



Revista Científica do Departamento de Ciências Biológicas, Ambientais e da Saúde – DCBAS
Centro Universitário de Belo Horizonte (UNI-BH)
ISSN 1984-7688

Volume 3, Número 1, Agosto 2010

Open Access Research – www.unibh.br/revistas/escientia

A evolução da infra-estrutura viária do bairro buritis e sua relação com a ocupação

Marcos Vinicius Martins Ferreira, Daniel Teixeira Santos

Centro Universitário de Belo Horizonte – UNI-BH
E-mail: marcosviniciusmf@yahoo.com.br

RESUMO

O presente trabalho busca refletir sobre a relação entre a evolução da ocupação e o desenvolvimento do sistema viário no caso específico do bairro Buritis, em Belo Horizonte. Em um primeiro momento, busca-se discutir o papel do Estado na produção do espaço urbano, destacando especialmente sua atuação na promoção de infraestrutura urbana e seu papel como agente regulador no processo de ocupação e uso do solo. Posteriormente, a partir da abordagem do processo histórico de ocupação da região oeste de Belo Horizonte e especificamente do bairro Buritis, buscar-se-á verificar através da análise das principais leis municipais de parcelamento, ocupação e uso do solo, como elas podem ter contribuído para o rápido processo de adensamento do bairro. Isso porque o bairro diferencia-se em relação aos seus vizinhos da região oeste da capital mineira no que se refere ao seu processo de ocupação, sendo determinante o papel das legislações urbanísticas na produção desse espaço.

Palavras chave: Sistema Viário, Ocupação, Estado, Legislação urbana, bairro Buritis.

ABSTRACT

The present work aims to discuss the relationship between occupational evolution and the development of the viary system in the specific case of Buritis, a neighborhood of Belo Horizonte, Brazil. Firstly, the role of the State is discussed in the production of the urban area, with special focus being made on it acting in the creation of urban infra-structure, as well as its role as a regulating agent in the process of occupation and use of the urban land. Secondly, after considering the historical process of the western region of Belo Horizonte and, specifically, the neighborhood of Buritis, the present work will evaluate, through the analyses of the most important city legislation regarding the sharing, occupation and use of the land, how they may have contributed for the rapid populational growth of that neighborhood. Buritis differs from the neighborhoods around it when it comes to its occupational process, and the role of the urbanistic legislation was determining in the development of such area.

Key words: System of roads, Occupation, State, Urban legislation, neighborhood Buritis.

INTRODUÇÃO

Belo Horizonte foi concebida no final do século XIX para ser a nova capital de Minas Gerais de acordo com os ideais modernistas do final daquele século¹. Nesse contexto, sua configuração urbana foi estruturada a partir de uma imagem geométrica, uniforme e regular, de acordo com o modelo usado na Europa para tentar minimizar os efeitos negativos da urbanização (CARDOSO, 2003). A cidade ganhou um sistema quadrangular de vias com aproximadamente 20 (vinte) metros de largura cada uma, cortada por outras diagonais com larguras de 35 (trinta e cinco) metros. Estas vias foram pensadas para a circulação de bondes elétricos que eram o meio de transporte mais avançado até então, sendo considerado o modelo de transporte coletivo mais importante da Capital até a década de 1950.

A partir das décadas de 1930 e 1940, a cidade cresceu em todas as direções, mas pode-se destacar que o prolongamento da Avenida Amazonas, nos anos de 1940, ligando Belo Horizonte à cidade industrial, propiciou o desenvolvimento, mesmo que lento, da região oeste, definida, na época, como uma zona residencial de pouca densidade ocupada por segmentos de baixa e média rendas da população. É nessa região que se localiza o bairro Buritis, alvo de análise neste trabalho.

O bairro Buritis teve sua ocupação impulsionada a partir dos anos de 1980 após a abertura da Av. Raja Gabaglia, principal via de acesso que liga o bairro à região centro-sul da cidade (FERREIRA, 2004). É a partir dessa década que se inicia também um processo de expansão da região sul em direção ao eixo oeste, pois além do acesso fácil, a grande disponibilidade de áreas para construção, a proximidade de bairros tradicionais da zona sul e do BH Shopping, inaugurado no final dos anos setenta, a questão paisagística devido à presença da Serra do Curral, e o preço mais acessível dos imóveis – se comparados com os preços da zona sul – constituíam-se atrativos que justificam a expansão urbana em direção àquele eixo a partir dos anos de 1980 (EPAMINONDAS, 2006).

Segundo Ferreira (2004), o primeiro bairro criado para atender a essa necessidade do mercado imobiliário foi o Estoril em 1985. Logo depois foi criado o bairro Buritis cujo perfil multifamiliar vertical permitia a construção de grandes edificações, o que proporcionou à região um grande e rápido adensamento populacional que veio a aumentar na década de 1990.

Desde então, o Buritis vem passando por um processo rápido de ocupação caracterizado pelo predomínio de edificações multifamiliares. Além disso, o poder aquisitivo dos moradores do bairro gerou um predomínio do transporte individual sobre o coletivo, o que contribuiu para sobrecarregar as poucas avenidas do bairro, provocando sérios problemas no sistema viário (EPAMINONDAS, 2006).

Diante de tais colocações, este trabalho objetiva discutir as causas e os impactos na relação entre a evolução da ocupação no bairro Buritis e o desenvolvimento do sistema viário do bairro. Considera-se de suma importância falar do sistema viário, porque se trata de um fator que influencia diretamente a vida da população que depende desse sistema diariamente nos seus deslocamentos.

De acordo com Vasconcelos (s/d), atualmente a cidade passa por condições inadequadas de deslocamento de pessoas e mercadorias, pois além das más condições do transporte coletivo e do alto número de acidentes, vêm se agravando os problemas dos congestionamentos e da poluição (sonora e do ar) que conseqüentemente provocam uma queda na qualidade de vida da população. O bairro Buritis não constitui exceção nesse cenário.

Diante disso, este artigo buscará discutir, em um primeiro momento, a ação do Estado no espaço urbano, considerando-se que este assume extrema importância no processo de ocupação do bairro, atuando como agente social promotor da reorganização sócio-espacial.

¹ O ideário modernista está presente especialmente na reforma urbana de Paris – efetivada por Haussmann – que teria influenciado o projeto de cidades na América a exemplo de Belo Horizonte. Esse ideário respaldava a expansão do positivismo ordenador e a intervenção do Estado em nome do saneamento, do embelezamento e do progresso, sendo expressões desse ideário a racionalidade, a higiene, o verde e a monumentalidade. (MATOS, 2002).

