

Conflitos e privilégios no espaço viário.

Daniela Ponce de Leon Schiaffino¹; Renato Guimarães Ribeiro¹.

¹ CEFET-MG Avenida Amazonas, 5253 - Nova Suíça, Belo Horizonte - MG CEP 30.480-000. Tel.: (31) 3319-7107.

SÍNTESE

O artigo analisa os conflitos e as disputas pelo espaço viário entre os diferentes modos de transporte. A análise é realizada a partir da crise atual da mobilidade urbana em Belo Horizonte, caracterizada, pela disputa ao direito de utilizar o espaço viário entre os diferentes modos de transporte.

Palavras-chave: mobilidade sustentável; transporte não-motorizado; segurança viária.

1. INTRODUÇÃO

O artigo analisa os conflitos e as disputas pelo espaço viário entre os diferentes modos de transporte com foco na cidade de Belo Horizonte. A análise é realizada a partir da crise atual da mobilidade urbana na cidade, caracterizada, neste aspecto, pela disputa ao direito de utilizar o espaço viário com segurança pela bicicleta e pelo pedestre; pela implantação de faixas exclusivas para o transporte coletivo; e pela resistência do automóvel em manter os seus privilégios viários.

Cidades como Nova York, Bogotá, e Barcelona também buscam soluções para tais conflitos, retirando a prioridade do automóvel no sistema viário urbano e dando melhores condições para circulação do transporte coletivo e do não-motorizado. As soluções dadas por estas cidades vão muito além da execução de um projeto voltado ao transporte, são estudos sobre toda a mobilidade urbana da cidade, ou seja, um projeto único para rever toda a cidade.

Barcelona, na década de 2000, com o Pacto pela Mobilidade Urbana aumentou a segurança viária, com a implantação de áreas exclusivas para bicicletas e pedestres e prioridade ao transporte coletivo. O Transmilênio de Bogotá inclui políticas de desestímulo do uso do automóvel, ampliação de áreas para pedestre e criação de parques e ciclovias, em espaços antes ocupados por automóveis. O High Line de Nova York que converteu uma linha abandonada de trem em um espaço público de convivência com uso exclusivo aos pedestres e ciclistas.

Estas políticas trouxeram enormes críticas e resistências dos usuários do transporte individual motorizado, enfatizando o presente conflito entre os sistemas de transporte, e a realidade da prioridade existente hoje no sistema viário.

Aproveitando-se destas experiências o artigo analisa as políticas que podem auxiliar Belo Horizonte na redução dos conflitos e no aumento da eficácia na implantação destas medidas, além de contextualizar a situação da cidade a partir de uma análise histórica das intervenções realizadas em busca da recuperação da importância da região para a história, a memória da cidade, a valorização simbólica bem como a recuperação física e da identidade da cidade, entendendo que estas estão diretamente relacionadas aos conflitos e privilégios no espaço viário existentes hoje.

2. BELO HORIZONTE

Belo Horizonte, capital de Minas Gerais, foi a primeira cidade planejada do país no final do século XIX, e inaugurada oficialmente em 1887 de acordo com o jornal GGN, e Jayme e Trevisan (2012) complementam dizendo ter sido planejada para simbolizar a ideologia positivista e a modernidade, com uma arquitetura representada e caracterizada por suas ruas

e avenidas largas e retas. De acordo com a prefeitura de Belo Horizonte, o planejamento da cidade foi inspirado em Paris de Haussman e Washington de L'Énfant, tendo como foco principal a higiene e a circulação humana.

A maioria das transformações que as grandes cidades brasileiras sofreram foram no final do século XIX e ao longo do XX. Para Belo Horizonte não foi diferente começando pelas mudanças no seu núcleo central, circundado pela Avenida do Contorno e modificado ao longo do século XX (Jayme e Trevisan, 2012).

