomoção e inclusão de deficientes físicos no acesso as demais partes da cidade. O plano de preservação ambiental resgata para a localidade e para a cidade a preservação de nascentes e áreas verdes, impactando assim o ecossistema em Belo Horizonte, demonstrando consonância com o IBAM; Ministério das Cidades (2005).

O convívio com os moradores na execução das entrevistas e percepção das subjetividades durante as entrevistas fez-nos notar aspectos importantes, nos quais devem ser levado em consideração, sendo eles: a verticalização invasiva obrigatória que

¹⁹ Dados da entrevista. Pesquisa de campo realizada no Aglomerado da Serra em 12/04/2016.

os moradores foram submetidos, fez com que relações sociais fossem diminuídas ou extintas, devido à nova configuração de moradia; perda da identidade comunitária, mediante alteração brusca da cultura local que os moradores possuíam de interação com a configuração urbanística e arquitetônica; diversos moradores perderam espaços de convivências familiares de suas residências; a aplicação dos espaços de convivência comunitários que não permitem a integra interação entre todos os moradores, pois, à criminalidade acentuada e mais explícita provocada pelos alargamentos de vias públicas e não inclusão de equipamentos públicos de segurança e monitoramento da criminalidade; após o término do programa, a inexistência de uma assistência comunitária que realize a instrução de convivência no novo espaço configurado e sua interação com o meio ambiente, preservando assim as áreas de reserva de forma mais integra e evitando novas invasões.

Em termos de relevância, considera-se que este estudo contribui de forma positiva para o processo de análise de políticas públicas voltadas para a habitação e meio ambiente, promovendo discussões e debates acerca do tema.

Como limitação em relação ao estudo, destaca-se a dificuldade na coleta dos dados por indisponibilidade dos respondentes. Ressalta-se porém, que o estudo atingiu com todos os seus objetivos e conseguiu abstrair informações dos respondentes para o mesmo.

Como recomendações para futuros estudos, sugere-se o aprofundamento da pesquisa em termos de maior amostra de participantes e também outras áreas que são contempladas pelo Programa Vila Viva, tendo em vista que o estudo em referência diz respeito à resultados somente de uma região, podendo haver modificações de acordo com o local de estudo.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, L. T. .Segregação socioespacial e construção de identidades urbanas na RMBH. In: MENDONÇA, J. G; GODINHO, M. H. L (Org.). **População, espaço e gestão na metrópole: novas configurações, velhas desigualdades**. Belo Horizonte: Ed. PUC Minas, 2003, p. 180-204.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições, v. 70, 2009.

BELO HORIZONTE. **Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte**. 2008.

Horizonte-MG. Disponível em: <<http://bdjur.stj.jus.br/dspace/handle/2011/32771>>. Acesso em: 05 de Abr. de 2016.

BELO HORIZONTE. "**Belo Horizonte, Brasil Programa Villa Viva–Aglomerado da Serra (favela de la Sierra)**". 2010. Disponível em: <http://www.uclg-cisd.org/sites/default/files/Belo%20Horizonte_2010_es_final.pdf>. Acesso em 20 de Abr. de 2016.

BELO HORIZONTE. **Belo Horizonte: a perfeita junção do espaço urbano e da cidade jardim em Minas Gerais**. Disponível em: <<http://www.belo Horizonte.mg.gov.br/bh-primeira-vista/arquitetura/belo-horizonte-perfeita-juncao-do-espaco-urbano-e-da-cidade-jardim-em>>. Acesso em 19 de abr. de 2016.

BELO HORIZONTE. **História da cidade**. Disponível em: <http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pldPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=historia&lang=pt_BR&pg=5780&tax=11826>. Acesso em 22 de abr. de 2016.

CARNEIRO, R. et al. Território, exclusão e políticas de inclusão socioespacial: uma análise a partir da experiência de Belo Horizonte. 2010. **SER Social**, Brasília, v. 12, n. 27, p. 145-164, jul./dez. 2010

COLLIS, J.; HUSSEY, R. **Pesquisa em administração**: um guia prático para alunos de graduação e pós-graduação. Porto Alegre: Bookman, 2005.

COURA, Claudinéia Aparecida Pereira. *Juventude e segregação urbana em Belo Horizonte*: um estudo de trajetórias e representações sociais no Conjunto Taquaril. Belo Horizonte, 2009. 140 f. Dissertação (Mestrado) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Belo Horizonte.

CURY, P. G. . Efeitos imediatos nos espaços de sociabilidade do Aglomerado da Serra após implementação do Programa Vila Viva. **Pensar BH. Política Social** , v. 27, p. 01-52, 2011.

DARTIGUES, A. **O que é a fenomenologia?**. 10.ed. ver. São Paulo: Centauro, 2008.

DIAS, M. T. F; FIGUEIREDO e MELO, L. Questões de Política e Questões De Princípio: O Direito à Moradia e à Participação Popular na Política de Urbanização do Aglomerado da Serra, em Belo Horizonte. **Nomos: Revista do Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal do Ceará**, v. 35, n. 2, 2016.

FERNANDES, E; DOLABELA, H. Legalização das favelas: qual é o problema de Belo Horizonte? In: **FÓRUM DE DIREITO URBANO E AMBIENTAL**. Belo Horizonte, 2010.

FILHO, J; ÁVILA, J. Urbanização da Pobreza e Regularização de Favelas em Belo Horizonte. In. **Anais do XIII Seminário sobre a Economia Mineira CEDEPLAR**: Belo Horizonte, 2008.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2008.

GUIMARÃES, B. M. **Cafuas, barracos e barracões**: Belo Horizonte, cidade planejada. 1991. 323 f. Tese (Doutorado em Ciências Humanas: Sociologia) - Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

IBAM; MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Mobilidade e política urbana**: subsídios para uma gestão integrada /Coordenação de Lia Bergman e Nidia Inês Albesa de Rabi. – Rio de Janeiro:

IBAM; Ministério das Cidades, 2005.

IBGE, Censo demográfico 2010. **Aglomerados subnormais – informações territoriais**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística; 2013. p.1-251.

LOGIT, BHTRANS. Prefeitura de Belo Horizonte “Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte: Diagnóstico. **Cenários e Resultados**,”. 2009.

MARTINS, G. A.; THEÓPHILO, C. R. **Metodologia da investigação científica para ciências sociais aplicadas**. São Paulo: Atlas, 2009.

MINAYO, M. C. **Pesquisa Social: Teoria, Método e Criatividade**. Rio de Janeiro: Vozes, 1996.

PASSOS, D. O. R. A Formação Urbana e Social da Cidade de Belo Horizonte: Hierarquização e Estratificação do Espaço na Nova Capital Mineira. **Temporalidades**

– **Revista Discente do Programa de Pós-graduação em História da UFMG**, vol. 1, n.º 2, ago./dez. 2009.

TONUCCI FILHO, J. Cidade Fractal: Transformações Recentes na Região Metropolitana de Belo Horizonte. In. **XIII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional**. 25 a 29 de maio de 2009. Florianópolis, SC, Brasil.