Acredita-se que a ação do Estado não se restringe a criar leis ou normas para restringir o uso de carros, ou aumentar a largura das vias e construir viadutos ou trincheiras, sendo necessário controlar o processo de crescimento da cidade, bem como oferecer transportes coletivos que atendam às necessidades dos moradores. É importante salientar que nas grandes cidades brasileiras as pessoas que têm carro não hesitam em tirá-lo da garagem, muitas vezes para circular por curto trajeto – tudo em nome do conforto, da segurança e da rapidez – o que pode comprometer ainda mais o processo de crescimento dessas cidades. Segundo Vasconcelos (s/d), essas condições se devem às decisões de políticas públicas tomadas nas últimas décadas referentes ao crescimento urbano e também à situação econômica da população, associada às facilidades de financiamento que incentivam que cada vez mais a população a utilizar o transporte individual em detrimento do coletivo.

Também pensar a distribuição de atividades na cidade é importante para a redução dos deslocamentos: se as pessoas têm acesso a serviços e equipamentos próximos de casa, passam a não depender tanto do transporte motorizado. Nesse caso, a legislação urbana, ao redistribuir a forma de ocupar o espaço urbano tem papel fundamental. Nesse contexto, busca-se discutir questões relacionadas às leis de uso e ocupação do solo que foram de suma importância para a configuração atual do bairro Buritis. Pretende-se, com isso, identificar fatores que contribuíram para promover o processo rápido de ocupação do bairro, sendo a legislação urbanística atual um provável fator.

Busca-se desenvolver, ao final do trabalho, uma reflexão crítica sobre a evolução do sistema viário do bairro Buritis, relacionando sua forma de ocupação com as ações do Estado no espaço urbano de Belo Horizonte.

A AÇÃO DO ESTADO NO ESPAÇO URBANO

Discutir a ação do Estado no processo de reorganização urbana é de suma importância neste trabalho. Segundo Corrêa (1999, p.26), o Estado, nas suas esferas municipal, estadual e federal, constitui um importante agente transformador da organização espacial das cidades, atuando diretamente como grande industrial, consumidor de espaço e de localizações específicas, proprietário fundiário, agente de regulação do uso do solo e o alvo dos chamados movimentos sociais urbanos. Para a discussão proposta nesse artigo, será focalizada a ação do Estado como organizador do espaço urbano seja como produtor de infra-estrutura ou como regulador da ocupação e do uso do solo através da legislação.

A atuação do Estado se faz presente na implantação de serviços públicos de interesse tanto das empresas como da população em geral, como sistema viário, calçamento, água, esgoto, iluminação, parques, coleta de lixo, etc. Muitos desses investimentos ocorrem prioritariamente em áreas mais valorizadas devido ao fato de essas áreas atraírem ou serem caracterizadas por moradores pertencentes a um grupo socioeconômico mais privilegiado (CORRÊA, 1999).

Como se vê, a atuação do Estado, em geral não ocorre de forma neutra visando alcançar um equilíbrio social, econômico e espacial, e sim de forma parcial, atendendo aos interesses das classes socioeconomicamente dominantes. O Estado, através da política de reorganização do espaço urbano, tende a favorecer os detentores de capital, atuando primeiramente nas regiões em que se concentram as camadas de mais alta renda com investimentos em infra-estrutura urbana. Desta forma o sistema viário nessas regiões, por exemplo, é mais bem equipado do que no restante da cidade não apenas para atender a um maior número de automóveis, mas também possibilitando a abertura de áreas de expansão para a atuação do capital imobiliário. Esse tipo de atuação tende a ampliar a renda real daqueles que já possuem elevada renda monetária, uma vez que a ação do Estado, ao dotar determinada área de equipamentos e infra-estrutura, acaba valorizando-a. (HARVEY, 1972, *apud* CORRÊA, 1999). Essa forma de ação do Estado é também expressa na elaboração de leis e normas relacionadas ao uso e ocupação do solo como o zoneamento urbano, a definição de impostos fundiários e imobiliários, dentre outros.

Corrêa (1999) considera que a atuação do Estado se faz fundamentalmente e em última análise, visando criar condições de realização e reprodução da sociedade capitalista, isto é, condições que viabilizem o processo de acumulação e a reprodução das classes sociais e suas frações, sendo que é em

nível municipal que os interesses dominantes se tornam mais evidentes já que a legislação garante ao município muitos poderes sobre o espaço urbano, o que pode favorecer às elites locais atuantes nos segmentos fundiários e imobiliários.

Diante de tais mecanismos o Estado pode, ao contrário do equilíbrio sócio-espacial pretendido, criar condições para uma segregação residencial. Os diferenciais de preço da terra e dos imóveis afetam os valores do imposto territorial e predial urbano, fazendo com que os grupos sociais de renda mais elevada residam em imóveis mais caros e em bairros com melhor localização, e os de renda mais baixa, por sua vez, residam em áreas periféricas onde a terra é mais barata. Segundo Villaça (1998), o padrão de segregação não ocorre de forma dispersa e sim de modo em que os bairros das camadas de mais alta renda se aproximem uns dos outros. Com o tempo, esses bairros vão se aglutinando numa mesma região da cidade. Como no caso do bairro Buritis, alvo desse estudo, que, mesmo se localizando na região oeste de Belo Horizonte, se transformou em eixo de expansão da zona sul da cidade, como já exposto anteriormente, devido a sua localização privilegiada: vizinho a bairros da zona sul, próximo ao BH Shopping e tendo acesso fácil pela Avenida Raja Gabaglia construída nos anos de 1970.

Esta segregação sócio-espacial é reflexo da ação do Estado capitalista que cria distintas formas de vida e reprodução das diferentes classes sociais, reproduzindo o modelo típico brasileiro de expansão urbana em que os pobres são “colocados” na periferia ou em aglomerados que surgem nos arredores dos grandes centros – que poderão, inclusive, servir como futuras áreas de expansão. Isso porque, devido às condições sócio-econômicas e suas decorrências, as pessoas bem como as mercadorias não têm as mesmas mobilidades espaciais, pois o espaço é diferente para atores sociais diferentes (FUCK JÚNIOR, 2002).