De acordo com Cedro (2012):

“A área inscrita no perímetro delimitado pela Avenida do Contorno recebeu prioridade na sustentação do discurso de modernidade e contava com investimentos que contribuíram para que a cidade aspirasse ao requinte e à sofisticação. Nesse sentido, afirma-se que a primeira centralidade urbana da capital mineira tornou-se atração para o consumo.”

A produção e a transformação do espaço urbano em Belo Horizonte, em termos históricos se divide em cinco momentos: a implantação do projeto de Aarão Reis; a consolidação do plano e a formação das paisagens; a busca pela modernização e as primeiras legislações de gestão dos espaços; a conurbação do centro e as consequentes expansões e/ou extensões; a perda da identidade e os incontroláveis processos de demolição e renovação do centro tradicional (Lemos 2010).

Tendo em vista esta atração ao consumo, símbolo da modernidade e do progresso na época, pode-se dizer que a crise da mobilidade urbana em Belo Horizonte iniciou-se na década de 60, onde de acordo com Jayme e Trevisan (2012), as intervenções físicas foram voltadas nitidamente aos interesses do capital e do automóvel, privilegiando este meio de transporte e deixando a mercê os pedestres e os meios de transporte não motorizado, e ainda ressalta:

“As ruas do centro, que até então abrigavam uma sociabilidade marcada pelo andar à toa, a pé, foram tomadas pelos carros, se tornando cada vez mais lugares de passagem. A cidade perdeu muito de seu patrimônio edificado e redefiniu áreas e funções descaracterizando, muitas vezes, edifícios e áreas públicas. No caso do centro, já em 1970, predominava a homogeneização da paisagem urbana e o aparecimento de novas centralidades fez com que a região fosse abandonada pelos estratos médios e altos, se tornando cada vez mais um local de trânsito intenso de veículos e pedestres.”

Ainda nos anos 60 o centro da cidade foi perdendo gradativamente o caráter de espaço de convívio e transformando-se cada vez mais em local de passagem. Seus espaços convertem-se em local de trânsito intenso, de veículos e pedestres e as tentativas de organização e melhoria do sistema viário se orientam grande parte das políticas públicas voltadas para o centro, regidas nesse período pela lógica da circulação e pela preocupação com a fluidez dos transportes (Nascimento, 2013 apud Moreira, 2008), demonstrando o privilégio que o automóvel tinha, e que ainda tem, sobre o pedestre no espaço viário.

E foi dentro deste contexto que em Belo Horizonte foi regulamentado o Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural, com o objetivo de organizar a proteção do patrimônio cultural da cidade, e iniciou-se por meio da prefeitura ideias e projetos urbanos voltados para a recuperação da área central.

A princípio os projetos tinham como objetivo recuperar a importância da região para a história, a memória da cidade, a valorização simbólica bem como a recuperação física e da identidade da cidade, mas entende-se estas intervenções como o começo de uma quebra de paradigmas, buscando pensar não só no meio de transporte motorizado individual, mas também na circulação de pedestres e no transporte público coletivo, ou seja, o começo de uma inversão de prioridades.

O primeiro projeto em Belo Horizonte, mais especificamente no Hipercentro que, de certa forma, abrangia as questões do transporte público coletivo e do sistema viário da cidade foi o *Projeto da Área Central (PACE)*, desenvolvido a partir de 1975, implantado em 1980 e considerado o projeto mais ambicioso para o Hipercentro de Belo Horizonte (Vilela, 2006).

De acordo com Vilela (2006) o projeto pautava duas funções básicas das intervenções:

"...promover a consolidação das diretrizes estabelecidas pela Lei de Uso e Ocupação do Solo 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."

As duas funções estavam ligadas à reestruturação do sistema viário do Hipercentro, uma com ações combinadas ao nível de hierarquização do sistema viário e um plano de circulação, e outra com implantação da estrutura de laços de recobrimento, pista e faixas exclusivas, modificação da operação das linhas de transporte público coletivo e regulamentação do estacionamento (Vilela, 2006).

Nesta época já estava em vigor a Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS), desde 1976, a Companhia de Transportes da Região Metropolitana de Belo Horizonte (METROBEL) atuando desde 1981, e a implantação do PACE iniciada em 1980, ambos com propósitos articulados entre si, visando a adequação do Hipercentro às funções de um típico centro metropolitano. O PACE não tinha como foco principal os pedestres ou o transporte não motorizado, porém é importante ressaltar que as ações do mesmo se refletiram positivamente nestes atores, mas os efeitos esperados das intervenções de cada entidade não se manifestaram de forma efetiva (Vilela, 2006).

Sobre o PACE Vilela (2006) ainda conclui:

"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."

Em 1990 houve o concurso nacional BH-Centro, promovido pela prefeitura de Belo Horizonte que visava à seleção de ideias para revitalização de algumas áreas de maior valor simbólico no centro. Na década seguinte, dois programas municipais mereceram destaque: *Projeto 4 Estações*, de 2000 e o *Programa Centro Vivo*, de 2004. (Jayme e Trevisan, 2012).

O *Projeto 4 Estações* foi o resultado de um concurso tornado público em 2000 chamado Concurso Ruas da Cidade. De acordo com Jayme e Trevisan (2012) o projeto está vinculado a intervenções de melhoria de circulação e do transporte coletivo, mas de acordo com Vilela (2006) estas seriam apenas uma das sete intervenções propostas pelo projeto voltada para o pedestre e para o transporte público coletivo.

Já o *Programa Centro Vivo* consiste em um conjunto de obras e projetos sociais que têm como objetivo a recuperação da área central da cidade abrangendo desde a recuperação econômica, a inclusão social, a mobilidade urbana e a segurança na região, até sua chamada requalificação urbanística e simbólica (Nascimento, 2013).

Ainda assim o projeto não dá total preferência para os pedestres e/ou ciclistas na cidade. De acordo com a Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), uma das intervenções físicas têm como objetivo melhorar as condições de circulação não só dos pedestres mas também do transporte individual motorizado. As intervenções físicas que atingiram diretamente o pedestre, de acordo com a PBH, foram: troca do mobiliário urbano (lixeiras, gradis, e bancas); novos sistemas de iluminação; recuperação das calçadas e jardins e alargamento das calçadas.

Também é importante destacar o *Programa Caminhos da Cidade* iniciado em maio de 2002, originário da própria Prefeitura de Belo Horizonte, através da Secretaria de Coordenação da Política Urbana (SMURBE) e da Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte (BHTRANS), e ganhador do *Concurso Internacional Ciudades Activas - Ciudades Saludables* na Colômbia em 2005. Este projeto foi um marco na questão do direito à cidade aos pedestres e transportes não motorizados, sendo o primeiro a pensar no privilégio para estes atores, privilegiando-os.

De acordo com o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana (2006):

“O principal objetivo do PROGRAMA CAMINHOS DA CIDADE é o reordenamento dos espaços, facilitando o deslocamento não motorizado, contribuindo para recuperar a qualidade ambiental e favorecendo o reconhecimento do espaço público como bem comum. Através da implantação de trajetos agradáveis, onde o direito de ir e vir, mais que um direito político, signifique a possibilidade de todos, inclusive os mais frágeis (crianças, pessoas com deficiência e idosos) se deslocarem sem constrangimentos.”

No contexto atual ressaltamos o *Programa Pedala BH*, incluído no Planejamento Estratégico da BHTRANS em 2005 e que hoje faz parte do Plano de Mobilidade da capital. Diferente dos outros programas citados, este vem com uma proposta mais objetiva e focada em promover o uso das bicicletas na capital, reconhecendo a importância e os benefícios do uso da bicicleta como meio de transporte, além de difundir o conceito de mobilidade sustentável, estimulando os meios não motorizados de transporte e inserindo-os no desenho urbano, dando total preferência à este meio de transporte (BHTRANS, 2015).