Observa-se assim, que as ações de organização do espaço por parte do Estado capitalista podem viabilizar diversos interesses, favorecendo o capital imobiliário que tem a oportunidade de realizar grandes investimentos em áreas onde o preço da terra é bastante elevado. Isso pode se dar às custas da expulsão dos pobres residentes nas áreas mais centrais, acirrando o processo de fragmentação e segregação do espaço (CORRÊA, 1999). Por outro lado, viabiliza também condições de circulação mais eficientes, criando assim novas possibilidades e intervenções no sistema viário destinadas a desempenhar um papel fundamental na estruturação do espaço urbano. Deve-se ressaltar que, a abertura de uma nova via tende a atrair investimentos variados, como áreas residenciais, comerciais e industriais, dependendo da especificidade de cada área e do interesse nela envolvido.

Para o presente estudo é de suma importância analisar o papel da legislação urbanística como instrumento capaz de promover a rápida ocupação no bairro objeto de estudo nesse trabalho – o bairro Buritis. De acordo com Cota (2002 p.26), a legislação deve ser vista como um instrumento de controle, tanto da especulação quanto da atuação do mercado imobiliário, constituindo-se fator relevante na configuração do espaço urbano. Portanto, a legislação interfere “no processo de produção social do espaço urbano sendo também influenciada por ele”, já que explicita, através das normas urbanísticas que propõe os interesses presentes no processo de organização do espaço urbano. “O Estado tem que organizar a materialidade, em nome da estruturação, comandada pelas classes dominantes, pelo mercado” (SANTOS, 1997, *apud* FUCK JÚNIOR, 2002). Isso significa dizer que o Estado, via legislação, cria áreas mais atrativas que outras, refletindo determinados interesses, a saber, aquele do mercado imobiliário.

Segundo Epaminondas (2006), a ocupação do bairro Buritis é produto de sucessivas legislações de parcelamento, ocupação e uso do solo. Essas leis representam uma concepção de cidade idealizada e acabam por servir como difusoras de valores de grupos sociais diretamente envolvidos em suas formulações. No entanto, nem sempre é possível identificar a forma de ocupação somente seguindo as normas definidas pelos parâmetros da legislação, pois o processo de ocupação imobiliária de determinada área expressa o interesse do mercado na mesma. Assim, a legislação pode definir a atratividade de determinada área em função do mercado.

A seguir, será realizado um breve histórico da ocupação da região oeste de Belo Horizonte, com ênfase no bairro Buritis, alvo desse trabalho.

A EVOLUÇÃO DA OCUPAÇÃO EM BELO HORIZONTE E NO BAIRRO BURITIS

Conforme visto anteriormente, Belo Horizonte foi construída no final do século XIX seguindo o padrão europeu de modernidade da época. O planejamento inicial previa a sua expansão dentro dos limites da Avenida do Contorno, mas em pouco tempo esse limite foi ultrapassado e a cidade começou a crescer em todas as direções (CARDOSO, 2003). Esse crescimento se deu especialmente a partir da década de 1940, com a criação de importantes eixos viários, como a Av. Antônio Carlos, criada para ligar a Pampulha a área central da cidade e a Av. Amazonas, ligando Belo Horizonte à cidade industrial, servindo também como propulsora do desenvolvimento da região oeste, uma vez que ao longo de seu percurso desenvolveu-se uma expressiva ocupação ligando Belo Horizonte ao município de Contagem.

Na década de 1950 a cidade começa a apresentar seu maior crescimento, conseqüências de transformações no processo de urbanização e industrialização que ocorreram no Brasil (COTA, 2002). A expansão da cidade criou a necessidade de mudanças no sistema de transporte e trânsito, já que a circulação, principalmente na área central, começava a apresentar conflitos entre ônibus, bondes e carros.

Na década de 1970, conforme relata Cardoso (2003, p.09), “Belo Horizonte era o retrato do caos”: a cidade crescia de forma acelerada e irregular agravando os problemas de transporte e trânsito. Diante dessa situação, o poder público tomou medidas de reestruturação do tráfego que, na verdade, incentivaram ainda mais o uso do automóvel como o alargamento das vias, a construção de vias expressas, etc. Dentre as obras relevantes dessa década podemos citar a Via Expressa Leste-Oeste, o Elevado Castelo Branco, a extensão da Av. Afonso Pena até o Mangabeiras, a ampliação da Av. Cristiano Machado, a Av. Raja Gabaglia, dentre outras. Essa última se tornaria um dos principais acessos ao bairro Buritis.

A cidade continuava crescendo e nos anos de 1980 há a implantação de novos bairros, inclusive o bairro Buritis localizado na região oeste, do qual falaremos especificamente.

Segundo Ferreira (2004) a região oeste de Belo Horizonte apresenta dois modelos de ocupação, diferenciados pela tipologia e pelo padrão de construção: o primeiro é caracterizado por bairros mais antigos, onde pode ser observado um crescimento mais provável, seguindo uma seqüência lógica de ocupação de áreas vazias, tais como Salgado Filho, Havaí, Palmeiras; já a segundo o caracteriza-se por uma ação mais efetiva do setor imobiliário, numa tentativa de abrir novas frentes para um mercado de classe média – já saturado na região sul – a exemplo dos bairros Mansões, Estoril e Buritis.

O bairro Mansões, aprovado na década de 1980, foi o primeiro a ser implantado, possuindo um padrão residencial unifamiliar, que o torna alvo de futuras especulações imobiliárias por ainda possuir muitos lotes vazios. Posteriormente foi criado o bairro Estoril que recebeu um zoneamento dentro dos preceitos da Lei de Uso e Ocupação do Solo vigente, com parâmetros muito mais permissivos que o bairro das Mansões, já que este último permaneceu com perfil unifamiliar. Assim, apesar de pertencerem ao mesmo vetor de crescimento, os bairros surgem com diferenças em relação à legislação urbanística, “mas não a lei do capital”, pois as classes sociais ocupantes são muito parecidas (FERREIRA, 2004 p.07). Seguindo o mesmo padrão social dos bairros Mansões e Estoril ainda na década de 1980 é aprovado o bairro Buritis que, por sua vez, é caracterizado por um modelo de construção semelhante ao bairro Estoril.