É importante ressaltar que o *Programa Pedala BH* busca trabalhar com uma gestão mais participativa possível, um exemplo disto é o GT Pedala BH, criado em 2012, que é um grupo de trabalho aberto de caráter consultivo e sem líderes, e um espaço de diálogo entre a população e o poder público (BHTRANS), onde qualquer pessoa pode participar.

A prefeitura de Belo Horizonte buscando pensar mais na mobilidade da cidade realizou o PlanMob-BH - Plano de Mobilidade de Belo Horizonte - como um instrumento orientador das ações em transporte coletivo, individual e não motorizado, com o intuito de atender às necessidades atuais e futuras de mobilidade da população de Belo Horizonte. No quesito participação popular, Belo Horizonte possui dois meios para que isto aconteça dentro do Plano de Mobilidade, são eles o ObsMob - Observatório de Mobilidade - e o COMURB – Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, ambos implantados recentemente, no ano de 2013.

O ObsMob tem como objetivos realizar monitoramento da implementação do PlanMob-BH e garantir a obtenção de resultados na implantação das políticas e projetos de mobilidade, que são: gerenciamento da mobilidade, melhoria de qualidade do transporte coletivo e integração das redes.

Dentro do ObsMob há três linhas de atuação: os indicadores, os observadores e o fomento à sustentabilidade, onde a participação popular acontece somente na segunda linha de atuação, porém esta participação está limitada a pessoas e instituições que acompanham os resultados e contribuem para as análises, estudos e ações, além de se comprometerem com os princípios, diretrizes, objetivos e metas da Política Municipal de Mobilidade Urbana, onde cada instituição pode indicar somente dois representantes para participar do grupo de observadores.

O segundo canal de comunicação é o COMURB, que tem como objetivo garantir a interlocução permanente entre a administração pública e os diversos setores da sociedade, promovendo debates relacionados à melhoria da mobilidade urbana, que diferente do ObsMob, vai opinar sobre a elaboração da Política Municipal de Mobilidade e do PlanMob-BH, além de apresentar propostas de aprimoramento do planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços públicos de transporte do município. Na participação da sociedade

civil dentro do COMURB não há pré requisitos como no ObsMob, facilitando o acesso às informações e aproximando o cidadão à tomada de decisões.

Além das experiências em Belo Horizonte, este artigo expõe exemplos nos EUA, América Latina e Europa, de entidades e prefeituras que optaram por deixar o pedestre, bem como o transporte não motorizado como prioridades no planejamento, seja um planejamento urbano municipal, seja um projeto pontual ou específico.

3. ESTUDOS DE CASO

3.1. Pacto pela Mobilidade Urbana em Barcelona

Em 1998 a Prefeitura de Barcelona criou um modelo de mobilidade fundamentado em um acordo comum, tendo como principais atores a administração local e uma ampla gama de associações e entidades da cidade. Segundo a prefeitura de Barcelona, todos esses atores se reuniram com o intuito de listar e pontuar as principais medidas que garantem uma harmonia entre os tipos de usos dentro do espaço urbano, e foi neste contexto, após este diálogo que se definiu as políticas de mobilidade da cidade.

O Pacto hoje é uma ferramenta ativa que reúne a participação da mobilidade e da segurança viária e evoluiu de acordo com os novos desafios gerados para Barcelona, para se chegar a esses dois pontos principais foram listados uma série de objetivos, ainda vigentes dentro do Pacto, são eles: a importância de melhorar o transporte público coletivo, o aumento do espaço dedicado aos pedestres, a qualidade dos estacionamentos, melhoria da segurança viária, o respeito às sinalizações de trânsito e com todos os meios de transporte, a redução da poluição sonora e ambiental gerada pelo trânsito, o fomento do uso da bicicleta e a gestão da distribuição urbana de mercadorias (BCN, 2015).

É importante ressaltar, a incisiva importância dada aos pedestres e ciclistas pelo Pacto, em todos os objetivos citados, direta ou indiretamente, visando não só a acessibilidade à cidade e aos recursos dados por ela como também sua priorização no sistema viário.

Segundo a prefeitura de Barcelona a dinâmica das reuniões do Pacto consiste na participação das associações e entidades que o compõem, divididos em grupos de temas relacionados com a mobilidade do transporte individual não motorizado, pedestres e ciclistas, do transporte público coletivo, do transporte individual motorizado, motos e automóveis, da logística urbana, da mobilidade turística ou até mesmo grupos para tratar de temas comuns como a segurança viária.

Além dos grupos criados como resposta às novas necessidades da mobilidade do século XXI, se criam comissões de trabalho temporais para consultar e debater sobre os temas concretos resultantes das propostas de cada grupo, onde em todos os debates são convidados a participar todos os grupos do Pacto.

3.2. High Line de Nova York

Como parte de um projeto de melhoria da infraestrutura do West Side de Manhattan conhecido como "West Side Improvement Project" - Projeto de Melhoria do West Side -, em 1930 foi construído em Nova York a High Line, uma linha férrea suspensa destinada ao transporte de cargas, com o intuito de servir o distrito industrial de Chelsea em Manhattan.

De acordo com a organização "Friends of the High Line", este projeto surgiu devido aos altos índices de acidentes provocados pelo tráfego no nível da rua, e ficou ativo até sua última utilização em 1980. Após inativo os donos das propriedades situadas abaixo da linha férrea suspensa, se juntaram para pressionar a prefeitura pela demolição da High Line, em contrapartida, o ativista Peter Obletz lutou na justiça pela reativação do serviço de trens, e assim a estrutura permaneceu abandonada e esquecida, adquirindo um aspecto de ruína urbana que permaneceu por anos na cidade.

Em 2007 é lançado em Nova York o PlanNYC, objetivando fortalecer a economia, combater mudanças climáticas e melhorar a qualidade de vida para todos os nova-iorquinos até o ano de 2030. Ainda de acordo com a organização, o projeto conta com a participação popular, além da contribuição de 25 agências da cidade para estruturar a visão de uma nova cidade, organizado em seis áreas principais: terra; água; transporte; ar; energia e mudanças climáticas.

O plano, apresentado cerca de dois anos antes da inauguração da primeira seção do High Line Park, se apresenta como uma possibilidade inédita de se ter a sustentabilidade como uma meta efetivamente posta em prática por meio de ações orientadas para um planejamento em longo prazo para a cidade de Nova York. É dentro desse contexto de um repensar sobre o futuro da cidade que se desenrola o processo de revitalização da High Line; (JARDIM, 2012).

O projeto é um exemplo claro não só da mudança de paradigmas, onde a prioridade não é o automóvel mas também é um projeto que atinge diretamente a inversão de usos de uma infraestrutura, que meche com os usuários à medida que caminha pelo High Line, entrando em contato com o passado, através das linhas férreas do trem ainda expostas, e trazendo uma reflexão para os usuários, que vai desde o pensar em uma nova apropriação e ocupação da cidade como pedestre, até a noção de cidadania e liberdade sobre a mesma.

3.3. Transmilênio em Bogotá

Desde os anos 60 até os anos 90, de acordo com a prefeitura de Bogotá, o transporte público coletivo é administrado e gerido por empresas privadas, de maneira anárquica, incomoda, cara e insustentável, e foi no final da década de 90 que se deu a crise no transporte da cidade.

A crise veio naturalmente junto com a extensão da cidade, o aumento da população, a resistência das empresas de criar uma nova infraestrutura viária e principalmente o grande incentivo dado ao uso do transporte individual motorizado. Mas foi no final do século XX que a situação se tornou crítica, onde a crise refletiu automaticamente na sociedade e baixou bruscamente o índice de qualidade de vida dos habitantes de Bogotá, além do baixo nível de competitividade a nível latino-americano.