No início da década de 1970, a área ocupada pelo bairro Buritis pertencia a uma fazenda que começou a ser desmembrada em 1973 através da venda de alguns lotes. Entretanto, como o acesso era muito precário, dava-se apenas pela R. Dom João VI, no extremo oeste do atual bairro, a região permaneceu predominantemente desocupada. A situação começaria a se alterar logo depois, com a implantação de importantes eixos viários que facilitariam a integração do local ao restante da cidade, especialmente

com a região centro-sul (PENIDO *et al*, 1996, *apud* EPAMINONDAS, 2006). Em novembro de 1979, inicia-se o processo de loteamento do bairro Buritis, que viria a ser concluído somente na segunda metade dos anos de 1980. A partir de então, principalmente após a Lei n° 4034/85 – a segunda lei de uso e ocupação do solo de Belo Horizonte – o bairro passa a ser ocupado principalmente por um padrão de construção multifamiliar com empreendimentos de até quatro pavimentos, (EPAMINONDAS, 2006). Isso porque a mesma lei definiu um modelo construtivo diferenciado para os imóveis construídos ao longo da Avenida Mário Werneck – a principal via do bairro – como será visto adiante neste trabalho. Essa via era a principal do bairro e sua ligação ao restante da cidade – especialmente com a zona sul – era feita através da Avenida Raja Gabaglia. Pela **Figura 1**, logo abaixo, observa-se que a ligação do bairro Buritis com a cidade se fazia por meio daquela avenida. Nota-se assim, uma estreita relação entre a abertura da Av. Raja Gabaglia e o processo de ocupação do bairro Buritis, ocorrido desde então.



Figura 1 – Propaganda utilizada por empreendedores dando ênfase ao acesso ao bairro pela Av. Raja Gabaglia, principal ligação com a zona sul da cidade. Fonte: EPAMINONDAS, 2006 – Anexos/Fig. 44.

A partir da década de 1990 observa-se um espraiamento das classes médias por áreas centrais e pericentrais de Belo Horizonte, sendo o bairro Buritis uma dessas áreas. Segundo Ferreira (2004, p. 8), o bairro passa por um extraordinário adensamento populacional nesse período, contrariando a crise do mercado imobiliário iniciada em 1984. A especulação imobiliária aumenta especialmente após a promulgação da Lei n° 7.166/96 – a terceira lei de uso e ocupação do solo municipal – que classificou o bairro como Zona de Adensamento Preferencial (ZAP), alterando o padrão de construção, deixando de existir o limite de quatro pavimentos por empreendimento. Essa mudança gerou um beneficiamento dos proprietários de terra e do mercado imobiliário, pois a aplicação destes novos parâmetros acelerou o processo de adensamento e verticalização do bairro (EPAMINONDAS, 2006, p.87), como será visto adiante nesse trabalho.

É importante salientar que o processo de crescimento e adensamento do bairro levou o poder público municipal a implantar novos acessos ao bairro, numa tentativa de minimizar problemas de trânsito já observados nos anos de 1990. O acesso pela Av. Barão Homem de Melo – uma das principais avenidas articuladoras de bairros na região oeste – foi incentivado através da extensão da Av. Mário Werneck e o acesso pelo Anel Rodoviário viabilizou não somente um novo acesso ao Buritis como também a expansão do bairro naquela direção (no sentido do bairro Palmeiras). Esse fato ilustra a relação existente entre a ocupação e a evolução do sistema viário no bairro Buritis.

De acordo com Epaminondas (2006), os efeitos de um adensamento inadequado às características da região já estavam se configurando, não só com relação ao trânsito e à articulação viária como também acarretou uma tipologia bastante distinta de seu entorno imediato, especialmente em relação aos Bairros Palmeiras e Estrela Dalva. Uma amostra disto é o fato dos moradores terem solicitado ao Conselho Municipal de Política Urbana, durante o processo de revisão da legislação ocorrido em 1999, mudanças nas normas urbanísticas locais para não agravar os sérios problemas referentes ao sistema viário e volume de tráfego. Como resposta foi criada a ADE Buritis (Área de Diretrizes Especiais Buritis) – pela Lei nº 8137/00 para diminuir a densidade populacional, reduzindo o número de unidades residenciais permitido por lote (FERREIRA, 2004 p.10).

Dessa forma, percebe-se uma íntima relação entre a infra-estrutura viária e a ocupação no bairro Buritis: se em um primeiro momento a abertura de um acesso à região centro-sul facilitou a ocupação do bairro – dentre outros fatores aqui mencionados – a ocupação rápida do mesmo vem provocando conseqüências no volume de tráfego, implicando em intervenções no sistema viário, como o alargamento de vias e até mesmo a construção de novos acessos como aqueles acima mencionados. Vale ainda ressaltar que a implantação dessas obras pode apresentar reflexos positivos somente de forma temporária, pois como já fora mencionado sempre que se abre uma via a ocupação da mesma é praticamente certa, dependendo do interesse envolvido na área. Desta forma, a implantação de uma infra-estrutura como esta, desvinculada de outras ações de planejamento – a exemplo da flexibilização de atividades, evitando deslocamentos; de parâmetros de ocupação que inibam o adensamento, dentre outros – pode agravar ainda mais a situação, pois pode acarretar um aumento ainda maior da população do bairro e conseqüentemente de veículos.

Sendo assim, percebe-se a necessidade de mudanças nos parâmetros de ocupação do bairro, podendo ser a redução do coeficiente de construção uma provável solução, como discutiremos adiante.

A INFLUÊNCIA DA LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA NA OCUPAÇÃO RÁPIDA DO BAIRRO BURITIS

A área na qual se encontra o bairro Buritis apresentou um rápido processo de formação a partir da década de 1980, impulsionado pelas sucessivas mudanças correspondentes às leis de uso e ocupação do solo. Segundo Gomes (2004), até o período de vigência da Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) nº 2.662/1976 – a primeira de Belo Horizonte – a região era desprovida de construções e de sistema viário, sendo considerada uma Zona de Expansão Urbana (ZEU). A partir desse período iniciou-se o parcelamento da área atualmente ocupada pelo bairro Buritis sob o incentivo da construção da Av. Raja Gabaglia – que viria a ser concluída em 1976 – que, ao reforçar a ligação entre as regiões oeste e centro-sul, acabou imprimindo um novo ritmo à dinâmica espacial da região. Esse eixo oeste-sul acabou sendo valorizado a partir da abertura daquela via, valorização que exemplifica claramente o potencial da ação do poder público em interferir na geração de renda diferencial da terra (SINGER, 1979 *apud* EPAMINONDAS, 2006).

Com a implantação da primeira Lei de Uso e Ocupação do Solo, a Lei nº 2662/1976, houve um aumento significativo no valor da terra na região metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), estando o bairro Buritis incluído nesse cenário². Devido ao aumento do preço da terra, em novembro de 1976, inicia-se junto à prefeitura de Belo Horizonte a abertura do loteamento oficial da primeira etapa do bairro Buritis (EPAMINONDAS, 2006). Alguns dos fatores que impulsionaram esse parcelamento seria a dificuldade de controlar uma área rural muito próxima da mancha urbana, onde problemas de invasão relacionados tanto à ocupação clandestina quanto aos atos de vandalismo poderiam ocorrer constantemente, especialmente a partir do momento em que a região passou a se beneficiar da implantação de importantes eixos viários, anteriormente mencionados.

² Segundo Epaminondas (2006) o preço médio do metro quadrado de terreno no bairro Buritis em 1972 variava de 26 a 50 cruzeiros, passando, em 1976, para 101 a 250 cruzeiros, o que expressa a valorização imobiliária da área ainda nos anos de 1970.

De acordo com a lei vigente naquele momento, o bairro Buritis acompanhando a classificação da mancha urbana localizada na região centro-sul foi definido como ZEU3, zoneamento este que previa lotes com áreas maiores, diferentemente dos demais bairros da região oeste³. Esse modelo de loteamento (ZEU3) era voltado às faixas de renda mais elevadas, pois os compradores seriam capazes de arcar com custos mais elevados tanto na compra do terreno como na execução das obras e posterior manutenção (EPAMINONDAS, 2006).

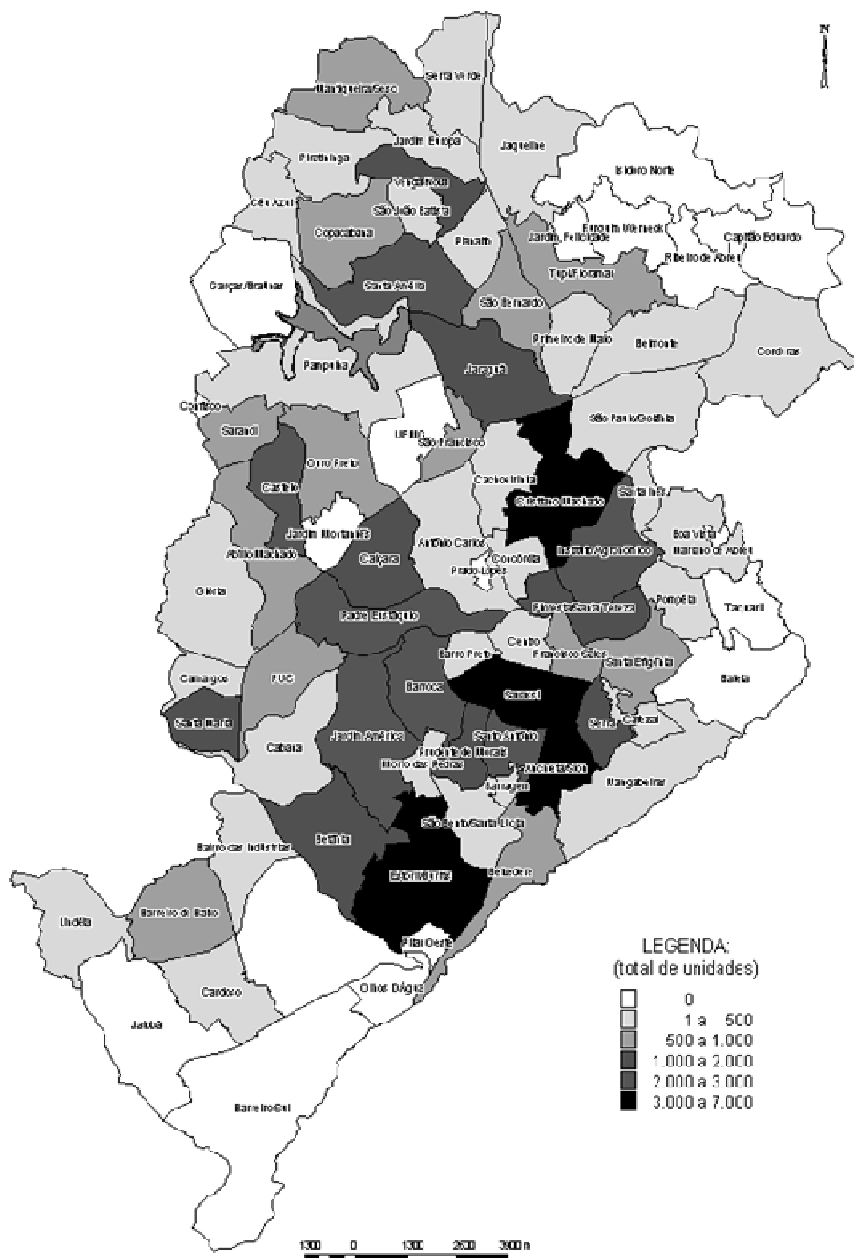


FIGURA 2 - Belo Horizonte: Apartamentos construídos por UP no período de 1992 a 2000. Fonte: COTA, D. A. e MOL, N. A. (2008, p.239 –FIG. 2).

³ O parcelamento da área compreendida pela ZEU-3 caracterizava-se por promover lotes com áreas mínimas de 360 m² a 525m², contribuindo para uma ocupação mais elitizada.

Em seguida, a implantação da Lei de Uso e Ocupação do Solo (LOUS), nº 4034/1985, classificou a área central do bairro Buritis como Zona Residencial 4 (ZR4), caracterizando-a como área de ocupação multifamiliar, sendo que a área comercial era definida como Zona Comercial (ZC) que se estendia ao longo das principais vias. Esta situação permitiu uma maior presença do mercado imobiliário na região, considerando também nesse período o retorno do financiamento da Caixa Econômica Federal (EPAMINONDAS, 2006, p.85).

Vale lembrar que a classificação do bairro como ZR4 definiu um Coeficiente de Aproveitamento⁴ (CA) de 1,2 e limitou os empreendimentos a, no máximo, quatro pavimentos. Esse fato gerou uma tipologia diferenciada das construções da região centro-sul, tornando o bairro atraente para os segmentos de renda média da população que não conseguiam pagar pelos imóveis que eram produzidos na zona sul da cidade (EPAMINONDAS, 2006). Essa situação gerava aumento da demanda por imóveis na região o que provocou um significativo adensamento.

Posteriormente, como cita Epaminondas (2006), a implantação da Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo (LPOUS), nº. 7166/96, potencializou o interesse do mercado imobiliário no bairro, pois o classificou como Zona de Adensamento Preferencial (ZAP). Essa classificação se deu não somente pela disponibilidade de lotes vazios e infra-estrutura implantada, mas também pelos conflitos presentes na discussão da nova LPOUS. A classificação do bairro em ZAP alterou o seu padrão de ocupação, deixando de existir o limite de quatro pavimentos e alterando o coeficiente de aproveitamento máximo de 1,2 para 1,7, o que incentivou o processo de adensamento e verticalização do bairro. A **Figura 2**, a seguir, indica uma concentração da produção de apartamentos no bairro Buritis no período 1992 a 2000, ilustrando o que pode significar um processo de adensamento bairro.