Neste contexto que se buscou estabelecer um sistema de transporte público coletivo de massa objetivando resolver o problema da mobilidade em Bogotá, e foi o urbanista e ex-prefeito Enrique Peñalosa que iniciou as propostas priorizando a solução para o transporte público coletivo, incluindo-as como projeto prioritário em seu plano de governo, e em 1999 foi aprovado o sistema TransMilenio como solução do problema do transporte público.

Apesar da tentativa de priorizar a solução para o transporte público, muitas questões foram questionadas, principalmente no que diz respeito à relação do pedestre com o novo entorno, na segregação do espaço e na dinâmica de mercado.

De acordo com Estrada e Duarte (2005) a nova forma de acesso ao sistema TransMilenio acarretou uma transformação da antiga dinâmica de movimentação do transporte e automaticamente a transformação da dinâmica urbana lindeira. Com isso antigas referências do comércio de passagem que existiam no setor fossem ilhadas do sistema, uma vez que a lógica da rede agora limita o acesso às estações e não vincula o acesso aos ônibus com a calçada mais próxima, ou seja, com a vida comercial do setor.

Com o novo sistema de transportes integrado ao uso do solo e ao mercado imobiliário, vê-se que os benefícios não se traduziram de forma significativa nem para os ocupantes nem para aos proprietários dos imóveis ao longo da via. Afinal, já não é necessário transitar pelo passeio público se o usuário se encontra dentro do sistema (Duarte 2005).

4. CONCLUSÃO

Pode-se dizer que Belo Horizonte, apesar de apontar conflitos no sistema viário em todo o município, e também existir um grande reflexo deste conflito para a Região Metropolitana, as soluções levantadas pela prefeitura ainda se concentram principalmente nos conflitos do sistema viário do centro da cidade, e se tratando de intervenções físicas, pode-se dizer que elas se localizam majoritariamente no hipercentro belorizontino. As dinâmicas urbanas abrangem várias escalas (local, municipal, metropolitana, estadual, nacional) e a mobilidade é necessariamente uma questão que não pode ser desconexa com os resultados oriundos das políticas dos governos nem das suas consequências socioambientais.

A questão da mobilidade é interdisciplinar, complexa e multidimensional, e observa-se que em Belo Horizonte os principais responsáveis pelas transformações nos espaços da cidade são o poder público, o setor privado e os interesses do mercado imobiliário, pouco envolvidos com a sociedade e que na maioria dos projetos não dão a atenção necessária para o pedestre, ciclista e também ao transporte público coletivo.

Os projetos implantados em Belo Horizonte, em sua maioria não foram implantados em sua totalidade, e/ou foram se modificando ao longo do tempo, antes mesmo de suas implantações, trazendo a perda de identidade inicial, uma das premissas da maioria dos projetos citados, e conseqüentemente gerando um resultado pouco envolvido com a cidade, e principalmente, pouco envolvido com os usuários.

Outro ponto importante sobre as intervenções citadas para Belo Horizonte é sobre a prioridade que os problemas de mobilidade urbana ganharam dentro dos projetos. Normalmente este é somente uma das pautas e não é considerada uma pauta prioritária, fomentando ainda mais o conflito viário existente.

Apesar de todos os estudos de caso citados em Belo Horizonte, ainda falta uma expansão das ideias, que priorizem o pedestre e o ciclista em um contexto mais amplo, que abrangem toda a cidade, e que automaticamente se expandem para a RMBH. Além disto o conflito viário deve ser considerado também como uma questão histórica, não somente como um fato atual, pois, havendo um resgate da história da cidade e um estudo de como ela foi tratada perante seus problemas se pode obter um melhor resultado, buscando não repetir os mesmos erros do passado. De acordo com Nascimento (2013) toda intervenção deve partir do entendimento da história impressa na paisagem na qual as pessoas habitam e como se apropriam dessa história como memória, lugar de identidade.