Vale destacar ainda que o bairro Buritis chegou a representar a maior área de construção aprovada no período de 1993 a 1996 – período de vigência da Lei nº 4034/85 – fazendo com que o bairro acolhesse a maior área de construção com baixa e habite-se certificada pela Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), correspondendo a 6,37% de toda a área certificada no município (EPAMINONDAS, 2008. p.254). Já no período entre 1997 e 2000 – período de vigência da Lei nº 7166/96 – foram aprovados projetos para a área que representam, em seu total, 7% da área total construída licenciada em Belo Horizonte, e que implicam em um aumento de 47% no número de unidades residenciais licenciadas no bairro a partir de 1996 (EPAMINONDAS, 2008. p.256). Ao que parece, a aplicação da Lei nº 7.166/96 contribuiu para reforçar o adensamento do bairro. A seguir, a **Figura 3**, ilustra o processo rápido de adensamento do bairro.

Diante do acirramento do processo de adensamento, a Associação dos moradores do bairro Buritis (ABB) solicitou junto à prefeitura a modificação do zoneamento do bairro. Diante de tal requerimento a prefeitura, através do seu órgão competente, reconheceu o problema e criou a Área de Diretrizes Especiais (ADE) do Buritis, através da Lei nº. 8137/00, sobrepondo ao zoneamento da LPOUS de 1996 (ZAP), regras mais restritivas que este último. Essa mudança busca amenizar o ritmo desenfreado de crescimento no local.

Como explicita Epaminondas (2006), a Lei 8137/00 impactou de forma imediata os projetos de edificações do bairro interrompendo uma série de empreendimentos destinados a setores de média renda, contribuindo para o retorno de um perfil sócio-econômico mais elitizado. Isso porque, desde a revisão da lei em 2000, verifica-se uma diminuição do número de empreendimentos aprovados: a lei nº 8.137/00 aumentou a quota de terreno por unidade habitacional⁵ de 25m²/un.hab para 60m²/un.hab, significando a redução do número de unidades por empreendimento e conseqüentemente atraindo um menor número de famílias. Embora o CA continue sendo de 1,7, o modelo de construção dos apartamentos foi modificado pela alteração da quota: a quantidade de metros quadrados permitido por lote se mantém, porém devem ser distribuídos em uma quantidade menor de apartamentos. A

⁴ Coeficiente de aproveitamento (CA) é o índice pelo qual se multiplica a área do lote para o cálculo do potencial construtivo de um terreno edificável.

⁵ A quota de terreno por unidade habitacional determina o número de unidades habitacionais permitido em um lote e, conseqüentemente, o nível de adensamento populacional (Área do lote/quota de terreno = nº de unidades).

consequência será na tipologia habitacional: os apartamentos tornam-se maiores e destinados a um menor número de famílias. A tipologia de 4 (quatro) quartos passa a ser o modelo preferencial dos empreendedores (COTA, 2002) a partir da mudança promovida pela lei n°. 8.137/00 no bairro Buritis.

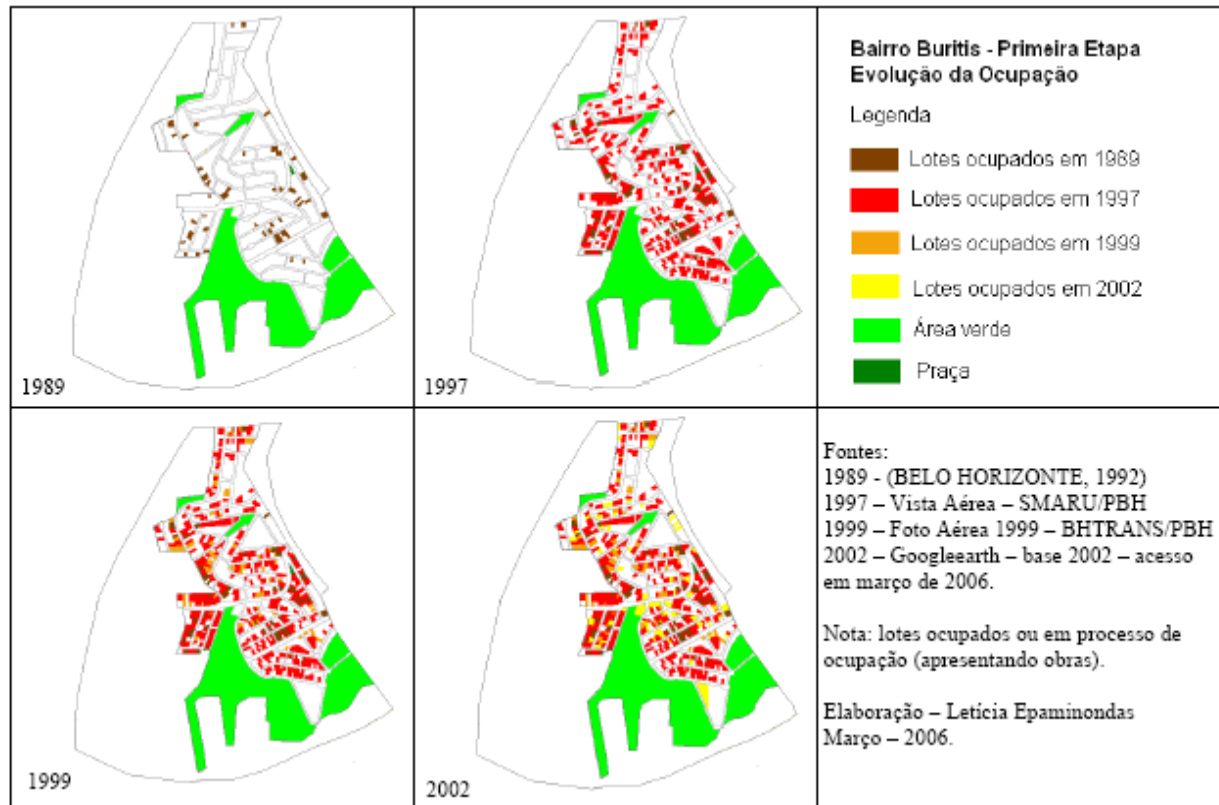


Figura 3 – Evolução da ocupação do bairro Buritis (1989, 1997, 1999, 2002). Fonte: EPAMINONDAS, 2006 – Anexos/Fig. 24.

Vale destacar que o fato de a lei passar a permitir um número menor de habitações por projeto não significa que o número de vagas de garagem foi reduzido. A legislação vigente não computa a área ocupada pelas vagas de garagem no cálculo do potencial construtivo o que permite que os empreendedores construam habitações com 3 ou 4 vagas de garagem, atendendo a uma demanda de mercado. Ou seja, a redução do número de apartamentos viabilizada pela legislação urbanística não significou a redução do número de veículos nos empreendimentos, contribuindo inclusive para reforçar a quantidade de carros particulares circulando nas vias do bairro.

Desde 1996, além das mudanças nos parâmetros de ocupação outra foi a mudança promovida pela legislação urbanística quanto à distribuição de atividades na área. A referida lei flexibilizou a localização de atividades na cidade, o que, no caso do bairro Buritis, contribuiu para atrair atividades de comércio e serviços, a exemplo de shopping, escolas, bancos, etc. A precária articulação com a zona sul fez surgir uma auto-suficiência de serviços e comércio no bairro, fato este que potencializou o interesse dos futuros moradores (EPAMINONDAS, 2008). Essa atratividade do bairro – seja promovida tanto pelos parâmetros de ocupação quanto pela localização de atividades – somado ao predomínio do transporte individual sobre o coletivo contribuiu para a sobrecarga das principais vias do bairro, provocando problemas de trânsito.

Embora as últimas mudanças na legislação urbanística tenham contribuído para o crescimento racional do bairro, visando melhor qualidade de vida, ainda pode-se perceber um crescimento considerável da região que além de possuir uma grande área de expansão conta ainda com diversos empreendimentos atrativos como universidades e um comércio bem diversificado, resultado da flexibilização de usos anteriormente referida. Tais empreendimentos contribuem para o aumento do fluxo de veículos no

bairro. Através de dados colhidos junto à BHTRANS – Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte – pode-se constatar um aumento do fluxo de carros nas Avenidas Professor Mário Werneck e Engenheiro Carlos Goulart – um dos principais cruzamentos do bairro Buritis – de 2004 para 2008, em um mesmo horário, conforme demonstra o gráfico abaixo⁶ (Gráfico 1):

Assim, pelo exposto até o momento, neste trabalho, é possível verificar uma íntima relação entre as legislações urbanísticas e o processo de ocupação do bairro Buritis. Da mesma forma, a evolução da infra-estrutura viária do Buritis está diretamente ligada à forma como se deu a ocupação do bairro, pois na medida em que os loteamentos eram aprovados, vias eram abertas para promover a circulação tanto dentro do bairro como também para ligá-lo a outras regiões da cidade, ampliando as formas de acesso ao mesmo. A fácil acessibilidade, por outro lado, também contribuiu para a atratividade do bairro, tornando-o alvo da ação de empreendedores imobiliários. No entanto, os parâmetros permissivos do zoneamento em termos de uso e ocupação do solo, juntamente com o predomínio do transporte individual sobre o coletivo – possibilitado pelo poder aquisitivo dos segmentos de média renda dos moradores do bairro – vêm promovendo uma sobrecarga no sistema viário, exigindo ações públicas para minimizar o problema.

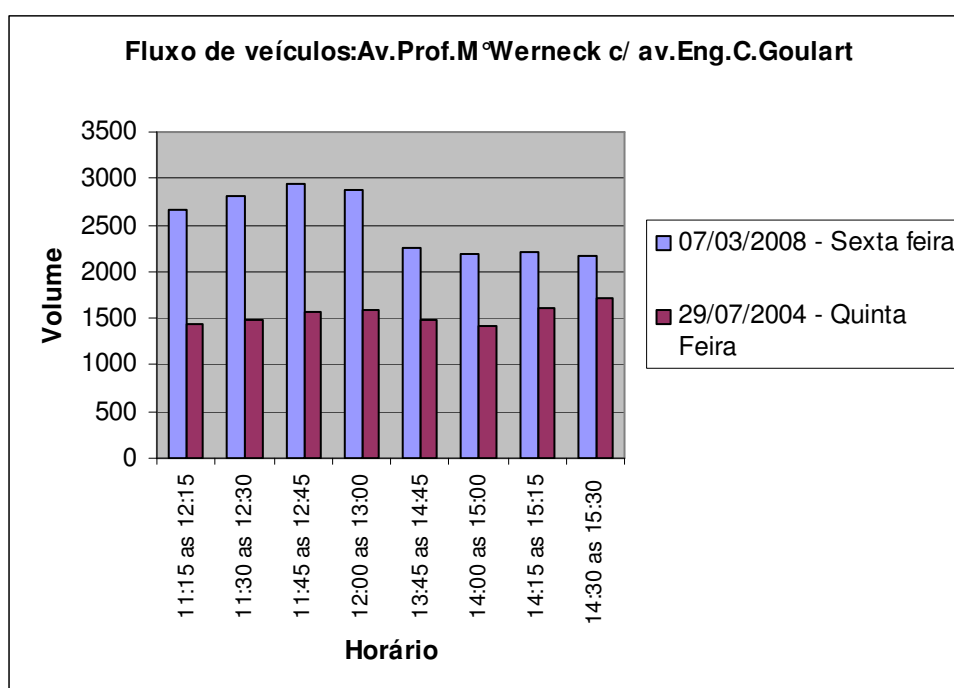


Gráfico 1: Comparativo do fluxo de veículos em 2004 e 2008 no cruzamento das Avenidas Prof. Mário Werneck e Eng. C. Goulart. Elaboração: Daniel Teixeira dos Santos e Marcos Vinícius M. Ferreira. Novembro, 2008.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo buscou analisar as causas e os impactos provenientes da relação entre a evolução da ocupação do bairro Buritis e o seu sistema viário, a partir da atuação dos diferentes agentes envolvidos no processo, com destaque para o papel do Estado, especialmente como regulador do uso e da ocupação do espaço urbano, por meio das sucessivas legislações urbanísticas presentes na expansão da ocupação do referido bairro.

⁶ Embora os dados da BHTRANS sejam passíveis de comparação, deve-se destacar que, para o ano de 2004, os dados representam um período de férias, o que pode contribuir para distorcer a comparação, levando-nos a crer que, no ano de 2008 o fluxo de veículos praticamente dobrou. Talvez a diferença entre os dois anos não seja tão alarmante, mas é essa a conclusão que podemos retirar diante dos dados obtidos.