Os estudos de caso fora do Brasil citados neste artigo não se tratam apenas de uma revitalização de algum espaço viário pontual ou específico, são estudos sobre toda a mobilidade urbana, que se convertem de alguma forma em ações estratégicas que são realmente postas em ação. Em Belo Horizonte não existe este estudo vinculado a ações diretas sobre a mobilidade urbana, não havendo uma releitura sobre a mesma, e os projetos colocados em prática estão desvinculados à um estudo prévio e histórico da mobilidade urbana, havendo somente estudos específicos e pouco abrangentes.

Ainda faltam ações mais diretas que desfavoreçam o uso do automóvel, para haver uma mudança de paradigma na cidade, sendo esta uma realidade nacional. Mas entende-se que esta mudança deve partir de todos, cada usuário, investidores e do poder público.

Também ressalta-se a necessidade de dar mais ênfase na participação popular, tendo como exemplo o Pacto pela Mobilidade de Barcelona, além de buscar facilitar o diálogo entre atores e níveis de gestão, questão fundamental para um entendimento integrado do planejamento urbano.

Entende-se o conflito no espaço viário hoje como um dos fatores mais importantes na limitação e falta do acesso a bens e serviços na cidade, bem como à limitação do direito de ir e vir do cidadão, e estes são fatos de exclusão, segregação e injustiça urbana, que definitivamente não devem estar presentes na cidade, e a solução para esse conflito é imprescindível no contexto atual.

5. BIBLIOGRAFIA

LEMOS, Celina Borges. *Antigas e novas centralidades: a experiência da cultura do consumo no centro tradicional de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Editora da Escola de Arquitetura da UFMG, 2010.

NASCIMENTO, A. *Notas sobre memória, identidade e patrimônio na gestão contemporânea: O Programa "Centro Vivo" no Hipercentro de Belo Horizonte*. In: Congresso Internacional Interdisciplinar em Sociais e Humanidades, 2013, Belo Horizonte.

VILELA, N. M. *Hipercentro de Belo Horizonte: Movimentos e transformações espaciais recentes*. 2006. Tese (Pós graduação em Geografia) – Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais, Minas Gerais.

CEDRO, M. *Praça Sete, Rua da Bahia, e Praça da Liberdade: Rotas urbanas da centralidade moderna Belo-Horizontina*. In: III Seminário Internacional Urbicentros, 2012, Salvador, Bahia.

JARDIM, R. M. *Revitalização de espaços urbanos ociosos como estratégia para a sustentabilidade ambiental: o caso do High Line Park no contexto do PlaNYC*. 2012. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana e Ambiental) - Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental da PUC-Rio, Rio de Janeiro.

ESTRADA, J. D. J.; DUARTE, F. (2005) *Transporte e mercado imobiliário: uma lógica urbana sustentável? Estudo sobre o Transmilênio, Bogotá*. Revista Transportes vol. XIII, n. 2, p. 5-20, dezembro de 2005.

JAYME, J.G.; TREVISAN, E. *Intervenções urbanas, usos e ocupações de espaços na região central de Belo Horizonte*. *Civitas*, Porto Alegre, v. 12, n. 2, p. 359-377, maio-ago. 2012.

Brasil Acessível, Caderno 6. *Boas Práticas em Acessibilidade*. 1ª edição - Brasília/DF, 2006. p. 18-19.

MACHADO, Alfredo. *Jornal GGN*, Minas Gerais, 15 abr. 2011.

BCN. Ajuntament de Barcelona. Departament de Movilidad y Transporte, 2015.

BHTRANS. Empresa de Transportes e Trânsito em Belo Horizonte, 2015.

Prefeitura de Bogotá