Pode-se dizer que a estruturação urbana da área em estudo está diretamente vinculada à organização espacial direcionada pelo Estado, que atuou de forma expressiva na implementação de infra-estrutura a partir da abertura de vias (sistema viário) e da conseqüente pavimentação, ligações de água e esgoto, iluminação, e também como agente regulador do uso e da ocupação do solo, via legislação. Vale ressaltar que o Estado através de suas legislações urbanísticas foi de extrema importância para a atual configuração do bairro Buritis. A definição do bairro como (ZEU3) deixava claro que se pretendia ou especular com a área ou ocupá-la com uma tipologia diferenciada do restante da região, destinando essa área às classes de maior renda. Essa fragmentação na produção do espaço pela ação do Estado é também articulada pela lógica do capital que reproduz, em cada pedaço, o jogo de forças necessárias ao maior lucro na exploração da terra urbana (CORRÊA *apud* FERREIRA, 2004). A interferência do Estado, no bairro Buritis, por meio da legislação e das demais intervenções públicas referidas neste trabalho exemplifica essa posição (FERREIRA, 2004).

Segundo Epaminondas (2006) o bairro Buritis foi produto de sucessivas Legislações de Uso e Ocupação do Solo, consolidando-se como previsto, em um eixo de expansão da zona sul para atender a um determinado segmento de renda da população. A alta permissividade das legislações que nortearam o crescimento do bairro proporcionou um adensamento rápido configurado por um padrão de empreendimentos verticalizados destinados à classe média, que fez com que o bairro desenvolvesse um comércio qualificado para atender aos novos moradores, tornando-o ainda mais atrativo. No entanto, esse adensamento vem causando problemas no sistema viário do bairro, pois o alto poder aquisitivo dos moradores faz com que o transporte individual predomine em relação ao coletivo, criando conseqüentemente a necessidade de intervenções no sistema viário do bairro. Recentemente, várias são as ações do poder público municipal no bairro, compreendendo intervenções viárias que buscam minimizar os constantes congestionamentos e também outras para promover a ligação deste bairro com outros da região oeste – criando novas formas de ligação do bairro com o restante da cidade. Tais intervenções vêm sendo propostas por meio do Programa VIURBS (Programa de Vias Prioritárias do Município de Belo Horizonte⁷), sendo que, para o bairro aqui analisado, estão previstas quatro intervenções⁸.

Além disso, torna-se necessária uma revisão periódica das legislações urbanísticas no sentido de acompanhar a dinâmica de crescimento do bairro Buritis a fim de controlar a forma de uso e ocupação do solo, visando a um equilíbrio sócio-espacial e à conseqüente melhoria da qualidade de vida, não apenas dos moradores, mas também dos diversos sujeitos que utilizam a infra-estrutura do bairro para as mais diversas atividades.

REFERÊNCIAS

- BHTRANS. **Pesquisa de contagem classificada de veículos**: 2004. Belo Horizonte.
- BHTRANS. **Pesquisa de contagem classificada de veículos**: 2008. Belo Horizonte.
- CARDOSO, Leandro. **Belo Horizonte: gênese e desenvolvimento. “Transporte alternativo, riscos e possibilidades: reflexões sobre o caso de Belo Horizonte”**. Belo horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais. (Dissertação de Mestrado em Geografia). 2003.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática: 1989.
- COTA, Daniela Abritta e MOL, Natália Aguiar. Produção imobiliária e regulação urbana em Belo Horizonte (1997-2002). In: COSTA, Geraldo Magela e MENDONÇA, Jupira Gomes de. (orgs). **Planejamento urbano no Brasil: trajetória, avanços e perspectivas**. Belo Horizonte: C/Arte, 2008. p.228-247.

⁷ O programa VIURBS foi lançado pela PBH em abril de 2008 e tem como propósito a avaliação da malha viária existente e futura, considerando as intervenções propostas no Plano Diretor de Belo Horizonte. No geral, as intervenções e conexões propostas pelo programa objetivam criar alternativas de descompressão do sistema concêntrico de Belo Horizonte, permitindo “aliviar” áreas urbanas que hoje estão sufocadas pelo excesso de tráfego ou inapetentes pela sua ausência.

⁸ As quatro intervenções previstas para o bairro são: implantação da Av. Henrique Badaró Portugal (Via 728); implantação das Vias 709 e 681 (córrego do Cercadinho) e implantação da interseção das vias 680, 681 e 665. Além dessas está prevista a implantação de túnel sob a Raja Gabaglia (Via 665). Para detalhes, ver mapa disponível no site: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/pls/portal/!PORTAL.wwwpob_page.show?_docname=622210.PDF>

- COTA, Daniela Abritta. **Legislação urbana e capital imobiliário na produção de moradias em Belo Horizonte: um estudo de caso.** Belo Horizonte: UFMG/IGC (Dissertação de mestrado). 2002.123 p.
- EPAMINONDAS, Letícia Maria Resende. **A legislação urbanística e a produção do espaço [manuscrito]: estudo do Bairro Buritis em Belo Horizonte.** Belo Horizonte: UFMG/IGC (Dissertação de mestrado). 2006.
- FERREIRA, Tânia Maria de Araújo. **As cidades e as bacias hidrográficas: uma discussão a partir de um estudo de caso.** In: Anais do ANPPAS. Indaiatuba- SP: 2004. pag.1-17.
- FUCK JÚNIOR, Sérgio César de França. **Expansão urbana e segregação espacial no Sudeste do município de Fortaleza.** (Dissertação de mestrado). UECE/geografia. Capítulo 2. Disponível em: < HTTP:// BR.geocities.com/sérgiofk/2-capítulo 2. pdf.>. 2002. Acesso em 03 de junho 2008.
- FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO – FJP. **Omnibus: uma história dos transportes coletivos em Belo Horizonte.** Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996.
- GOMES, Lawrence A. M. **O Desenvolvimento do Comércio em uma Região em Expansão: O caso do Bairro Buritis em Belo Horizonte.** Belo Horizonte: IGC/UFMG, 2004. 96p. (Monografia).
- MATOS, Ralfo. Natas sobre a formação das cidades industriais. **Caderno de Geografia – PUCMINAS.** Vol. 2. N°18 – 1/ semestre 2002
- VASCONCELOS, Eduardo. **A Cidade e o Transporte.** EUA, Cornell University. s/d
- VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Lincoln Institute/Fapesp/Studio Nobel, 1998.

